

**„PRZEBUDOWA DROGI LEŚNEJ
NR INWENTARZOWYM 220/115
W LEŚNICTWIE ROMANKA DOLNA”**

NA TERENIE NADLEŚNICTWA JELEŚNIA
(materiały do zgłoszenia)



**INWESTOR/ZAMAWIAJĄCY
SKARB PAŃSTWA
PAŃSTWOWE GOSPODARSTWO LEŚNE
LASY PAŃSTWOWE
NADLEŚNICTWO JELEŚNIA
34-340 Jeleśnia ul. Suska 5**

**Nr ewidencyjny obrębu : 241704_2.0007
Numery ewid. działek 9019, 9018 i 9017**

AUTOR OPRACOWANIA:
Miroslawa Łukasik
uprawnienie budowlane nr 1493/94
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej

Jeleśnia lipiec 2026

Egz.2

I. PODSTAWA OPRACOWANIA.

1. Podstawą opracowania projektu „Przebudowa drogi leśnej nr inwentarzowy 220/115 w leśnictwie Romanka Dolna” jest zlecenie Nadleśnictwa Jeleśnia.

Do sporządzenia projektu wykorzystano:

- mapę gospodarczą w skali 1:3750 (inwestora)
- inwentaryzacja drogi
- pomiary w terenie
- mapę ewidencyjną z zasobów geodezyjnych w Żywcu

2. Normatywy techniczne :

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów.
- Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych - Poradnik techniczny – Drogi Leśne.
- Uzgodnienia z Nadleśnictwem Jeleśnia
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47 poz. 401),

II. INWESTOR.

Inwestorem przebudowy drogi leśnej w leśnictwie Romanka Dolna, jest Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Jeleśnia , siedziba: 34-340 Jeleśnia , ulica Suska 5

III. LOKALIZACJA.

Droga leśna przeznaczona do przebudowy zlokalizowana jest na terenie województwa śląskiego, powiat żywiecki, Gmina Jeleśnia, miejscowość Sopotnia Mała, i znajduje się na terenie Nadleśnictwa Jeleśnia w leśnictwie Romanka Dolna. **Całkowita długość odcinka drogi do przebudowy wynosi 1070,0mb.**

IV. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja projektowo-kosztorysowa przebudowy istniejącej drogi leśnej zlokalizowanej w leśnictwie Romanka dolna Morgi na terenie Nadleśnictwa Jeleśnia w miejscowości Sopotnia Mała.

Zakresem opracowania objęto odcinek drogi leśnej o łącznej długości **1070,0mb.**

Zgodnie z art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2026 r. poz.663), lasem jest grunt związany z gospodarką leśną, zajęty pod wykorzystywane dla potrzeb gospodarki leśnej: budynki i budowle, urządzenia melioracji wodnych, linie podziału przestrzennego lasu, drogi leśne, tereny pod liniami energetycznymi, szkółki leśne, miejsca składowania drewna, a także wykorzystywane na parkingi leśne i urządzenia turystyczne. Natomiast zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 8 ww. ustawy, drogi leśne położone w lasach nie są drogami publicznymi w rozumieniu przepisów o drogach publicznych.

4.1. Opis stanu istniejącego.

Istniejąca droga leśna, jest drogą jednojezdniową dwukierunkową o nawierzchni tłuczniowej. Droga posiada zróżnicowaną nawierzchnię tłuczniową: miejscami zabłoconą, pofałdowaną bez jednorodnego profilu poprzecznego i podłużnego, z licznymi koleinami i wybojami oraz z wypłukanym poboczem. Nawierzchnia uszkodzona, bez profilu – miejscami widoczna stara podbudowa tłuczniowa. Istniejące rowy wymagają odmulenia, część przepustów wymaga wymiany lub wymiany komór wlotowych.

Na jezdni znajdują się wodospusty, które są niesprawne i zniszczone w wyniku eksploatacji- powyższe przyspiesza degradację nawierzchni. Wzdłuż drogi zlokalizowane są place składowe, które wymagają poszerzenia i utwardzenia oraz prawidłowego ukształtowania dla odprowadzenia wód deszczowych. Szerokość drogi jest różna i waha się w zakresie od 3,00 do 4,5-m. Spadki podłużne są duże, ale nie przekraczają 9%. Pobocza gruntowe po stronie lewej wymagają ścięcia celem umożliwienia swobodnego odpływu wód powierzchniowych z jedni. Biorąc pod uwagę dostępność lasu w aspekcie pozyskania drewna, zabiegów gospodarczo-hodowlanych oraz zabezpieczenia przeciwpożarowego Nadleśnictwo Jeleśnia podjęło decyzję o przeprowadzeniu przebudowy przedmiotowej drogi na odcinku 1.070,0mb (lokalizację zaznaczono na planie sytuacyjnym).

V. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.

5.1. Wiadomości wstępne

Przebudowa drogi odbywać się będzie po jej istniejącym jej śladzie. Wszystkie roboty będą prowadzone w pasie drogowym w/w działki i nie wykrócą poza obszar opracowania. Zakres robót nie koliduje z sieciami uzbrojenia terenu. Projektowany zakres obejmuje roboty przygotowawcze, ziemne, związane z odwodnieniem w zakresie odmulenia rowów i wymiany istniejących uszkodzonych przepustów oraz komór wlotowych, wymianę wodo-spustów na stalowe, wykonanie i utwardzenie placów składowych wykonanie nowej podbudowy i nawierzchni tłuczniowej.

Wody opadowe odprowadzane będą poprzez spadki poprzeczne jezdni i poboczy do rowów istniejących oraz na tereny powierzchni leśnych. Na drodze zostaną zabudowane wodo spusty stalowe.

Po wykonaniu robót droga posiadać będzie jezdnię twardą nieulepszoną (tłuczniową), jednopasową (jednojezdniową) o szerokości na prostej 3.00m oraz pobocza gruntowe. Pochylenie poprzeczne jezdni będzie wynosiło 3% i będzie jednostronne. Szerokość poboczy jest zmienna i wynosić będzie od 1,0 do 0,5m. Pobocza należy uformować ze spadkiem 5%.

Nie przewiduje się znaczącej korekty niwelety. Proponowany przebieg dostosowany jest do obecnego stanu wpisanego w warunki terenowe, wprowadza się jedynie korekty wynikające z konieczności stosowania normatywnych spadków oraz odprowadzenia wód opadowych do projektowanych rowów odwadniających. Skrajnia drogi ze względów na wymogi przeciwpożarowe musi pozostać wolna od trwałych elementów budowli i wyposażenia drogi, takich jak: słupki znaków, poręcze, bariery, gałęzie i pnie drzew.

Zgodnie z oświadczeniem inwestora przez teren na którym planuje się przebudowę nie przebiegają żadne urządzenia uzbrojenia podziemnego ani naziemnego.

Po wykonaniu wykopów kontrolnych w terenie stwierdzono proste warunki gruntowo – wodne. Zaliczane do I grupy warunków geotechnicznych.

5.2. Dane charakterystyczne przyjętych rozwiązań technicznych

- Długość do przebudowy – 1070,0mb
- Szerokość pasa drogowego – 4,00-6,00m
- Szerokość jezdni – 3,00m
- Szerokość poboczy zmienna – 0,50- 0,80m
- Pochylenie poprzeczne jezdni - 3%
- Pochylenie poprzeczne poboczy - 5%
- Największe pochylenie niwelety nie przekroczy 9%
- Prędkość projektowana - 30km/h
- Rodzaj nawierzchni - twarda nieulepszona, z tłucznia kamiennego
- **Konstrukcja nawierzchni drogi w km 0+000-0+396 i 0+696-1+070 :**
 - a) warstwa podbudowy z tłucznia kamiennego fr 32-63mm o gr.20 cm
 - a) warstwa górna nawierzchni z tłucznia kamiennego frakcji 0-32mm, grubość warstwy 10cm
 - c) pobocza gruntowe
- **Konstrukcja nawierzchni drogi w 0+396- 0+696 :**
 - a) warstwa podbudowy z tłucznia kamiennego fr 32-63mm o gr.30cm
 - a) warstwa górna nawierzchni z tłucznia kamiennego frakcji 0-32mm, grubość warstwy 10cm

c) pobocza gruntowe

Konstrukcja placów składowych :

- a) warstwa podbudowy z tłucznia kamiennego fr 32-63mm o gr.30cm
- a) warstwa górna nawierzchni z tłucznia kamiennego frakcji 0-32mm, grubość warstwy 10cm
- Efekty gospodarcze:
 - a) poprawa ekonomiki i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - b) osiągnięcie warunków przejezdności w ciągu roku,
 - c) umożliwienie zabiegów gospodarczo-hodowlanych,
 - d) umożliwienie transportu drewna,
 - e) umożliwienie dojazdu do gaszenia pożaru

Konstrukcja

Lp	Lokalizacja	Podbudowa tłuczniowa 0/63 mm Szer. 3,1		Nawierzchnia tłuczniowa 0/31,5mm Szer. 3,0m
		Grubość 20cm	Grubość 30cm	
1.	0+000-0+396	1.227,60		1.188,0
2	0+396-0+696		930,0	900,0
3	0+696-0+1+070	1.159,40		1.122,0
4.	Poszerzenia łuków	410,0		410,0
5.	Place składowe	695,0- kruszywa naturalne		695,0
	Razem	3.492,00	930,0	4.315,0

Poszerzenia łuków

km	Dł łuku	Poszerzenie	Prosta przejściowa	Razem pow w m2
0+273-0+314	41,0	1,10x41=45,10	27,50	
0+348-0+388	40,0	1,10x40,0=44,0	27,50	
0+570-0+595	35,0	1,30x35,0=45,50	32,50	
0+615-0+645	35,0	1,30x35,0=45,50	32,50	
0+729—0+763	35,0	1,30x35,0=45,50	32,50	
0+901-0+940	45,0	1,10x45,0=49,50	27,50	
Razem		230,0	180,0	410,0

Place składowe

km	Wymiary składu	Powierzchnia m2
0+365-0+390 str. prawa	25,0x4,0	100,0
0+365-0+390 str. lewa	25,0x7,0	175,0
1+040-1+070 str. lewa	30,0x10,0	300,0
1+040-1+070 str. prawa	30,0x4,0	120,0
Razem		695,0

5.3.2. Przekrój podłużny

Niweletę budowanej drogi dostosowano do istniejącego ukształtowania terenu i przebiegu istniejącej drogi

5.3.3. Roboty ziemne – wykopy

W drogi do przebudowy projektuje się wykonanie robót ziemnych związanych z :

- usunięciem nadmiaru gruntu z poboczy po stronie lewej celem prawidłowego odwodnienia i umożliwienia spływu wód powierzchniowych na tereny leśne
- odkopania zasypanych rowów
- przemieszczenia gruntów w celu nadania spadków i wyrównania placów składowych

Lp	Hektometry	Rodzaj powierzchni	Razem powierzchnia (m2)
	POBOCZA		
1	0+080-0+103	23,0x0,30x1,50	10,35
2	0+103-0+138	35,0x0,50x1,70	29,75
3	0+138-0+145	7,0x0,50x2,30	8,05
4	0+437-0+455	18,0x0,45x2,20	18,0
5	0+480-0+590	10,0x0,25x1,80	16,20
6	0+610-0+625	14,0x0,30x1,50	6,30
7	0+625-0+656	31,0x0,35x2,10	22,79
8	0+656-0+686	30,0x0,35x4,0	42,0
9	0+727-0+756	29,0x0,60x4,0	69,60
10	0+853-0+866	13,0x0,30x1,70	6,63
11	0+888-0+920	32,0x0,80x4,50	115,20
12	0+976-0+993	17,0x0,30x4,0	20,40

13	1+053-1+066	13,0x1,0x4,50	58,50
		RAZEM POBOCZA	423,67
	ROWY		
14.	0+694-0+726	32,0x2,50x1,0	80,0
15.	0+762-0+797	35x2,0x0,25	17,50
16.	0+867-0+877	10,0x2,0x0,20	4,0
17.	0+920-0+940	20,,0x2,0x0,25	10,0
		Razem rowy	111,50
	PLACE SKŁADOWE		
18.	0+365-0+0+390 str. prawa	16,0x1,50x4,0 0,5x16,0x1,20x1,20	107,52
	1+040-1+061	21,0x(0,1+0,60)/2x4,0 21,0x0,60x0,90x0,5	72,87
		RAZEM	180,38
	Ogółem	715,55	

Wyraża się zgodę na zmianę lokalizacji placów składowych oraz zmniejszenie ich powierzchni w przypadku konieczności ochrony drzewostanu (ograniczenia wycinki)

5.3.5. Odwodnienie korony drogi: rowy.

Odwodnienie jezdni – bez zmian powierzchniowe do istniejących rowów oraz na tereny leśne stanowiące własność inwestora.

Zestawienie rowów do odmulenia:

W celu odpowiedniego odprowadzenia wód opadowych z drogi przewiduje się że istniejące rowy zostaną udrożnione poprzez wyprofilowanie, nadanie spadków podłużnych oraz odmulenie.

Kilometraż rowu strona prawa	Długość rowu [m]	Średnia głębokość odmulenia [cm]
0+000-0+008	8,0	20
0+017-0+052	35,0	20
0+694-0+726	32,0	20
0+777-0+797	20,0	20
0+877-0+940	63,0	20
0+949-0+993	44,0	20
1+020-1+047	27,0	20
RAZEM	229,0	

Zestawienie przepustów

Na planowanej do przebudowy drodze znajdują się przepusty z których trzy wymagają przebudowy. Przepusty posiadają komory wlotowe wykonane z belek drewnianych (jak kaszyca) oraz na wylotach posiadają ścianki czołowe. Uszkodzone komory wlotowe przepustów nie podlegających wymianie odtworzyć z belek drewnianych,

Zestawienie istniejących przepustów

Projektowane do przebudowy przepusty będą po przebudowie posiadać te same średnice oraz długość – nie zmienia się ich parametry techniczne.

Kilometraż	Średnica istn,	Stan przepustu	Material/średnica projektowanego przepustu	Długość	Przyczółki
0+052	Fi 600 /6m	Stan dobry	-		Stan dobry
0+694	Fi 600/6m	Do przebudowy	Fi 600/PEHD	6,0m	1 Ścianka czołowa monolityczna +1 komora
0+762	Fi 600 /9m	Do przebudowy	Fi 600/PEHD	9,0m	1 ścianka czołowa +komora
0+867	Fi 600 /6m	Do przebudowy	Fi 600/PEHD	6,0m	1 ścianka czołowa + komora
0+949	Fi 600 /6m	Stan dobry		-	Komora wlotowa do naprawy
1+030	Fi 600 /6m	Stan dobry		-	Komora wlotowa do wymiany

Komory przepustów i ścianki przepustów do przebudowy wykonać jako betonowe wylewane na mokro lub monolityczne . Projektuje się komory o głębokości 1,40 i wymiarach 2,50mx1,60m z betonowym dnem.

5.3.6. WODOSPUSTY STALOWE

Ze względu na spadki podłużne drogi leśnej co powoduje znaczny napływ wód na projektowaną drogę na narzuca zastosowanie rozwiązań technicznych zabezpieczających jezdnię przed erozją wodną.

Na projektowanej drodze przewiduje się wykonanie 10 szt,wodospustów stalowych w (szczegółową lokalizację uzgodnić z zamawiającym) celem zabezpieczenia jezdni przed erozją wodną.