

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi leśnej Panieński Czub – Bachów w leśnictwie Kupna, Nadleśnictwo Krasiczyn położonego na działkach o nr ewid 242, 241, 240, 236 i 235 obręb Chyrzyna, nr ewid. 3604,3408, 3412 i 3422 obręb Bachów gm. Krzywca, nr ewid 505, 504 i 511 obręb Brzuska gm. Bircza.

1. Lokalizacja przedsięwzięcia wraz z opisem istniejącego zagospodarowania terenu

Przedmiotowa droga leśna położona jest w leśnictwie Kupna, Nadleśnictwo Krasiczyn, na terenie gminy Krzywca oraz w niewielkim zakresie na terenie gminy Bircza, powiat przemyski, województwo podkarpackie. Początek drogi znajduje się na skrzyżowaniu z drogą leśną o nawierzchni bitumicznej nr 117/05. Koniec projektowanej drogi zakończony jest ślepo. Inwestycją objęty jest odcinek drogi o nr 133/01 w zakresie 0+000 – 3+450 km

Droga położona jest w terenach leśnych będących w przeważającej części w zarządzie PGL LP Nadleśnictwa Krasiczyn, Leśnictwo Kupna, i przebiega przez następujące oddziały: 199b, 198a, 197a, 193c, 193b, 192a oraz w PGL LP Nadleśnictwo Bircza, Leśnictwo Brzuska, i przebiega przez następujące oddziały: 12a, 13a, 6a, 6b, 3a, 3b, 3c, 3d, 3g, 3h. Zajęcie niewielkiej części działek Nadleśnictwa Bircza podyktowane jest koniecznością maksymalnego wykorzystania trasy istniejącej drogi.

Droga znajduje się na działkach należących do Nadleśnictwa Krasiczyn –zlokalizowanych w Gminie Krzywca, obręb ew. Chyrzyna, nr dz. 242, 241, 240, 236 i 235 oraz na działkach należących do Nadleśnictwa Bircza – zlokalizowanych w Gminie Krzywca, obręb ew. Bachów, nr dz. 3604 oraz w Gminie Bircza, obręb ew. Brzuska, nr dz.: 511, 505, 504. Niewielka część inwestycji przecina również działki należące do Gminy Krzywca, obręb ewidencyjny Bachów, nr dz. 3408, 3412, 3422.

Planowana do przebudowy droga leśna jest drogą gruntową częściowo o wyprofilowanej nawierzchni a częściowo o nawierzchni naturalnej.

Przebieg drogi w sposób naturalny dostosowany został do istniejącego ukształtowania terenu. Trasa drogi, w przeważającej części przebiega szczytami miejscowych wzniesień, w terenie zalesionym, wzdłuż granicy pomiędzy Nadleśnictwem Krasiczyn i Nadleśnictwem Bircza. Końcowy odcinek drogi ma przebieg stokowy z wykorzystaniem naturalnych płaskich półek terenowych.

W chwili obecnej z powodu bardzo dużych deformacji poprzecznych droga wykorzystywana jest głównie jako szlak zrywkowy. Dla pojazdów samochodowych po intensywnych opadach deszczu droga jest nieprzejezdna.

Droga leśna w odróżnieniu od drogi publicznej nie posiada wyodrębnionego pasa drogowego. Elementy drogi takie jak korona drogi, korpus drogowy, rowy przydrożne, mijanki i składnice przyrzębowe usytuowane są na działkach leśnych bez fizycznego czy też administracyjnego podziału. W przypadku drogi leśnej określenie pas drogowy oznacza pas terenu na którym usytuowane są wszystkie elementy składowe drogi bez dodatkowych bocznych pasów terenu przeznaczonych na ewentualną lokalizację urządzeń infrastruktury technicznej.

Obecnie przedmiotowa droga mieści się w pasie terenu o szerokości 3÷10 m. Pas drogowy na całej długości drogi zajmuje obszar o powierzchni około 2,5 ha.

W stanie istniejącym, w pasie drogi usytuowana jest korona drogi o szerokości 3,0÷5,0 m bez wyodrębnionej jezdni. Droga tylko częściowo wyposażona jest w rowy przydrożne i naturalne mijanki. Jedyna składnica przyrzębowa zlokalizowana na początku drogi. Wymusza to znaczne odległości zrywki drewna sięgające blisko 3 km.

Parametry trasy istniejącej drogi (przebieg drogi w planie) tj. promienie łuków poziomych, maksymalne i minimalne długości odcinków prostych, odbiegają od wymagań określonych w „Poradniku Technicznym – Drogi Leśne” ale dostosowanie trasy do normatywnych wymagań nie będzie powodowało znacznego „odejścia” od trasy istniejącej.

Przebieg niwelety istniejącej drogi (przebieg osi drogi w układzie pionowym) nie wykracza poza wartości dopuszczalne w zakresie maksymalnych pochyłeń podłużnych natomiast promienie łuków pionowych muszą zostać dostosowane do wymagań normatywnych.

Droga przebiega w całości przez obszary leśne administrowane przez PGL LP. Droga nie jest udostępniona do publicznego ruchu kołowego. W chwili obecnej z powodu bardzo dużych deformacji poprzecznych droga wykorzystywana jest głównie jako szlak zrywkowy. Dla pojazdów samochodowych w okresie intensywnych opadów deszczu droga jest nieprzejezdna.

Na 1 km drogi przypada 2600 m³ pozyskanego drewna rocznie (104 ładunki), a w przeliczeniu na całą drogę jest to 8970 m³ pozyskanego drewna rocznie (359 ładunków).

W wydzieleniach znajdujących się w sąsiedztwie przebudowywanej drogi leśnej, na podstawie Planu Urządzenia Lasu dla Nadleśnictwa Krasieczyn i Nadleśnictwa Bircza stwierdzono występowanie następujących typów siedliskowych lasu:

Nadleśnictwo Krasieczyn:

- Lwyżów – 199a, 199b, 198a, 197a, 195d, 193b, 193c, 192a

Nadleśnictwo Bircza:

- Lwyżów – 12a, 13a, 6a, 6b, 3a, 3b, 3c, 3d, 3f, 3g, 3h, 1a

W istniejącym pasie drogowym występują drzewa i zakrzaczenia. W wydzieleniach (otoczenia przedsięwzięcia) zainwentaryzowano występowanie roślin objętych częściową i ścisłą ochroną gatunkową. Z uwagi na fakt, że przejazdy podczas budowy projektowanej drogi odbywać się będą tylko po istniejącym pasie drogowym otoczonym drzewostanem nie będzie występowało niebezpieczeństwo zniszczenia pojedynczych okazów roślin chronionych.

W pobliżu istniejącej drogi zlokalizowano 4 mrowiska mrówki rudnicy *Formica rufa* (mrowiska objęte ochroną częściową) w oddz. 197a w odległościach od 25 – 60 m od pasa drogowego oraz jedno stanowisko kumaka górskiego *Bombina variegata* (podlega ochronie ścisłej) w oddz. 198a w odległości około 40 m od pasa drogowego w koleinie po starym szlaku zrywkowym. Ze względu na swoją odległość od pasa drogowego wyżej wymienione gatunki nie będą zagrożone przy realizacji inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego oraz w obszarach chronionych sieci Natura 2000: Ostoja Przemyska PLH180012 oraz Pogórze Przemyskie PLB180001

Charakterystyka przedsięwzięcia inwestycyjnego

Podstawowe parametry techniczno - użytkowe projektowanej drogi:

- Kategoria drogi - **droga leśna wewnętrzna**
- Klasa drogi - **droga leśna główna**
- Prędkość projektowa - **30 km/h**
- Kategoria ruchu - **KR2**
- Dopuszczalny nacisk na nawierzchnię - **100kN/oś**
- Szerokości jezdni - **3,50 m**
- Szerokość poboczy - **1,00 m**
- Szerokość korony drogi - **5,50 m**
- Typ jezdni - **jezdni jednopasowa dwukierunkowa z mijankami**
- Rodzaj nawierzchni - **twarda, ulepszona.**

W ramach inwestycji planuje się przebudowę drogi w następującym zakresie:

- przebudowę istniejącej nawierzchni gruntowej z dostosowaniem jej nośności do współczesnych pojazdów przeznaczonych do przewozu drewna;
- przebudowę i rozbudowę systemu odwodnienia drogi;
- uzupełnienie wyposażenia drogi w mijanki, składnice i zjazdy na szlaki zrywkowe.

Kategoria ruchu KR2 wykazana powyżej służy do obliczenia konstrukcji nawierzchni jezdni i oznacza, że droga będzie mogła przenieść ruch w ilości 13÷70 osi obliczeniowych 100kN/dobę/pas, co po przeliczeniu na pojazdy rzeczywiste daje liczbę 8÷44 poj./dobę. Przy obliczaniu kategorii ruchu nie są brane pod uwagę pojazdy, których nacisk na nawierzchnię pojedynczej osi jest mniejszy niż 35kN (pojazdy osobowe i dostawcze).

Na odcinku projektowanej budowy drogi istnieje potrzeba wykonania zjazdów z drogi mijanek oraz składnic. Projektuje się budowę 14 mijanek o łącznej powierzchni około 1400 m², 16 zjazdów na szlaki zrywkowe o łącznej powierzchni około 700 m² oraz 5 składnic drewna o łącznej powierzchni około 6000 m². Niezbędne będzie również zbudowanie 6 nowych przepustów. Lokalizacja planowanych mijanek, zjazdów i składnic przedstawiona została w zał. nr 7.

Przewiduje się wykonanie następującej konstrukcji nawierzchni drogi, mijanek, składów i zjazdów:

- 16 cm – nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 40 cm – podbudowa zasadnicza z gruntu ulepszanego i hydrofobizowanego

CONSOLID SYSTEM jest rozwiązaniem wykorzystującym naturalnie występujące grunty rodzime do budowy warstw konstrukcyjnych (podbudowa pomocnicza oraz zasadnicza). Rozwijana od końca lat 60-tych szwajcarska technologia stabilizacji gruntów spoistych CONSOLID SYSTEM, jest unikalną koncepcją zaprojektowaną specjalnie dla celów drogownictwa, polegającą na katalitycznym przetworzeniu gruntów stwarzających problemy (tradycyjnie klasyfikowanych do wymiany), w bezpieczny materiał konstrukcyjny (zjawisko wtórnej petryfikacji). Ze względu na możliwości uniknięcia kosztownych w budownictwie drogowym wymian gruntów, CONSOLID SYSTEM pozwala nawet na 50% obniżenie kosztów związanych budową oraz późniejszą eksploatacją obiektu. Zaprojektowana konstrukcja nawierzchni z uwagi na zastosowaną technologię ulepszania i hydrofobizacji gruntu nie wymaga zastosowania dodatkowych warstw wzmacniających podłoże oraz warstw mrozoochronnych, które są obowiązujące w przypadku tradycyjnych nawierzchni z kruszyw niezwiązanych spoiwami hydraulicznymi. Podbudowa zasadnicza na odcinku istniejącej nawierzchni drogi powstanie poprzez przetworzenie metodą głębokiego recyklingu przy zastosowaniu technologii CONSOLID SYSTEM, istniejących warstw konstrukcyjnych. Odcinki istniejącej nawierzchni zniszczonej przez ciężkie przełomy drogowe, dzięki zastosowanej technologii, nie będą wymagały wymiany zanieczyszczonego materiału.

Niweleta budowanej drogi i mijanek dostosowana będzie do istniejącej nawierzchni. Niweletę zjazdów ustali się w taki sposób, aby zapewnić prawidłowy spływ wody oraz minimalizację robót ziemnych. Spadek poprzeczny korony (tzw. daszkowy) drogi wynosi 3%. Wody opadowe odprowadzone będą do rowów przydrożnych, które wykonane będą na całym odcinku projektowanej drogi po obu jej stronach. Szerokość dna rowów wynosić będzie 0,4 m, a głębokość do 1,2 m (głębokość uzależniona od warunków terenowych, jednak nie więcej niż 1,2 m). Nachylenie skarp rowów 1:1,5. Pozyskane podczas kopania rowów masy ziemne (urobek) przeznaczone będą na wykonanie planowanej inwestycji, ewentualnie nadmiar do wyrównania dróg leśnych, szlaków zrywkowych na terenie Leśnictwa.

Zakres prac ziemnych związanych z wykonaniem inwestycji ograniczony będzie do absolutnego minimum.

Wójt Gminy

(-) Witold Szpytman