

Inwestor:

PGL NADLEŚNICTWO ZIELONA GÓRA
UL. RYBNO 31 65-943 RYBNO



Temat opracowania:

**BUDOWA DOJAZDU POŻAROWEGO O DP 2 BĘDĄCA NR 36 I 37 W DSD W LEŚNICTWIE OCHŁA W ODDZ. 936 A,
936C, 936B, 926B, 913, 912**

Stadium opracowania:

PROJEKT TECHNICZNY

Lokalizacja inwestycji:

912, 913/1, 981, 946, 949, 976, 963, 950, 948 – j. ewidencyjna 086201_01 Zielona Góra, obręb 0037 Zielona Góra

Kategoria obiektu budowlanego:

IV, XXV

Rodzaj opracowania:

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Jednostka projektowa:



PRACOWNIA PROJEKTOWA M- TRAKT
UL. BOHATERÓW WESTERPLATTE 11 POK. 334
65-034 ZIELONA GÓRA, NIP 925-184-53-43
REGON 080-521-768
TEL. 607 395 002
BIURO@M-TRAKT.PL

Zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt. 3d „Prawa budowlanego” oświadczamy, że powyższa dokumentacja projektowa dla inwestycji ww. została wykonana zgodnie z *wymaganiami ustawy, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej (art. 20 pkt. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o zmianie ustawy z 7 lipca 1994 roku – Prawo budowlane Dz. U. nr 6 poz. 41/2004)*, obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, oraz obowiązującymi Polskimi Normami i zostaje wydana w stanie kompletnym w celu jakiego ma służyć.

Branża	Stanowisko	Imię i nazwisko	Numer uprawnień i specjalność	Data	Podpis
Branża drogowa	Projektant	mgr inż. Mateusz Mokwiński	LBS/0012/POOD/10 uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności inżynierskiej drogowej	03.2025	
	Sprawdzający	mgr inż. Jacek Walencki	LBS/0121/PWBD/19 uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej	03.2025	

Numer egzemplarza: **3**

ZIELONA GÓRA, marzec 2025

SPIS TREŚCI

OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW.....	
UPRAWNIENIA BUDOWLANE	
ZASWIADCZENIA PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW	

CZĘŚĆ OPISOWA	
---------------------	--

1. PRZEDMIOT I PODSTAWA OPRACOWANIA	
2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	
3. ZAKRES OPRACOWANIA	
4. LOKALIZACJA INWESTYCJI	
5. ANALIZA POWIĄZANIA DROGI Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI	
6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI	
7. WŁASNOŚCI GRUNTÓW	
8. STAN ISTNIEJĄCY	
9. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	
10. PROJEKTOWANE UZBROJENIE TERENU	
11. UKSZTAŁTOWANIE ZIELENI	
12. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI	
13. DANE DOTYCZĄCE OCHRONY ZABYTKÓW	
14. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ	
15. ZABEZPIECZENIE PRZECIWPOŻAROWE	
16. INFORMACJE O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO I UŻYTKOWNIKÓW	

CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
-----------------------	--

1.0 PLAN ORIENTACYJNY	
2.1 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
2.2 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
2.3 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
2.4 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
2.5 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
2.6 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
2.7 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla

Temat opracowania:

BUDOWA DOJAZDU POŻAROWEGO O NR 2 BĘDĄCA NR 36 I 37 W DSD W LEŚNICTWIE OCHLA W ODDZ. 936A, 936C, 936B, 913, 912

Stadium opracowania:

PROJEKT TECHNICZNY

Lokalizacja inwestycji:

912, 913/1, 981, 946, 949, 976, 963, 950, 948 – j. ewidencyjna 086201_01 Zielona Góra, obręb 0037 Zielona Góra

Kategoria obiektu budowlanego:

IV, XXV

Rodzaj opracowania:

OŚWIADCZENIE O SPORZĄDZENIU PROJEKTU TECHNICZNEGO ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI
ORAZ ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ

Jednostka projektowa:



PRACOWNIA PROJEKTOWA M- TRAKT
UL. BOHATERÓW WESTERPLATTE 11 POK. 334
65-034 ZIELONA GÓRA, NIP 925-184-53-43
REGON 080-521-768
TEL. 607 395 002
BIURO@M-TRAKT.PL

Zgodnie z § 34 ust. 3 PKT. 3D Ustawy *Prawo Budowlane* (Dz. U. 2018 r. poz. 1202 *Obwieszczenie Marszałka Sejmu RP z dnia 7 czerwca 2018 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy - Prawo Budowlane*) oświadczamy, iż projekt techniczny wykonany dla inwestycji pn.:

**BUDOWA DOJAZDU POŻAROWEGO O DP 2 BĘDĄCA NR 36 I 37 W DSD W LEŚNICTWIE
OCHLA W ODDZ. 936A, 936C, 936B, 926B, 913, 912**

*został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej,
ponadto zawartość projektu została wykonana i wydana w stanie kompletnym
z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć*

Branża	Stanowisko	Imię i nazwisko	Numer uprawnień i specjalność	Data	Podpis
Branża drogowa	Projektant	mgr inż. Mateusz Mokwiński	LBS/0012/POOD/10 uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności inżynierskiej drogowej	03.2025	
	Sprawdzający	mgr inż. Jacek Walencki	LBS/0121/PWBD/19 uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej	03.2025	

**LUBUSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**
w Gorzowie Wlkp.
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt. LBS/OKK/0054/0027/10

Gorzów Wlkp. 15-05-2010r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42 z późn. zm.), art. 12 ust. 3, art. 13 ust.1 pkt 1, art. 14, ust.1, pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006r. Nr 156 poz.1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust.1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.).

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
n a d a j e

Panu Mateuszowi, Gwidonowi MOKWIŃSKIEMU
magistrowi inżynierowi – budownictwo
urodzonemu 26 czerwca 1982r. w Nowej Soli

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny LBS/0012/POOD/10

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony na podstawie art. 107 § 4 Kpa odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres uprawnień podany jest na odwrocie.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Gorzowie Wlkp. w terminie 14 dni od daty jej doręczenia

Członkowie Składu Orzekającego



1. mgr inż. Marek PUCHALSKI.....
2. mgr Emilia KUCHARCZYK.....
3. inż. Edward Więckowski.....

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

1. Na mocy art. 12 ust.1 pkt 2-5, art.13 ust.3 i 4 ustawy – *Prawo budowlane*, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:
 - 1) Projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
 - 2) Sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych;
2. Na mocy § 18. 1. *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28-04-2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie*, uprawnienia budowlane w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń uprawniają do projektowania obiektu budowlanego takiego jak:
 - 1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.
3. Na mocy § 15. uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.

Otrzymują :

1. Pan **Mateusz, Gwidon Mokwiński**
Zam. 66-016 Łężyca ; ul. Budowlanych 2H/7
2. Okręgowa Rada Izby w/m
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego-Warszawa
4. aa.

PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ
Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
mgr inż. Marek Puchalski



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
LBS-M45-SJS-YSA *

Pan Mateusz Gwidon Mokwiński o numerze ewidencyjnym LBS/BD/0093/10
adres zamieszkania ul. Budowlanych 2h/7, 66-016 Łężyca
jest członkiem Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-18 roku przez:

Wojciech Poręba, Przewodniczący Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



Gorzów Wlkp., dnia 20.12.2019 r.

Lubuska Okręgowa Izba
Inżynierów Budownictwa
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt. LBS/OKK/0054/0056/19

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (t.j. Dz. U. 2019 r., poz. 1117 z późn. zm.) i art.12 ust.2 i ust. 3, ust. 4c pkt 3, art.14 ust.1 pkt 3b, 15a ust. 1 i 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. 2019 r. poz. 1186 z późn. zm.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan **JACEK PAWEŁ WALENCKI**
magister inżynier budownictwa
ur. 11.09.1985 r. w Zielonej Górze
otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny **LBS/0121/PWBD/19**
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096, z późn. zm.), zwanej dalej „K.p.a.”, odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwozie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Zgodnie z treścią art. 127a K.p.a.:

§1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji, stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.



Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Waldemar Olczak 
2. mgr inż. Antoni Dybikowski 
3. mgr inż. Grażyna Lokś 



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
LBS-NIS-5SE-9K7 *

Pan Jacek Paweł Walencki o numerze ewidencyjnym LBS/BD/0039/20
adres zamieszkania [REDACTED]
jest członkiem Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-23 10:39:06 roku przez:

Wojciech Poręba, Przewodniczący Rady Lubuskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 781 K.c.

- § 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

Projekt zagospodarowania terenu

„BUDOWA DOJAZDU POŻAROWEGO O NR 2 BĘDĄCA NR 36 I 37 W DSD W LEŚNICTWIE OCHLA W ODDZ. 936A, 936C, 936B, 913, 912”

1. PRZEDMIOT I PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu technicznego dla zadania „Budowa dojazdu pożarowego nr DP2 będąca o nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla w oddz. 936A, 936C, 936B, 913, 912”. Opracowanie zostało wykonane przez Pracownię Projektową M-Trakt. Inwestorem inwestycji jest PGL Nadleśnictwo Zielona Góra, Rybno 31, 65-943 Rybno.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. 2020 poz. 1333).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124).
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2021 r. poz 1376 t.j.).
- Rozporządzenie 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 z dnia 10 lipca 2003 r. poz. 1126).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 t.j.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2015 r. poz. 1314)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 r. nr 170 poz. 1393)
- Pomiary inwentaryzacyjne wykonane przez zespół projektowy we własnym zakresie
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Prace budowlane będą polegały na wykonaniu robót w zakresie:

- Wykonanie nawierzchni z tłucznia na podbudowie zasadniczej z tłucznia,
- Wykonanie nawierzchni bitumicznej w części ogródków działkowych,
- Przebudowę zjazdów,
- Budowę mijanek,
- Budowę składnic (w ciągu drogi),
- Utwardzenie poboczy tłuczniem,
- Odtworzenie istniejących rowów przydrożnych,
- Budowę nowych rowów przydrożnych,

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla

- Budowę przepustów,
- Rozbiórka kolidującego przepustu oraz elementów brukarskich,
- Usunięcie kolidujących drzew i krzewów [Usuwanie drzew z lasu odbywa się zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tekst jedn.: Dz. U. z 2011 r. Nr 12, poz. 59, z późn. zm.)]
- Zagospodarowanie terenu w zakresie małej architektury.

4. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Inwestycja jest zlokalizowana na terenie województwa lubuskiego w powiecie

Zielonogórskim, gminie Zielona Góra. Przebiega ona po działkach o numerach ewidencyjnych **912, 913/1, 981, 946, 949, 976, 963, 950, 948** obręb 0037 Zielona Góra, jednostka rejestrowa 086201_01 Zielona Góra. Przedsięwzięcie zostanie wykonane w terenie leśnym w sąsiedztwie lasów.

5. ANALIZA POWIĄZANIA DROGI Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI

Dojazd pełni funkcje przeciwpożarową i użytkową (techniczna obsługa terenów leśnych) bezpośredni dostęp do drogi wojewódzkiej numer 282, która natomiast stanowi połączenie z miejscowością Wilkanowo i dalej z drogą krajową numer 27 w miejscowości Żary. Droga krajowa numer 27 ma bezpośrednie połączenie z trasą międzynarodową (autostradą A-18).

6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach o numerach ewidencyjnym **912, 913/1, 981, 946, 949, 976, 963, 950, 948** obręb 0037 Zielona Góra, jednostka rejestrowa 086201_01 Zielona Góra. Analizując zakres terenowy objęty inwestycją wraz z działkami do niej przyległymi określono obszar oddziaływania jako zawarty w granicach działek **912, 913/1, 981, 946, 949, 976, 963, 950, 948**.

Określenie obszaru oddziaływania zostało wykonane na podstawie Ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, 834, 1222, 1847, 1881) art., 20 ust. 1 pkt. 1c mówiący, że do podstawowych obowiązków projektanta należy określenie obszaru oddziaływania obiektu, przez który zgodnie z art. 3 pkt. 20 należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy tego terenu. Określając obszar oddziaływania uwzględniono aktualne przepisy prawa regulujących m. in. przepisy pożarowe, sanitarne, ochrony zabytków oraz regulujące warunki techniczne budowy i projektowania dróg. Ponadto ocenie poddano zdolność przestaniania i zacieniania inwestycji w stosunku do zabudowy sąsiedniej oraz możliwej zabudowy na terenach sąsiednich.

Lp	Akt prawny	Przepis	Ograniczenia
1	Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, 834, 1222, 1847, 1881)	art. 5 ust. 1	Brak ograniczeń
2	Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2020 poz. 2351)	§13 ust. 1	Brak ograniczeń
		§60	Brak ograniczeń
3	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie	§77	Brak ograniczeń
		§113 ust. 5	Brak ograniczeń

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla

	warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1643)	§113 ust. 7	Brak ograniczeń
4	Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. 2021 poz. 54)	art. 35 ust. 2	Brak ograniczeń
		art. 38 ust. 1	Brak ograniczeń
		art. 39 ust. 1	Brak ograniczeń
		art. 42 ust. 1	Brak ograniczeń
		art. 43 ust. 1	Brak ograniczeń
5	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2020 poz. 1219)	art. 135 ust.1	Brak ograniczeń
6	Rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839)	§2 ust. 1	Brak ograniczeń
		§3 ust. 1	Brak ograniczeń
7	Załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112)	Załącznik do rozporządzenia w myśl §2	Brak ograniczeń
8	Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz.U. 2019 poz. 67)	np. § 4 ust. 4	Brak ograniczeń
		§11 ust. 2	Brak ograniczeń
9	Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2021 poz. 954)	art. 9	Brak ograniczeń
		art. 16 ust. 1	Brak ograniczeń
		art. 17 ust. 1	Brak ograniczeń
		art. 19	Brak ograniczeń
10	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. 2003 r. Nr 47, poz. 401)	§ 21 ust. 2	Brak ograniczeń

Analiza szczegółowa wykazała, że inwestycja wykazuje obszar oddziaływania zawarty w granicach działek, na których będzie ona realizowana. Inwestycja nie będzie generowała ograniczenia lub uszczuplania praw podmiotów trzecich w tym dostępu do drogi publicznej, dostępu do infrastruktury technicznej, zacieniania lub przestaniania istniejących i przyszłych obiektów na działkach sąsiednich.

7. WŁASNOŚCI GRUNTÓW

Działki o numerach **912, 913/1, 981, 946, 949, 976, 963, 950, 948**, należą do zarządu Nadleśnictwa Zielona Góra. Wszystkie działki stanowiące przedmiot opracowania obejmują pasy drogowe dróg przeciwpożarowej.

8. STAN ISTNIEJĄCY

8.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Planowana inwestycja będzie polegała na budowie dojazdu pożarowego w miejscowości Zielona Góra w zakresie budowy drogi tłuczniowej. Teren przeznaczony pod inwestycję w chwili obecnej jest terenem dróg przeciwpożarowych. Nie występuje na nim roślinność wysoka, jedynie miejscami można zauważyć zieleń niską w postaci traw. Projektowana inwestycja zaczyna się na skrzyżowaniu z ul. Łużycką (droga wojewódzka 282), która w obszarze opracowania posiada szerokość 7,20 m poza obszarem z istniejącą infrastrukturą rowerową. Natomiast kończy na

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla skrzyżowaniu z ul. Botaniczną.

8.2. Istniejące uzbrojenie

Działki, na których zlokalizowany jest dojazd są uzbrojone w następującą infrastrukturę naziemną:

- sieć telekomunikacyjna – brak kolizji;

Nie wyklucza się także istnienia innych, nienaniesionych linii, urządzeń i ewentualnych odchyłeń w planie przebiegu linii. W przypadku napotkania na niezainwentaryzowane urządzenia należy niezwłocznie powiadomić właściwy organ.

9. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

W ramach inwestycji projektuje się budowę dróg przeciwpożarowych tj.:

- | | |
|--|-----------------------------|
| • budowę dojazdu o nawierzchni tłuczniowej | -ok. 9 271 m ² , |
| • budowę dojazdu o nawierzchni bitumicznej | -ok. 691 m ² , |
| • budowę zjazdów | -ok. 2 030 m ² , |
| • budowę pobocza | -ok. 4 430 m ² , |
| • budowę poszerzeń drogi | -ok. 2 128 m ² , |
| • budowę placów składowych | -ok. 886 m ² , |
| • budowę mijanek | -ok. 764 m ² , |

Projektowany dojazd będzie stanowiła ciąg komunikacyjny dwukierunkowy o szerokości od 3,5 m do 5,0 m wykonany z kruszywa łamanego o frakcji 0-31,5mm lub bitumu. Na całej długości opracowania przewidują się budowę poboczy szerokości 0,75m wykonanych z kruszywa łamanego o frakcji 0-31,5 mm.

Dane techniczne:

Dojazd pożarowy:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| ○Długość | – 2 828 m, |
| ○Przekrój drogi | – drogowy, |
| ○Kategoria przyjętego ruchu | – KR1, |
| ○Prędkość projektowa | – 30 km/h, |
| ○Dopuszczalny nacisk osi pojazdu | – 115 kN (11,5 tony) |
| ○Dopuszczalna nośność co najmniej | – 30 ton, |
| ○Szerokość jezdni | – 3,50 m(minimum) |
| ○Nawierzchnia jezdni | – tłuczniowa, bitumiczna |
| ○Przekrój poprzeczny jezdni | – jednostronny, |
| ○Pochylenie poprzeczne jezdni | – od 0,2 % do 3%, |
| ○Szerokość pobocza | – od 0,60 do 0,75 m, |
| ○Nawierzchnia pobocza | – tłuczniowa, |
| ○Pochylenie poprzeczne pobocza | – 6%, |
| ○Szerokość zjazdów zwykłych | – zmienna (według PZT), |
| ○Nawierzchnia zjazdów zwykłych | – tłuczniowa. |

10. PROJEKTOWANE UZBROJENIE TERENU

Odwodnienie:

Wody opadowe z projektowanych nawierzchni zostaną odprowadzone powierzchniowo do rowów przydrożnych lub na tereny zielone za pomocą projektowanych progów z drogi.

Zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia:

Roboty budowlane prowadzone w obrębie istniejących sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami, przepisami oraz uzgodnieniami branżowymi stanowiącymi załączniki do projektu budowlanego. W miejscach zbliżenia do sieci roboty należy prowadzić ręcznie w celu uniknięcia uszkodzenia istniejących sieci. W miejscach kolizyjnych należy wykonać wykopy próbne mające na celu ustalenie rzeczywistej rzędnej posadowienia poszczególnych sieci. Podczas wykonywanych prac należy zachować normatywne parametry przykrycia sieci i ich wzajemnego usytuowania. W przypadku natrafienia na niezinventaryzowane sieci należy wstrzymać prace oraz zlokalizować właściciela sieci i powiadomić go o zaistniałej sytuacji. Szczegółowe wymagania dla poszczególnych sieci uzbrojenia terenu zamieszczono w uzyskanych przez jednostkę projektową dokumentach formalno-prawnych oraz opracowaniach branżowych stanowiących integralną część opracowania.

11. UKSZTAŁTOWANIE ZIELENI

Projektowana inwestycja wymusza swym zakresem wycinkę drzewa oraz krzewów.

Tereny na szerokości ok. 1,0 m od pobocza, w miejscach gdzie nie występuje zjazd zahumusować warstwą grubości 10 cm i obsiać mieszkanką niskich traw. Do humusowania należy zakupić nowy grunt. Należy rozebrać kolidujący z inwestycją przepust granitowy który jest zlokalizowany w 1+935 km gdyż nie pełni on żadnej funkcji.

UWAGA:

Usuwanie drzew z lasu odbywa się zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tekst jedn.: Dz. U. z 2011 r. nr 12, poz. 59, z późn. zm.) i nie podlega pod decyzje budowlane.

12. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- | | |
|--|-----------------------------|
| • budowę dojazdu o nawierzchni tłuczniowej | -ok. 9 271 m ² , |
| • budowę dojazdu o nawierzchni bitumicznej | -ok. 691 m ² , |
| • budowę zjazdów | -ok. 2 030 m ² , |
| • budowę pobocza | -ok. 4 430 m ² , |
| • budowę poszerzeń drogi | -ok. 2 128 m ² , |
| • budowę placów składowych | -ok. 886 m ² , |
| • budowę mijanek | -ok. 764 m ² , |

13. DANE DOTYCZĄCE OCHRONY ZABYTKÓW

Nie dotyczy

14. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Nie dotyczy – kopalnie zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie ale nie pod jezdnią.

15. ZABEZPIECZENIE PRZECIWOŻAROWE

Droga spełnia wszelkie wymagania Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych Dz. U. 2009.124.1030 z dnia 24.07.2009 w tym § 12:

- Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla
- Pkt. 9 – droga zapewnia przejazd bez cofania oraz posiada plac manewrowy większy niż 20x20 m; (spełnione)
 - Pkt. 11 – najmniejszy promień zewnętrzny łuku drogi pożarowej jest większy niż 11 m; (spełnione)
- § 13;
- Pkt. 3 – na terenach innych niż wymienione w ust. 2 droga pożarowa powinna umożliwić przejazd pojazdów o nacisku osi na nawierzchnię jezdni co najmniej 50 kN(5 ton – projekt 11,5 tony), a jej minimalna szerokość w miejscach innych niż wymienionych w ust. 1 nie może być mniejsza niż 3 m;(spełnione)
- § 14;(spełnione)
- Pkt. 1 – wysokość przejazdu jest większa niż 4,2 m – brak gałęzi i konarów powyżej drogi, droga jest oczyszczona z drzew w pasie 10 m na całej długości; (spełniono)

Dodatkowo zaprojektowano na całym odcinku mijanki o szerokości nie mniejszej niż 3,0 m oraz długości nie mniejszej niż 23 mb położone tak aby spełniać warunek wzajemnej widoczności.

Oprócz ww. Dziennika Ustaw inwestycja spełnia dodatkowo wymogi ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŚRODOWISKA z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów w zakresie § 7:

1. Drogi leśne, wykorzystywane jako dojazdy pożarowe, powinny być oznakowane i utrzymywane w sposób zapewniający ich przejezdność.
2. Drogi, o których mowa w ust. 1, budowane lub przebudowywane, powinny mieć następujące parametry:
 - 1) nawierzchnię gruntową lub utwardzoną o nośności co najmniej 10 ton i nacisku osi 5 ton;
 - 2) promienie zewnętrzne łuków o długości co najmniej 11 m;
 - 3) odstęp pomiędzy koronami drzew o szerokości co najmniej 6 m, zachowany do wysokości 4 m od nawierzchni jezdni;
 - 4) jezdnię o szerokości co najmniej 3 m;
 - 5) plac manewrowy o wymiarach co najmniej 20 x 20 m - w przypadku drogi bez przejazdu;
 - 6) mijanki o szerokości co najmniej 3 m i długości 23 m, położone w odległości nie większej niż 300 m od siebie, z zapewnieniem z nich wzajemnej widoczności - w przypadku dróg jednopasmowych.

16. INFORMACJE O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO I UŻYTKOWNIKÓW

Planowane przedsięwzięcia zlokalizowane będą na terenie przekształconym przez człowieka, w odległości minimum 0,22 km od najbliższych położonych obszarów chronionych ustanowionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Przedsięwzięcia nie będą źródłem emisji substancji i energii do środowiska, które mogłyby oddziaływać na ww. obszary i stwarzać zagrożenie dla ich właściwego funkcjonowania.

Najbliżej położone jednostki obszaru chronionego w rejonie inwestycji:

- obszar chronionego krajobrazu:
 - Wzniesienie Zielonogórskie PL.ZIPOP.1393.OCHK.626 – 0,22 km,
 - Dolina Śląskiej Ochli PL.ZIPOP.1393.OCHK.550 – 5,17 km,
- Rezerwaty:
 - Zimna Woda PL.ZIPOP.1393.RP.157 – 7,41 km,

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla

- Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe:

- Liliowy Las PL.ZIPOP.1393.ZPK.343 – 2,68 km,
- Park Braniborski PL.ZIPOP.1393.ZPK.338 – 4,50 km,

Biorąc pod uwagę, że planowane przedsięwzięcie nie będzie wywierać istotnej presji na środowisko przyrodnicze to:

- warunki podstawowe bytu najbliższych położonych obszarów chronionego krajobrazu nie będą uzależnione w żadnej mierze od funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia;
- planowane przedsięwzięcie nie będzie wywierać żadnych skutków na cele ochrony obszarów chronionego krajobrazu oraz oddziaływać na podstawowe struktury i funkcje tych obszarów w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone;
- planowane przedsięwzięcie w okresie eksploatacji nie będzie wpływać na zmianę migracji lokalnych zwierząt
- z realizacją przedsięwzięcia nie będą związane negatywne oddziaływania na siedliska fauny i flory chronionej, nie będzie więc potrzeby dokonania kompensacji przyrodniczej negatywnych oddziaływań na środowisko.
- planowane przedsięwzięcie nie będzie kolidować z chronionymi elementami środowiska przyrodniczego.

Na analizowanym terenie nie jest prowadzona działalność, która w powiązaniu z planowanym przedsięwzięciem mogłaby wpływać na integralność najbliższych położonych obszarów chronionych krajobrazów. Na zmianę integralności tych obszarów nie będzie również wpływać samodzielnie planowane przedsięwzięcie.

Opracował:

mgr inż. Mateusz Mokwiński

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Inwestor:

PGL NADLEŚNICTWO ZIELONA GÓRA
UL. RYBNO 31 65-943 RYBNO



Temat opracowania:

**BUDOWA DOJAZDU POŻAROWEGO O DP 2 BĘDĄCA NR 36 I 37 W DSD W LEŚNICTWIE OCHŁA W ODDZ. 936 A,
936C, 936B, 926B, 913, 912**

Stadium opracowania:

PROJEKT TECHNICZNY

Lokalizacja inwestycji:

912, 913/1, 981, 946, 949, 976, 963, 950, 948 – j. ewidencyjna 086201_01 Zielona Góra, 0037 Zielona Góra

Kategoria obiektu budowlanego:

IV, XXV

Rodzaj opracowania:

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY – BRANŻA DROGOWA

Jednostka projektowa:



PRACOWNIA PROJEKTOWA M- TRAKT
UL. BOHATERÓW WESTERPLATTE 11 POK. 334
65-034 ZIELONA GÓRA, NIP 925-184-53-43
REGON 080-521-768
TEL. 607 395 002
BIURO@M-TRAKT.PL

Zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt. 3d „Prawa budowlanego” oświadczamy, że powyższa dokumentacja projektowa dla inwestycji ww. została wykonana zgodnie z wymaganiami ustawy, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej (art. 20 pkt. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o zmianie ustawy z 7 lipca 1994 roku – Prawo budowlane Dz. U. nr 6 poz. 41/2004), obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, oraz obowiązującymi Polskimi Normami i zostaje wydana w stanie kompletnym w celu jakiego ma służyć.

Branża	Stanowisko	Imię i nazwisko	Numer uprawnień i specjalność	Data	Podpis
Branża drogowa	Projektant	mgr inż. Mateusz Mokiński	LBS/0012/POOD/10 uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności inżynierskiej drogowej	03.2025	
	Sprawdzający	mgr inż. Jacek Walencki	LBS/0121/PWBD/19 uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej	03.2025	

Numer egzemplarza: **3**

ZIELONA GÓRA, marzec 2025

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE TECHNICZNE
2. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY INWESTYCJI.....
3. CHARAKTERYSTYKA WARUNKÓW GEOTECHNICZNYCH.....
4. CHARAKTERYSTYKA WARUNKÓW HYDROGEOLOGICZNYCH.....
5. USTALENIE KATEGORII GEOTECHNICZNEJ
6. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE
7. ROBOTY ROZBIÓRKOWE.....
8. ROBOTY ODTWORZENIOWE.....
9. ROBOTY ZIEMNE
10. DROGA W PLANIE
11. PRZEKRÓJ PODŁUŻNY I SPADKI POPRZECZNE
12. ODWODNIENIE
13. OŚWIETLENIE.....
14. ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCEGO UZBROJENIA.....
15. KANALIZACJA TELEKOMUNIKACYJNA (KANAL TECHNOLOGICZNY)
16. ELEMENTY PREFABRYKOWANE.....
17. WNIOSKI I UWAGI KOŃCOWE.....

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 3.1 PRZEKROJE NORMALNE.....
- 4.1 PROFILE PODŁUŻNE.....
- 5.1 PRZEKROJE POPRZECZNE.....

ZAŁĄCZNIKI

BILANS MAS.....

CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

Projekt techniczny – branża drogowa

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla w oddz, 936 A, 936C, 936B, 926B, 913, 912

1. DANE TECHNICZNE

Dojazd pożarowy

○ Długość projektowanej drogi	– 2828 m,
○ Przekrój drogi	– drogowy,
○ Kategoria przyjętego ruchu	– KR1,
○ Prędkość projektowa	– 30 km/h,
○ Dopuszczalny nacisk osi pojazdu	– 115 kN,
○ Szerokość jezdni	– 3,50 m,
○ Nawierzchnia jezdni	– tłuczniowa,
○ Przekrój poprzeczny jezdni	– jednostronny,
○ Pochylenie poprzeczne jezdni	– od 0,2 % do 3%,
○ Szerokość pobocza	– od 0,60 do 0,75 m,
○ Nawierzchnia pobocza	– tłuczniowa,
○ Pochylenie poprzeczne pobocza	– 6%,
○ Szerokość zjazdów zwykłych	– zmienna (według PZT),
○ Nawierzchnia zjazdów zwykłych	– tłuczniowa.

2. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY INWESTYCJI

Projektowany dojazd będzie stanowił ciąg komunikacyjny dwukierunkowy o szerokości od 3,5m do 4,9 m wykonany z tłuczeń. Wzdłuż krawędzi jezdni projektuje się pobocze tłuczniowe o szerokości do 0,75 m. Na całej inwestycji zaprojektowano progi zwalniające mające na celu spowolnienie spływu wód a nie docelowe spowolnienie kierujących. Wzdłuż całej inwestycji zaprojektowane liczne zjazdy do lasu.

3. CHARAKTERYSTYKA WARUNKÓW GEOTECHNICZNYCH

Wykonane prace i badania geotechniczne oraz rodzaj projektowanych obiektów pozwalają na zaliczenie gruntów występujących w analizowanym podłożu do następujących warstw geotechnicznych:

- WARSTWA I – holocenyckie nasypy antropogeniczne budowlane i niebudowlane o bardzo zmiennym składzie;
- WARSTWA IIA – plejstocenyckie osady wodnolodowcowe wykształcone jako piaski pylaste oraz piaski drobne i piaski drobne z domieszką humusu, które charakteryzują się stanem średniozagęszczonym. Wartość średniego stopnia zagęszczenia wynosi ok. $I_D = 0,50$; WARSTWA IIB – plejstocenyckie osady wodnolodowcowe wykształcone jako piaski średnie, piaski średnie z domieszką humusu, piaski średnie z domieszką żwirów i piaski grube z domieszką żwirów, które charakteryzują się stanem średniozagęszczonym. Wartość średniego stopnia zagęszczenia wynosi ok. $I_D = 0,50$;
- WARSTWA III – miocenyckie osady jeziorne (iły) wykształcone jako gliny pylaste związane,

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla które charakteryzują się stanem twardoplastycznym. Wartość średniego stopnia plastyczności wynosi $IL = 0,07$. Symbol dla gruntów spoistych: D – łą, niezależnie od pochodzenia.

Pozostałe parametry geotechniczne w/w warstw wynikają z zależności korelacyjnych.

4. CHARAKTERYSTYKA WARUNKÓW HYDROGEOLOGICZNYCH

W podłożu badanego terenu stwierdzono lokalne występowanie wody podziemnej o zwierciadle swobodnym na głębokości 1,66-1,80 m p.p.t. Badania wykonano w czasie średnich stanów wody gruntowej. Warstwa wodonośna jest drenowana przez lokalny ciek Pustelnik. W okresach wysokich stanów wód gruntowych (intensywne opady deszczu, wiosenne roztopy) zwierciadło wody może występować ok. 0,5-0,8 m płycej. Dodatkowo w stropie łtów będą pojawiać się sączenia lub nawet woda gruntowa zawieszona.

5. USTALENIE KATEGORII GEOTECHNICZNEJ

O zaliczeniu do danej kategorii geotechnicznej decydują dwa podstawowe kryteria: rodzaj budowli (objektu) oraz rodzaj podłoża gruntowego. W analizowanym przypadku mamy do czynienia z typowym obiektem (droga leśna) oraz z w miarę prostymi warunkami gruntowymi, gdyż stwierdzono w poziomie

posadowienia (uwzględniając usunięcie nasypów):

- występowanie w podłożu gruntów rodzimych w miarę jednorodnych genetycznie;
- występowanie w podłożu gruntów rodzimych w miarę jednorodnych litologicznie;
- horyzontalne uwarstwienie gruntów;
- brak występowania wody podziemnej w poziomie posadowienia;
- brak występowania gruntów słabonośnych;
- brak występowania niekorzystnych procesów geologicznych.

W związku z powyższym według Rozporządzenia MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012 proponuje się zaliczyć opisywany obiekt do I kategorii geotechnicznej. Uwzględniono przy tym wymogi *Eurokodu* 7. Zgodnie z § 6. 2. w/w Rozporządzenia dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej zakres badań geotechnicznych może być ograniczony do wierceń i sondowań oraz określenia rodzaju gruntu na podstawie analizy makroskopowej. Wartości parametrów geotechnicznych można określać przy wykorzystaniu lokalnych zależności korelacyjnych.

6. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

Konstrukcja dojazdu (w miejscach istniejącej drogi)

- tłuczeń 0/31,5 mm 10 cm
- Σ 10 cm**

Konstrukcja dojazdu (w miejscach bez istniejącej drogi)

- tłuczeń 0/31,5 mm 10 cm
 - tłuczeń 0/31,5 mm 20 cm
- Σ 30 cm**

Konstrukcja dojazdu bitumiczna (w miejscach bez istniejącej drogi)

- warstwa ścieralna AC 11S 4 cm
 - warstwa profilująca AC 16W 4 cm
- Σ 10 cm**

UWAGA:

W miejscu gdzie nie występują gliny w podłożu, a warunki gruntowe zostaną scharakteryzowane jako grupa nośności G1 można zastąpić warstwę z geokraty na podsypkę piaskową grubości 10 cm.

Nowy pakiet bitumiczny zaprojektowano po starym śladzie. Przed ułożeniem nowego pakietu należy stary sfrezować, oczyścić a następnie spryskać aby wykorzystać go maksymalnie jako podbudowę.

Pobocze:

- tłuczeń 0/31,5 mm 10 cm

Plac składowy:

- tłuczeń 0/31,5 mm 10 cm
- tłuczeń 0/31,5 mm 20 cm

Mijanka:

- tłuczeń 0/31,5 mm 10 cm
- tłuczeń 0/31,5 mm 20 cm

UWAGA:

Głównym założeniem projektowym jest oszczędzenie w maksymalny sposób istniejącej drogi tłuczniowej wykonanej po roku 2010 oraz wykorzystanie jej jako podbudowa pod przebudowę.

W związku z powyższym główną warstwę tłucznia gr. 20 cm policzono za pomocą przekrój poprzecznych w ilości m³ a nie powierzchni m² gdyż dana warstwa ma bardzo częstą równą grubość, szerokość jak i zasięg.

W miejscu o znacznych spadkach podłużnych należy zastosować sprysk bitumiczny na wzniesieniach zabezpieczający kruszywo przed spływem.

7. ROBOTY ROZBIÓRKOWE

Roboty rozbiórkowe generowane przez niniejszą inwestycję będą polegały na rozebraniu elementów infrastruktury drogowej pozostających w kolizji z projektowanym zamierzeniem. Zakłada się, że całość materiałów pochodzących z rozbiórki zostanie poddana utylizacji. Głównymi elementami do rozbiórki będą:

- Lokalna rozbiórka/ przeprofilowanie podbudowy tłuczniowej;
- Rozbiórka przyległych ścieków wraz z ławą betonową wzdłuż krawędzi drogi;
- Rozbiórka bezużytecznego przepustu z kostki kamiennej;
- Rozbiórka/frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej w części ogródków;
- Rozbiórka istniejących progów spowalniających z masy bitumicznej;

8. ROBOTY ODTWORZENIOWE

Podczas wykonywania robót budowlanych Wykonawca ma obowiązek doprowadzenia terenu,

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla na którym są prowadzone roboty do stanu pierwotnego. Zakres robót będzie obejmował odtworzenie istniejących nawierzchni infrastruktury drogowej oraz terenów zielonych, które zostaną rozebrane w związku z realizowanymi robotami drogowymi lub przebudową istniejącego. Zakłada się, iż roboty odtworzeniowe zostaną wykonane z wykorzystaniem tych samych materiałów z jakich elementy podlegające odtworzeniu były wykonane pierwotnie. Jednakże dopuszcza się zmianę wykorzystywanych materiałów na inne, które nie będą gorsze pod względem technicznym i użytkowym w sytuacji gdy materiały pochodzące z rozbiórki nie będą nadawały się do ponownego wbudowania. Wszelkie zmiany materiałów wykorzystywanych do robót odtworzeniowych należy bezwzględnie uzgodnić z Zamawiającym.

9. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne generowane przez niniejszą inwestycję będą polegały przede wszystkim na wykonaniu korytowania warstw podłoża pod projektowane nawierzchnie, a także robotach ziemnych koniecznych do wykonania z uwagi na dowiązanie projektowanych elementów zagospodarowania terenu do stanu istniejącego. Roboty ziemne należy wykonać przy użyciu sprzętu mechanicznego i częściowo ręcznie.

W czasie robót budowlanych, bezpośrednio po odstąpieniu podłoża gruntowego a przed wykonaniem pierwszej warstwy konstrukcji nawierzchni **należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające nośność podłoża gruntowego. Minimalna wartość wtórnego modułu okształcenia na powierzchni dolnych warstw konstrukcji nawierzchni musi wynieść 80 MPa.** Jeżeli grupa nośności podłoża gruntowego określona w czasie robót budowlanych okaże się gorsza niż wartość minimalna należy zastosować zmianę konstrukcji dolnych warstw nawierzchni i wprowadzić warstwę podłoża gruntowego stabilizowanego cementem lub zastosować wymianę gruntu nienośnego.

W związku z wykonaniem przekrojów poprzecznych co 15 m stwierdzono że aby wybudować drogę DP 2 niezbędne jest wykonanie:

- Zbiórka humusu w ilości około – 2 621,68 m³;
- Wykopy zasadnicze – 2 469,62 m³;
- Nasypy zasadnicze – 2 669,61 m³.

10. DOJAZD W PLANIE

Oś ciągu została wyznaczona poprzez odcinki proste połączone łukami poziomymi. Zestawienie elementów projektowanych ciągów w planie pokazano na rysunku profilu podłużnego. Z względu na konieczność zastosowania licznych poszerzeń/ mijanek itp. Geometria uległa nie tyle zmianie co poszerzeniu.

11. PRZEKRÓJ PODŁUŻNY I SPADKI POPRZECZNE

Niweleta dojazdu została zaprojektowana tak, aby zapewnić dowiązanie projektowanych elementów do stanu istniejącego na granicach pasa drogowego oraz w miejscu połączenia, a także przyległych innych uwarunkowań terenowych. Niweletę drogi wyznaczono poprzez odcinki proste połączone ze sobą załamaniem oraz czterema łukami pionowymi. W sytuacji występowania niewielkich różnic pomiędzy spadkami następującymi po sobie (nieprzekraczające 2°) nie występuje konieczność stosowania krzywych wklęsłych i wypukłych.

W przekroju poprzecznym zaprojektowano spadek jednostronny o wartości 0,2-3%. Spadki

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla podłużne i poprzeczne zapewniają sprawny spływ wód opadowych oraz dowiązanie projektowanych elementów do stanu istniejącego na granicach pasa drogowego i w miejscu połączenia.

12. ODWODNIENIE

Wody opadowa z projektowanych nawierzchni zostaną odprowadzone do rowów oraz na przyległe tereny zielone za pomocą ww. spadków poprzecznych oraz podłużnych.

W celu przechwycenia wody zaprojektowano progi spowalniające – wodospusty w ilości ok. 35 sztuk tak aby nie pozwolić wodzie na przenoszenie kruszywa i niszczenie konstrukcji. Wodospusty wykonać w analogicznej technologii jak nawierzchnię bitumiczną drogi na odcinku ogródkó13. działkowych. Miejsce spływu wody po skrapie zabezpieczyć ażurami 60x40x10 cm.

Dodatkowo w celu zabezpieczenia przed rozmyciem przyjęto konieczność wykonania sprysku podwójnego tak aby kruszywo było przeklejone i odporne na przemieszczenie.

Projekt zakłada budowę jednego nowego przepustu w km 2+044,83 o średnicy 600 m i długości 11,13 m. Przepust ułożyć na ławie z tłuczni gr. 15 cm oraz piasku/żwiru o tej samej grubości. Wlot i wylot ukosować 1:1,5 i zabezpieczyć zabrukiem kamienny z granitu 17/18 cm na podsypce c cementu.

Na całej długości drogi oczyścić rowy a w miejscach gdzie spadek podłużny przekracza 4% zabezpieczyć dno przed rozmyciem za pomocą płyt ażurowych 40x60x10 cm w ilości około 880 m².

14. OŚWIETLENIE

Nie dotyczy.

15. ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCEGO UZBROJENIA

W ramach prac budowlanych w przypadku odkrycia sieci podziemnych należy je zabezpieczyć rurami ostonowymi pełnymi oraz dzielonymi o średnicy fi 110 mm.

Roboty budowlane prowadzone w obrębie istniejących sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami, przepisami oraz uzgodnieniami branżowymi stanowiącymi załączniki do projektu budowlanego. W miejscach zbliżenia do sieci roboty należy prowadzić ręcznie w celu uniknięcia uszkodzenia istniejących sieci. W miejscach kolizyjnych należy wykonać wykopy próbne mające na celu ustalenie rzeczywistej rzędnej posadowienia poszczególnych sieci. Podczas wykonywanych prac należy zachować normatywne parametry przykrycia sieci i ich wzajemnego usytuowania. W przypadku natrafienia na niezinventaryzowane sieci należy wstrzymać prace oraz zlokalizować właściciela sieci i powiadomić go o zaistniałej sytuacji. Szczegółowe wymagania dla poszczególnych sieci uzbrojenia terenu zamieszczono w uzyskanych przez jednostkę projektową dokumentach formalno-prawnych oraz opracowaniach branżowych stanowiących integralną część opracowania.

16. KANALIZACJA TELEKOMUNIKACYJNA (KANAŁ TECHNOLOGICZNY)

Nie dotyczy.

17. ELEMENTY PREFABRYKOWANE

W celu zabezpieczenia skap o nienormatywnym pochyleniu należy ułożyć na nich płyty ażurowe 60x40x10 cm w ilości około 592 m². Dodatkowo ze względu na bardzo wąski pas drogowy w

Budowa dojazdu pożarowego o nr DP 2 będąca nr 36 i 37 w DSD w Leśnictwie Ochla części ogródków działkowych należy wykonać zabezpieczenie skarp za pomocą palisady betonowej prefabrykowanej 12x12x90cm na długości łącznej około 53 mb układanej na podbudowie gr. 15 cm z betonu C12/15.

18. WNIOSKI I UWAGI KOŃCOWE

- Nadzór nad robotami budowlanymi należy powierzyć osobie z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi
- Przed przystąpieniem do zasadniczych robót drogowych należy całą geometrię wynieść w teren i porównać zgodność terenu z projektem.
- Wszystkie uwagi Wykonawcy należy skonsultować z zespołem projektowym przed przystąpieniem do robót zasadniczych.
- Wszystkie roboty rozbiórkowe zostaną wykonane w ramach prac przygotowawczych przed przystąpieniem przez wykonawcę do robót zasadniczych.
- Dopuszcza się możliwość zmiany konstrukcji oraz kolorystyki na wyraźne życzenie i za zgodą Inwestora.
- Zaleca się, w miejscu załamania krawężników, stosowanie krawężników narożnych wewnętrznych i zewnętrznych.
- W miejscach wyokrąglonych należy stosować krawężniki łukowe.
- Podczas robót rozbiórkowych należy zwrócić uwagę na istniejące uzbrojenie terenu.
- Roboty budowlane należy prowadzić zgodnie z zasadami sztuki budowlanej, normami, przepisami BHP i innymi obowiązującymi przepisami prawnymi
- Przed przystąpieniem do prac należy opracować projekt zabezpieczenia robót
- Stosować wyłącznie materiały posiadające wymagane dokumenty dopuszczające te materiały do ich wbudowania (Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych).
- W rejonie robót ziemnych należy zachować szczególną ostrożność i wykonać je ręcznie z uwagi na możliwość uszkodzenia istniejącego uzbrojenia, bądź to możliwości występowania nie zewidencjonowanego uzbrojenia podziemnego.
- Po zdjęciu warstwy ziemi urodzajnej oraz przygotowując podłoże pod warstwy konstrukcyjne należy sprawdzić zgodność istniejących warunków gruntowych z dokumentacją geotechniczną. W przypadku występowania w podłożu gruntów innych niż określone w rozpoznaniu należy się skontaktować z jednostką projektową.
- **W ramach wykonywanych prac należy dowiązać się wysokościowo do terenu pobliskiego – ZWERYFIKOWAĆ UKŁADY WYSOKŚCIOWE PRZED PRZYSTAPIENIEM DO PRAC TAK ABY NIE PODRAŻAĆ INWESTYCJI.**
- Wykonane roboty należy zinwentaryzować geodezyjnie i zgłosić do odbioru.

Opracował:

mgr inż. Mateusz Mokwiński

CZĘŚĆ RYSUNK

