

## Spis zawartości opracowania

### **I Projekt zagospodarowania terenu „Budowa drogi stokowej w oddz. nr 134, 133, 132, 129, 127 w Leśnictwie Ślemień odcinek od km 0+000 do km 0+770”**

Strona tytułowa

Zawartość opracowania

I.1. Opis techniczny

I.2. Rysunki

### **II Projekt architektoniczno-budowlany „Budowa drogi stokowej w oddz. nr 134, 133, 132, 129, 127 w Leśnictwie Ślemień odcinek od km 0+000 do km 0+770**

Strona tytułowa

Zawartość opracowania

II.1. Opis techniczny

II.2. Rysunki

### **III Informacja BIOZ**

Strona tytułowa

Zawartość opracowania

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

### **IV Dokumenty formalne**

Strona tytułowa

Zawartość opracowania

Załączniki

**P.P. TRASKOM**

**Jacek Ryszka**

30-015 Kraków, ul. Gzysików 1/10

NIP 677-134-94-65

tel. 501 465 056

e-mail: [biuro@prefbud.pl](mailto:biuro@prefbud.pl)

**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**  
**budowy drogi stokowej w oddz. nr 134, 133, 132, 129, 127**  
**w Leśnictwie Ślemień**  
**odcinek od km 0+000 do km 0+770**

**LOKALIZACJA:** Jednostka ewidencyjna Ślemień  
Obręb Ślemień  
działki nr ewid. 5090/3, 5108, 5078/1, 5082/1, 5084

**INWESTOR:** PAŃSTWOWE GOSPODARSTWO LEŚNE  
LASY PAŃSTWOWE NADLEŚNICTWO JELEŚNIA  
34-340 Jeleśnia, ul. Suska 5

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Projektował	mgr inż. Jacek Ryszka	drogowa	UAN-Upr. 232/89	
Sprawdził:	mgr inż. Józef Satoła	drogowa	UAN-Upr. 518/89	

Kraków kwiecień 2024r.

	Nr strony
<b>Strona tytułowa</b>	1
<b>Zawartość opracowania</b>	2
I.1. Opis techniczny	3-13
1. Przedmiot inwestycji	3
1.1. Przedmiot opracowania	3
1.2. Cel i zakres opracowania	3
1.3. Inwestor	3
1.4. Podstawa opracowania	3-4
1.5. Lokalizacja	4
1.6. Stan prawny terenu	4
1.7. Materiały użyte w opracowaniu	4
2. Opis stanu istniejącego	4-5
2.1. Opis terenu	4, 5
2.2. Kategoria geotechniczna	5
2.3. Warunki gruntowo-wodne	5
3. Projekt zagospodarowania terenu	5-8
3.1. Sytuacja	5, 6
3.2. Mijanki	6
3.3. Zjazdy	6
3.4. Trójkąt zwrotny i plac manewrowo-postojowy	6
3.5. Rozwiązania wysokościowe	6
3.6. Przepusty	7
3.7. Wymagania odnośnie infrastruktury	7
3.8. Roboty ziemne	7
3.9. Przekroje normalne	7
3.10. Odwodnienie	7
3.11. Gospodarka masami ziemnymi	8
4. Zestawienie powierzchni	8
5. Urządzenia obce i stosunki prawne	8
6. Ochrona konserwatorska	9
7. Wpływ eksploatacji górniczej na teren inwestycji	9
8. Sposób wykonania robót	9
9. Dane informujące czy teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, jest wpisany do rejestru zabytków oraz czy podlega ochronie na podstawie ustaleń Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego	9
10. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących. i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników proj. obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi	10-13
10.1. Ochrona środowiska	10
10.2. Higiena i zdrowie użytkowników	11
10.3. Natura 2000	11
10.4. Ochrona przeciwpowodziowa	11, 12
10.5. Specyfika i charakter obiektu	12, 13
I.2. Rysunki	14
rys. nr 1 Wycinek z mapy warstwicowej w skali 1:10000 (lokalizacja)	15
rys. nr 2 Mapa do celów projektowych w skali 1:1000 część I	16
rys. nr 2 Mapa do celów projektowych w skali 1:1000 część II	17
rys. nr 3 Projekt zagospodarowania terenu w skali 1:1000	18, 19

w egz. nr 1 i 2

## **I.1. OPIS TECHNICZNY**

### **1. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

#### **1.1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt zagospodarowania terenu dla projektowanej budowy drogi stokowej w oddz. nr 134, 133, 132, 129, 127 w Leśnictwie Ślemień odcinek od km 0+000 do km 0+770 wraz z budową w ciągu drogi:

- przepustu z elementów prefabrykowanych w km 0+037,26 o wym. 1,5x1,5m na potoku bez nazwy w km 1+750;
- przepustów z rur  $\phi 60$ cm PEHD
- nawierzchni i zabezpieczeń skarp.

#### **1.2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Celem przedmiotowej inwestycji jest udostępnienie powierzchni kompleksów leśnych w aspekcie pozyskania drewna, skrócenie zrywki drewna, zabiegów gospodarczo-hodowlanych.

Po budowie odcinka drogi stokowej w kompleksie leśnym będzie można prowadzić zrównoważoną gospodarkę leśną.

W ramach tej gospodarki droga będzie służyła wywozowi drewna, pielęgnacji lasu, dowozowi sadzonek dla upraw leśnych oraz celom p.poż.

Drogi leśne mają charakter wewnątrzakładowy i będą niedostępne dla ruchu publicznego.

#### **1.3. INWESTOR**

*Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Jeleśnia*  
*34-340 Jeleśnia, ul. Suska 5*

#### **1.4. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Umowa zawarta z Nadleśnictwem Jeleśnia;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. ws. przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022r., poz. 1518);
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015r. ws. ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r., poz. 124 – tekst jednolity);
- Wytyczne prowadzenia robót drogowych w lasach – PGL Lasy Państwowe 2013r.;
- Rozporządzenie Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. ws. ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012r., poz. 463);

- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006r. ws. szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów;
- Aktualnie obowiązujące normy branżowe oraz literatura fachowa;
- Normy i przepisy budowlane.

## **1.5. LOKALIZACJA**

Miejscowość Ślemień, Gmina Ślemień, powiat żywiecki, jednostka ewidencyjna nr 241712\_2 Ślemień Obręb Nr 0003 Ślemień działki nr ewid. 5090/3, 5108, 5078/1, 5082/1, 5084 Leśnictwo Ślemień oddziały nr 134, 133, 132, 129, 127.

## **1.6. STAN PRAWNY**

Działki, na których będą prowadzone prace budowlane, są w administracji Inwestora, tj. Skarbu Państwa w zarządzie PGL Lasy Państwowe Nadleśnictwo Jeleśnia 34-340 Jeleśnia, ul. Suska 5.

Usytuowanie trasy budowy nie narusza stosunków własnościowych, całość pasa drogowego usytuowana jest na terenie ALP Nadleśnictwa Jeleśnia i nie wymaga wywłaszczeń.

## **1.7. MATERIAŁY UŻYTE W OPRACOWANIU**

- Mapa do celów projektowych w skali 1:1000 będąca w ewidencji Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Żywcu;
- opinia geotechniczna opracowana przez firmę Sebastian Jarosz GEOSERWIS 30-383 Kraków, ul. Obozowa 57/13, Listopad 2023;
- operat wodnoprawny.

# **2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

## **2.1. OPIS TERENU**

Projektowana budowa drogi stokowej w oddziałach nr 134, 133, 132, 129, 127 w Leśnictwie Ślemień.

Początek projektowanej budowy drogi stokowej ustalono na drodze wywozowej nr inwentarzowy 220/1005 działka nr ewid. 5090/3 (oddział nr 134).

Początek przebiega po istniejącym szlaku zrywkowym o nawierzchni gruntowej na odcinku od km 0+000 do km 0+116 oraz drodze gruntowej na odcinku od km 0+626 do km 0+770.

W km drogi 0+037,26 przekracza potok bez nazwy km 1+750.

Od km 0+116 do km 0+626 przebiega przez teren zalesiony.

Koniec na istniejącej drodze w km 0+770, działka nr ewid. 5084 (oddział nr 127).

Teren, po którym przebiega istniejąca droga leśna charakteryzuje się umiarkowanym pochyleniem stoków, odcinkowo występują strome pochylenia ze znacznymi spadkami podłużnymi.

W związku z powyższym trasa drogi została zaprojektowana z uwzględnieniem konfiguracji terenu oraz z wykorzystaniem istniejących szlaków zrywkowych.

## **2.2. KATEGORIA GEOTECHNICZNA OBIEKTU**

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012r., poz. 463) ustalono:

- a) kategoria geotechniczna pierwsza obiektu według § 4.1 ust. 3 pkt 1c;
- b) rodzaj warunków gruntowych według § 4.1 ust. 2 pkt 1 – występują proste warunki gruntowe;
- c) na trasie projektowanej budowy drogi stokowej nie występują tereny czynnych osuwisk.

## **2.3. WARUNKI GRUNTOWO-WODNE**

Obszar budowy drogi stokowej znajduje się w obrębie mezoregionu Beskid Mały stanowiącego część Beskidów Zachodnich. Beskid Mały zbudowany jest głównie z grubowarstwicowego piaskowca godulskiego.

Droga położona jest w terenie górzystym, znajduje się na obszarze Karpat fliszowych w obrębie płaszczowizny śląskiej.

### ***Warunki gruntowe***

Podłoże inwestycji stanowią utwory czwartorzędowe, wykształcone jako gliny, gliny piaszczyste głównie w stanie twardoplastycznym. z rumoszem skalnym i kamieniami

### ***Warunki wodne***

W okresach wzmożonych opadów atmosferycznych oraz opadów wiosennych roztopów pokrywy śniegowej może dochodzić do wystąpienia zjawisk sączeń w gruntach spoistych, a także do zatrzymania wody w lokalnych wypłaszczeniach i zagłębieniach powierzchni terenu oraz do częściowego uwodnienia gruntów aluwialnych i koluwiów osuwiskowych.

## **3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

### **3.1. SYTUACJA**

Usytuowanie drogi w planie wynika z osiągnięcia celu, jakim jest udostępnienie maksymalnej powierzchni drzewostanów dla prowadzenia prawidłowej gospodarki leśnej oraz połączy górne kompleksy leśne z istniejącymi drogami leśnymi.

Na przebieg drogi dodatkowo wpływa zróżnicowane ukształtowanie terenu.

Wpisanie drogi w istniejącą rzeźbę terenu spowodowało liczne załomy poziome drogi, wyokrąglone przy pomocy łuków poziomych. Minimalny promień łuku poziomego  $R=15,0m$ , maksymalny  $R=260,0m$ . Jezdnię drogi na łukach poziomych poszerzono o wartości normatywne dla poszczególnych wielkości promieni łuków poziomych.

Łagodne przejście z poszerzenia drogi na prostej na łuk i odwrotnie zapewniają proste i krzywe przejściowe. Wielkości promieni, poszerzeń oraz odcinków prostych przejściowych podano na planie zagospodarowania terenu.

### **3.2. MIJANKI**

Z uwagi na drogę jednopasową dla zapewnienia ruchu dwukierunkowego zaprojektowano mijanki dla umożliwienia wymijania się pojazdów samochodowych zgodnie z Rozporządzeniem MŚ z dnia 22 marca 2006r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów.

Szerokość nawierzchni na mijankach 5,5m + poszerzenia normatywne, długość 23,0m.

Przejście z pełnej szerokości do szerokości jezdni 3,0m na długości 17,5m.

Na odcinku budowy drogi miejsce mijanek stanowią place manewrowo-postojowe.

Lokalizacja mijanek jest podana na rysunku „Projekt zagospodarowania terenu”.

### **3.3. ZJAZDY**

W ciągu budowy drogi zaprojektowano zjazdy na istniejące szlaki zrywkowe w ilości 3 sztuki.

### **3.4. TRÓJKĄT ZWROTNY I PLAC MANEWROWO-POSTOJOWY**

Na końcowym odcinku projektowanej drogi na długości 45,5m zaprojektowano plac manewrowo - postojowy o szerokości nawierzchni 3,5m. Plac i drogę zakończono trójkątem zwrotnym z częściowym wykorzystaniem istniejącej drogi. Przecinające się krawędzie wyprofilowano łukami o promieniach 8m i 12m.

### **3.5. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE**

Niweleta przedmiotowej drogi została zaprojektowana przy zachowaniu jej optymalnego wpisania do istniejących warunków terenowych, jak: rzeźba terenu, uzyskanie optymalnych ilości robót ziemnych oraz zajęcia jak najmniejszego pasa wylesienia.

Spadki podłużne niwelety wahają się w granicach 4,7-14,8%.

Pionowe załomy niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o wielkości min.300m (wklęsłe) i 350m (wypukłe).

Wyokrąglenia zapewniają płynność jazdy i poprawiają widoczność pionową.

Parametry projektowanej niwelety podano na przekroju podłużnym.

Spadek poprzeczny nawierzchni zjazdu na włączeniu do drogi istniejącej, należy dopasować do spadku podłużnego krawędzi tej nawierzchni.

Spadek poprzeczny nawierzchni w ciągu trasy budowanej drogi został zaprojektowany na prostych o wielkości 3% do stoku, a na łukach zgodnie z wytycznymi prowadzenia robót drogowych w lasach wydanymi przez PGL Lasy Państwowe 2013r.

Wysokościowo nawiązano się do układu wysokościowego podanego na mapie do celów projektowych.

### **3.6. PRZEPUSTY**

Projektowana budowa drogi stokowej w km 0+037,26, przekracza potok Bez nazwy w km 1+750, prawy dopływ potoku Młyńszczanka.

Zaprojektowano tutaj przepust o długości 8,0m zbudowany z elementów prefabrykowanych światło przepustu przyjęto o wymiarach 1,5mx1,5m.

Dno wlotu i wylotu z przepustu, ubezpiecza się narzutem kamiennym z głazów o wadze powyżej 50kg/szt. grubości 20cm na długości 3,0m powyżej wlotu i 7,0m poniżej wylotu oraz gurem z drewna okrągłego. Celem odwodnienia nawierzchni drogi, projektuje się 2 szt. przepustów z rur PEHD  $\phi 60\text{cm}$  w km 0+434,82 o długości 9,0m oraz w km 0+ 467,65 przepust o długości 7,0m ze studzienką wpadową. Wyloty z przepustów ubezpieczono narzutem kamiennym. Przepusty zaprojektowano w lokalnych obniżeniach terenu

### **3.7. WYMAGANIA ODNOŚNIE INFRASTRUKTURY**

Projektowana inwestycja nie wymaga zapotrzebowania na energię elektryczną oraz wodę.

### **3.8. ROBOTY ZIEMNE**

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu wykopów, nasypów oraz koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Masy ziemne zostaną zagospodarowane na miejscu zostają wbudowane w korpus drogi.

Nie przewiduje się odwozu ziemi poza teren budowy.

Nadmiar ziemi zostanie zagospodarowany na terenie przebudowywanej drogi (wypełnienia lokalnych zagłębień po lewej lub prawej stronie drogi i utworzenie odkładów wzdłuż prawej strony).

Skarpy zaprojektowano o nachyleniu - nasypów 1:1,5, wykopów 1:1.

Roboty ziemne będą wykonywane za pomocą sprzętu mechanicznego: koparkami o poj. łyżki  $0,6\text{m}^3$ , spycharkami o mocy 100KM oraz innego sprzętu pomocniczego.

### **3.9. PRZEKROJE NORMALNE**

Zgodnie z przewidywanym obciążeniem ruchem, rodzajem gruntu oraz ustaleniami z Inwestorem, na budowanej drodze zaprojektowano nawierzchnię w systemie korytowym o następującej konstrukcji:

- profilowanie podłoża z jej mechanicznym zagęszczeniem;
- podłoże wzmocnione geowłókniną separacyjno filtracyjną o gramaturze min  $300\text{g/m}^2$ ;
- podbudowa zasadnicza grubości 25cm z kruszywa łamanego niesortowanego;
- nawierzchnia tłuczniowa grubości 15cm z kruszywa łamanego sortowanego;
- uformowanie poboczy wraz z ich zagęszczeniem i utwardzeniem.

### **3.10. ODWODNIENIE**

Powierzchniowe odwodnienie korony drogi zapewniają spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni.



Woda spływająca z korony drogi częściowo spłynie poprzez pobocza na teren poza korpus drogi, częściowo ujęta będzie przez istniejące odcinkowe rowy oraz projektowane w poboczu drogi ścieki i odprowadzona bezpośrednio do projektowanych przepustów lub wodospustów i dalej poza korpus drogowy na powierzchnię terenu.

Projektuje się ścieki brukowane z kamienia łamanego grubości 15-20cm i szerokości 0,5m.

Dla zabezpieczenia nawierzchni projektowanej drogi przed erozją zaprojektowano wodospusty z drewna (kantówki) z wyżłobieniem (frez). Wodospusty zastosowano również przed górnymi krawędziami nawierzchni zjazdów i trójkąta do zawracania.

Celem odcięcia spływu wód opadowych ze stoku na górny plac manewrowy, wzdłuż korony skarpy wykopu przyległej do placu manewrowego, należy wykonać w odległości około 1m od jej krawędzi rów o długości około 50m i głębokości 0,2m.

### **3.11. GOSPODARKA MASAMI ZIEMNYMI**

Ogólna ilość mas ziemnych wykopów dla budowy drogi stokowej jest zbilansowana z budową wykopów i nasypów; nie przewiduje się odwozu poza obręb robót.

Cała земля z wykopów zostaje zagospodarowana przy budowie drogi poprzez wbudowanie w nasyp oraz zasypianie przepustów.

## **4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI**

Powierzchnia nawierzchni budowanej drogi	3026m <sup>2</sup>
Powierzchnia nawierzchni placu manewrowo-postojowego	165m <sup>2</sup>
Powierzchnia nawierzchni trójkąta do zawracania	154m <sup>2</sup>
Powierzchnia zjazdów	350m <sup>2</sup>
Powierzchnia nawierzchni mijanek	202,50m <sup>2</sup>
Długość drogi	770m
Długość przepustu z elementów prefabrykowanych	8m

## **5. URZĄDZENIA OBCE I STOSUNKI PRAWNE**

W ciągu projektowanej budowy drogi leśnej nie zauważono żadnych obcych urządzeń na powierzchni gruntu, które kolidowałyby z w/w drogą.

Usytuowanie trasy przebudowy nie narusza stosunków własnościowych, całość pasa drogowego usytuowana jest na terenie PGL Nadleśnictwa Jeleśnia i nie wymaga wywłaszczeń.

## **6. OCHRONA KONSERWATORSKA**

Teren projektowanych przepustów i przebudowy drogi stokowej nie jest objęty ochroną konserwatorską, ani nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

## **7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TERENIE INWESTYCJI**

Przedmiotowy teren objęty opracowaniem nie znajduje się na terenie eksploatacji górniczej i nie podlega uzgodnieniu.

## **8. SPOSÓB WYKONANIA ROBÓT**

- roboty ziemne – mechanicznie oraz ręcznie w zakresie niezbędnym przy robotach skomplikowanych w miejscach, gdzie użycie sprzętu mechanicznego jest utrudnione lub niemożliwe;
- rozładunek i montaż ze środków transportu mechaniczny;
- roboty nawierzchniowe – mechanicznie oraz ręcznie w zakresie niezbędnym przy robotach skomplikowanych w miejscach, gdzie użycie sprzętu mechanicznego jest utrudnione lub niemożliwe;
- roboty przy umocnieniach rowów i skarp – rozładunek ze środków transportu mechaniczny, wbudowywanie materiałów ręcznie;
- roboty przy przepuszczeniu na potoku Bez nazwy – będzie zachowana ciągłość przepływu w korycie potoku;
- ułożenie konstrukcji przepustu z elementów prefabrykowanych.

## **9. DANE INFORMUJĄCE CZY TEREN, NA KTÓRYM JEST PROJ. OBIEKT BUDOWLANY JEST WPISANY DO REJESTRU ZABYTEKÓW ORAZ CZY PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE USTALEŃ MPZP**

Teren objęty opracowaniem nie znajduje się na terenie objętym ochroną zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i nie podlega uzgodnieniu.

## **10. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTN. I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJ. OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA W ZAKRESIE ZGODNYM Z PRZEPISAMI ODRĘBNYMI**

### **10.1. OCHRONA ŚRODOWISKA**

Na podstawie przepisów § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko należy zaliczyć drogi o nawierzchni tłuczniowej powyżej 1,0km.

Zgodnie z definicją encyklopedii nawierzchnia twarda to nawierzchnia odporna na działanie ruchu oraz wpływów atmosferycznych (asfaltowa lub betonowa).

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019, poz. 1839) przedmiotowa inwestycja nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Rozpatrywana droga będzie posiadać nawierzchnię z tłucznia, a więc nawierzchnię podatną na odkształcenia pod wpływem obciążeń. Jako taka nie spełnia kryteriów kwalifikacyjnych dróg o nawierzchni twardej.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić o braku potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Projektowana droga ma charakter wewnętrzny i jest niedostępna dla ruchu publicznego i w związku z tym ruch na niej ma charakter sporadyczny, który nie będzie powodował nadmiernej emisji hałasu, spalin, zanieczyszczenia wód powierzchniowych oraz podziemnych.

Projektowana inwestycja ma minimalny wpływ na zdrowie i środowisko naturalne.

Przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do inwestycji mogących znacząco wpływać na środowisko określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 24 września 2002r. (Dz. U. nr 179, poz. 1490 z 2002r.). W myśl tej ustawy do inwestycji, które znacząco mogą oddziaływać na środowisko zaliczono przedsięwzięcia infrastrukturalne; autostrady i drogi ekspresowe, drogi krajowe o długości nie niższej niż 10km. Ponadto przedsięwzięcia infrastrukturalne, drogi o nawierzchni utwardzonej o długości nie mniejszej niż 1,0km.

Natomiast projektowany przepust z elementów prefabrykowanych w ciągu budowy drogi będzie posiadał dno otwarte umożliwiające ciągłość ekologiczną dna potoku, a co za tym idzie przemieszczenie się organizmów żywych, których naturalnym środowiskiem jest potok.

Przepust został zaprojektowany w sposób ograniczający jego ingerencję w środowisko.

Do budowy drogi i przepustu zostaną użyte materiały posiadające atest, nieszkodliwe dla środowiska.

## **10.2. HIGIENA I ZDROWIE UŻYTKOWNIKÓW**

Droga o zaprojektowanych parametrach ułatwi ruch pojazdów w kompleksie leśnym, a co za tym idzie, poprawi komfort pracujących ludzi.

Przepust zostanie zabudowany w ciągu budowanej drogi mającej charakter wewnątrzzakładowy i jest niedostępny dla ruchu publicznego.

Na przepuszczanie zabudowane balustrady ochronne zabezpieczające pojazdy służb leśnych.

W związku z powyższym projektowany przepust nie będzie zagrażał zdrowiu osób z niego korzystających.

## **10.3. NATURA 2000**

Lokalizacja inwestycji nie jest sprzeczna z planem zagospodarowania przestrzennego gminy i nie narusza jego ustaleń.

Budowana droga stokowa ma charakter wewnątrzzakładowy, tj. zamknięty dla ruchu ogólnodostępnego.

Otoczenie planowanej inwestycji stanowią tereny leśne.

Projektowana inwestycja znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 oraz w granicach Parku Krajobrazowego Beskidu Małego.

Zgodnie z danymi zawartymi na stronie [gdos.gov.pl](http://gdos.gov.pl) na obszarze objętym pracami nie występują żadne gatunki chronione zwierząt, roślin oraz grzybów i porostów.

Przykładowe odległości planowanej inwestycji od wybranych form ochrony przyrody (w promieniu do 10km) przepustu na potoku Bez nazwy.

Projektowana budowa drogi stokowej z racji swojej funkcji i skali nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko. Inwestycja nie spowoduje nadmiernej emisji szkodliwych substancji do atmosfery, do gruntu oraz do wód powierzchniowych i podziemnych.

W wyniku realizacji planowanego obiektu nie zajdą w środowisku niekorzystne zmiany, a jego uciążliwość mieścić się będzie w granicach obszaru, do którego Inwestor ma tytuł prawny.

## **10.4. OCHRONA PRZECIWPOWODZIOWA**

Nie występują tereny wód powierzchniowych oznaczone w wypisie z tekstu planu działek nr 5090/3, 5108, 5078/1, 5082/1, 5084 położonych w miejscowości Ślemień, znajdują się w jednostce planu oznaczonej symbolem S/1L-tereny lasów.

W rejonie prowadzonej inwestycji budowanej drogi występuje przekroczenie potokiem Bez nazwy, który nie powoduje zagrożenia powodziowego.

Zgodnie z Mapą Zagrożenia Powodziowego na obszarze planowanej inwestycji nie wyznaczono obszarów szczególnego zagrożenia powodzią od wód  $Q_{1\%}$  potoku Bez nazwy i jego dopływów.

Woda  $Q_{1\%}$  mieści się w korycie potoku.

Projektowany przepust wraz z umocnieniami będzie w czynnym korycie potoku Bez nazwy.

Przepust zaprojektowano w sposób nie zawężający naturalne koryto.

Dna potoku na wlocie na długości 3,0m i na wylocie na długości 7,0m ubezpiecza się narzutem kamiennym głązy o wadze powyżej 50kg/szt. grubości 20cm i gurtem dennym z drewna okrągłego  $\phi 20\text{cm}$ .

Światło przepustu zostało zaprojektowane w sposób umożliwiający przepływ wód powodziowych.

W ramach inwestycji nie przewiduje się wykonania żadnych urządzeń i obiektów przeciwpowodziowych.

Inwestycja realizowana będzie w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych RW20000421327899 „Łękawka”. JCWP jest potokiem lub małą rzeką fliszową i stanowi silnie zmienioną część wód o umiarkowanym potencjale ekologicznym, stanie chemicznym poniżej dobrego i złym stanie wód ogólnym.

Teren objęty inwestycją zlokalizowany jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd 158 o kodzie europejskim PLGW 2000158 w regionie wodnym Górnej – Zachodniej Wisły, która posiada dobrą ocenę stanu ilościowego i dobrą ocenę stanu chemicznego, niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

#### **10.5. SPECYFIKA I CHARAKTER OBIEKTU**

##### **Wyznaczenie obszaru oddziaływania obiektu**

działki nr ewid. 5090/3, 5108, 5078/1, 5082/81, 5084 Obręb Ślemień	Podstawa formalno-prawna włączona do obszaru objętego oddziaływaniem	Działki, na których projektowana jest budowa drogi wewnętrznej
---	--	--

##### **Analiza obiektu niekubatorowego**

- 1 Droga leśna wewnętrzna jednopasowa niedostępna dla ruchu publicznego.
- 2 Kategoria ruchu KR1.
- 3 Szybkość projektowa 30,0km.
- 4 Szerokość jezdni 3,0m.
- 5 Pobocza 2×0,5m.
- 6 Przepust jest budowlą nieskomplikowaną, sam przepust jest prefabrykatem.

Na czas budowy wody w potoku ująć grodzą ziemną i przeprowadzić rurą z PCV.

## **Analiza uwarunkowań formalnych**

Analiza Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 02 marca 1999r. pod kątem wyznaczenia w otoczeniu obiektu budowlanego terenu, na który obiekt oddziałuje wprowadzając ograniczenie w jego zagospodarowaniu (definicja obszaru oddziaływania obiektu na podstawie zapisów art. 3 pkt 20 Ustawy z dnia 07 lipca 1994r. Prawo Budowlane).

## **Ochrona środowiska (Dział VIII)**

- ochrona powietrza;
- ochrona wód powierzchniowych, otworów geologicznych;
- ochrona przyrody, krajobrazu, gruntów rolnych i leśnych;
- ochrona środowiska kulturowego.

Z uwagi na sporadyczny ruch pojazdów, brak dostępności drogi dla ruchu publicznego, nie wystąpi nadmierna emisja spalin do powietrza.

Poziom hałas nie będzie przekroczony, wody powierzchniowe nie będą zanieczyszczone.

Drogi leśne są budowane z dbałością o środowisko przyrodnicze i służą do prowadzenia zrównoważonej gospodarki leśnej.

Opracował: mgr inż. Jacek Ryszka, UAN-Upr. 232/89

Kraków kwiecień 2024r.

## **I.2. RYSUNKI**