

**Załącznik nr 8**  
**Informacje dla wykonawcy inwentaryzacji**

Poniższe definicje stanowią uzupełnienie pojęć zawartych w „Informatorze w sprawie realizacji inwestycji i remontów budowlanych w PGL LP” oraz „Wytocznych prowadzenia robót drogowych w lasach”. Zawarte wskazówki mają na celu ujednolicenie sposobu opisu dróg podlegających inwentaryzacji podczas prowadzenia prac terenowych oraz zwrócenie uwagi na zakres wymaganych prac kameralnych.

## 1. Wybrane definicje

Leśny szlak stały – grunt leśny wykorzystywany do celów komunikacyjnych, który zapewnia możliwość przemieszczenia drewna do składnic drewna (od szlaków czasowych lub składnic doraźnych), ale także inne funkcje jak: dojazd osób wykonywujących czynności administracyjne i gospodarcze, dowóz sadzonek, środków, materiałów, dojazd samochodów, ciągników, sprzętu i maszyn technologicznych (harwestery, forwardery, rębaki, lekkie środki transportowe, maszyny, itp.) – musi posiadać charakter stały w okresie prowadzenia gospodarki leśnej i być dostosowany do pełnienia tych funkcji. Szlak stały nie stanowi środka trwałego, ale może zawierać elementy stanowiące środki trwałe jak: mosty, przepusty, mury oporowe i podporowe, kaszyce, gabiony, itp., jak również różne urządzenia wodne (np. rowy, brody, sączki), elementy wzmocnienia gruntu (np. dyłowanki, wykładki kamienne), czy też miejscowe wzmocnienia nawierzchni materiałami naturalnymi (miejscowe kruszywo, żwir, pospółka). W ramach wyznaczania docelowej sieci dróg, szlaki stałe mogą być projektowane w miejscach, gdzie budowa potrzebnej drogi byłaby nieuzasadniona ze względów technicznych lub ekonomicznych. **Obiekty tego typu podlegają inwentaryzacji wyłącznie w przypadku gdy stanowią składową docelowej sieci dróg (można uznać, iż w sieci są traktowane jak drogi).**

Leśny szlak czasowy – (zrywkowy lub technologiczno-zrywkowy) – pas gruntów leśnych pozbawiony roślinności drzewiastej służący do przemieszczenia drewna (zrywki drewna) od miejsca ścinki do najbliższego szlaku stałego lub składu (przejściowego, manipulacyjnego czy stałego), a w przypadku zastosowania maszyn wielooperacyjnych do zrywki połączonej z wykonywaniem innych operacji technologicznych (szlak technologiczno-zrywkowy), jak ścinka maszynowa, okrzesywanie, przerzynka, zrębkowanie itp. Szlak czasowy nie jest środkiem trwałym, nie zawiera elementów trwałych, wyznaczany jest w ramach przygotowania zabiegu hodowlanego lub pielęgnacyjnego, wykonywany w ramach pozyskania i zrywki oraz w ramach tych kosztów. **Obiekty tego typu nie podlegają inwentaryzacji i nie mogą być ujęte w opracowaniu.**

Składnica drewna – poprzez składnice drewna w „Instrukcji” rozumie się istniejące i projektowane składnice doraźne oraz składnice leśne. Odwzorowaniu na mapach oraz w danych wsadowych do SILP podlegają **składnice leśne (kodowane jako składnice drewna stałe)** oraz **składnice doraźne przy drogach wewnętrznych innych własności (kodowane jako składnice drewna czasowe)** – jest to forma udostępnienia obszaru do zrywki bez projektowania dróg leśnych. Prowadzenie wywozu po uzgodnieniu

z zarządcą/właścicielem danej drogi. Inwentaryzacji oraz odwzorowaniu nie podlegają składnice doraźne przy drogach leśnych i leśnych szlakach stałych.

- a) składnica doraźna – należy przez to rozumieć fragment gruntu w zarządzie nadleśnictwa, będący najczęściej miejscem przy lub w ramach drogi leśnej, bądź linii podziału powierzchniowego lasu w przypadku zrywki i podwozu, przysposobiony *ad hoc* i na krótki czas do wyróbki drewna i jego magazynowania, w tym do składowania mygieł oraz stosów, do chwili wywozu z lasu;
- b) składnica leśna – należy przez to rozumieć funkcjonalną część lasu w zarządzie nadleśnictwa, będącą gruntem zasadniczo pozbawionym drzewiastej roślinności leśnej, odpowiednio na dłuższy czas urządzonym dla wyróbki drewna, w tym po zrywce całych drzew, oraz jego krótkotrwałego składowania do czasu wywozu z lasu; składnica leśna może magazynować drewno więcej niż z jednego leśnictwa i być używana do wyróbki sortymentów cennych typu sklejkowego (zbywanych na rynkach podstawowych); w sytuacjach szczególnych składnica leśna może być usytuowana na gruncie udostępnionym przez inne nadleśnictwo do korzystania w celu zmagazynowania na niej drewna do sprzedaży w celach opałowych na rzecz osób fizycznych, jeżeli nadleśnictwo udostępniające grunt nie jest w stanie zaspokoić zapotrzebowania miejscowej ludności na opał z użyciem drewna pozyskanego w lasach przez siebie zarządzanych;

Numer drogi –

- a) dla dróg leśnych składa się z ciągu znaków oddzielonych myślnikami: **\*\*-\*\*-\*\*\*\*\***, oznaczających kolejno numer regionalnej dyrekcji, numer nadleśnictwa, unikalny, czteroznakowy numer drogi w danym nadleśnictwie. Numerację dróg oraz leśnych szlaków stałych wchodzących w skład docelowej sieci należy prowadzić w sposób uporządkowany, zachowując kolejność numeracji w kierunku z północnego wschodu na południowy zachód. Przy czym w przypadkach, gdy nadleśnictwo posiada już przyjętą numerację dróg, powinno się ją zachować uzupełniając numery dla nowo przyjętych dróg do sieci. Początek oraz zakończenie drogi leśnej, a co za tym idzie nadanie kolejnego numeru, następuje wraz ze zmianą własności gruntu. W przypadkach szczególnych, np.: duże rozdrobnienie gruntów będących w zarządzie nadleśnictwa naprzemiennie z innymi własnościami dopuszcza się numerowanie dróg z podziałem na odcinki w celu zachowania przejrzystości sieci. Numerację drogi wprowadzamy wtedy z podziałem przez znak „/” oddzielający numer główny drogi od numeru odcinka: **\*\*-\*\*-\*\*\*\*\*/\***, np.: dla drogi o numerze 5 zaczynamy od 12-03-0005/1, następnie 12-03-0005/2 itd. Na mapach w wersji drukowanej zaleca się prezentację samego unikalnego numeru drogi, np. „1” zamiast pełnego numeru systemowego „12-03-0001” lub „5/1” zamiast pełnego numeru systemowego „12-03-0005/1”.
- b) dla dróg publicznych zgodnie z przyjętymi zasadami numeracji dróg określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz.U. 2005 nr 67 poz. 582).
- c) dla dróg wewnętrznych zgodnie z zasadami przyjętymi przez właściwych zarządców dróg. W przypadku braku prowadzonej ewidencji przez właściwego zarządcę drogi

wewnętrznej należy wprowadzić numerację pozwalającą na szybkie identyfikowanie danej drogi.

Numerы leśnych szlaków stałych wchodzących w skład Docelowej sieci dróg leśnych wyróżniamy poprzez znak specjalny „S” w numerze, tj.: \*\*-\*-S\*\*\*\*\*, np.: 12-03-S00001. Leśne szlaki stałe oraz czasowe niewchodzące w skład Docelowej sieci dróg leśnych będą posiadały numery nadawane kolejno składające się z 12 cyfrowego ciągu znaków, zaczynające się od znacznika „LS” (Leśny Szlak) oraz 10 cyfr, tj.: LS\*\*\*\*\*, np.: LS1234567890.

Skrzyżowanie - przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia drogi wchodzącej w skład docelowej sieci ze szlakami nie wchodzącymi w skład docelowej sieci drogowej, w tym dróg projektowanych.

Odcinek drogi – ciągły, nierozgałęziony obiekt liniowy reprezentujący fragmenty osi ciągów komunikacyjnych, znajdujący się pomiędzy skrzyżowaniami. Odcinek rozpoczyna się i kończy na innym odcinku. W przypadku połączeń dróg leśnych z drogami publicznymi lub wewnętrznymi innej własności należy rozpoczynać odcinek reprezentujący drogę leśną na odcinku prezentującą oś tej drogi. Odcinki reprezentujące drogi docelowej sieci zaczynają się i kończą na innym odcinku lub węźle, wjeździe na szlak leśny, placu składowym, placu manewrowym, parkingu lub miejscu postoju pojazdów.

Identyfikator odcinka – składa się z nr rdłp, nr nadleśnictwa, oraz 12 lub 13 cyfr kolejnych (od 1 do ostatniego odcinka) - tak żeby cały identyfikator był 16 cyfrowy, np.: 1 202 000 000 000 123 dla rdłp nr 12, nadleśnictwa 02 oraz odcinka nr 123 lub 3 080 000 000 000 002 dla rdłp nr 03, nadleśnictwa nr 08 oraz odcinka nr 2.

## 2. Sposoby oceny i pomiaru poszczególnych parametrów drogi oraz obiektów towarzyszących:

Dojazd pożarowy – definicja zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem ministra właściwego do spraw środowiska w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów, wprowadzamy jedynie numer dojazdu pożarowego. Na jednym odcinku drogi można wprowadzić kilka różnych numerów dojazdów pożarowych, natomiast nie mogą one nakładać się wzajemnie (występować na tym samym kilometrażu).

Szerokość jezdni oraz szerokość korony drogi – należy rejestrować z dokładnością do 0,5m, z tym, że zaokrąglania pomiaru dokonujemy zawsze w dół, np.: jezdnia o szerokości 3,4m zapisywana będzie zawsze, jako jezdnia o szerokości 3,0m. Na drogach gruntowych zwiększenie się szerokości jezdni oraz szerokości korony jezdni uznaje się poprzez

poszerzenie o 0,5m na długości większej niż 50m - związane jest to z koniecznością uniknięcia błędów pomiarowych związanych z rozjeżdżeniem jezdni przez omijanie kolein. Na drogach o nawierzchni twardej rejestrujemy zmiany na odcinkach o długości powyżej 20m.

Nawierzchnia – materiał wykonania oceniamy wizualnie, jeśli to możliwe wprowadzamy z dokumentacji powykonawczej.

Stan techniczny nawierzchni – stan techniczny nawierzchni podlega ocenie wizualnej.

W przypadku zmian stanu nawierzchni i jego wpływu na ocenę stanu ogólnego drogi wpływającą na podział zdarzenia uwzględniamy zamiany na odcinkach większych niż 50 metrów. W przypadku pojedynczych wyłomów i/lub kolein lub gdy ich długość jest mniejsza, to zaniżamy stan techniczny nawierzchni na większym odcinku.

Stan techniczny dobry – nawierzchnia bez ubytków lub z ubytkami nieznacznymi, przejezdna bez względu na warunki atmosferyczne, prawidłowo odwadniana i wyprofilowana. Wymaga jedynie zabiegów utrzymujących stan pierwotny oraz zapewniających prawidłowe funkcjonowanie drogi.

Stan techniczny zadowalający – nawierzchnia z ubytkami do 30% powierzchni, przejezdna, wymagająca wykonania prac konserwacyjnych dot. profilowania poboczy lub nawierzchni. W przypadku elementów odwadniających utrzymanie sprowadza się do prac realizowanych punktowo lub na określonych odcinkach.

Stan techniczny średni – nawierzchnia z ubytkami 30-50% powierzchni lub przejezdność uzależniona od warunków atmosferycznych, wymaga wykonania prac remontowych lub przywrócenia drożności i sprawności istniejącego systemu odwodnienia.

Stan techniczny zły – nawierzchnia z ubytkami nawierzchni powyżej 50% lub nieprzejezdna, konieczny remont w celu odtworzenia pierwotnej nośności drogi lub jej przebudowa.

Utwardzone pobocza – wprowadzamy tylko przy poboczach aktualnie funkcjonujących jako utwardzone. Nie wyróżniamy poboczy, które nie są w stanie pełnić swojej pierwotnej funkcji poprzez zarośnięcie, rozmycie lub inne zniszczenie.

Rowy przydrożne – wprowadzamy informację o występowaniu rowu jednostronnego lub dwustronnego, rozróżniając jednocześnie rowy odkryte i zakryte.

Wodospusty – dokonujemy pomiaru każdego obiektu z osobna, zbierając dla niego informację o materiale wykonania korytka oraz aktualnym stanie technicznym.

Stan techniczny dobry – korytko w nienagannym stanie, obsadzenie wodospustu bez wad oraz widocznego podmycia. Wymaga jedynie zabiegów utrzymujących stan pierwotny oraz zapewniających prawidłowe odprowadzanie wody.

Stan techniczny zadowalający – korytko wodospustu bez widocznych wad, nieznaczne uszkodzenia obsadzenia, niewpływające jednak na poprawność odprowadzania wody, dopuszczalne lekkie zamulenie. Wymaga niewielkich poprawek lub przywrócenia drożności w celu zapewnienia dalszego funkcjonowania.

Stan techniczny średni – korytko naruszone, jednak w stanie pozwalającym na odprowadzanie wody, nieznacznie podmyte, dopuszczalne częściowe zamulenie, wymaga wykonania prac remontowych lub przywrócenia drożności.

Stan techniczny zły – korytko wodospustu zniszczone lub całkowicie zamulone, obsadzenie trwale uszkodzone lub wodospust wymyty. Wymaga remontu lub wymiany w celu przywrócenia prawidłowego odprowadzania wody.

Konstrukcje oporowe – zbierana jest informacja o rodzaju konstrukcji oporowych zastosowanych wzdłuż drogi.

Kierunek wywozu – w przypadku dróg dwukierunkowych zapisywana jest informacja o głównym, najczęściej stosowanym kierunku wywozu drewna, starając się możliwie rzadko korzystać z oznaczania dwukierunkowego wywozu drewna. W przypadku dróg jednokierunkowych wprowadzamy informacje o jedynym możliwym kierunku wywozu – np.: dróg stokowych lub dróg bez przejazdu.

Ograniczenia – wprowadzamy informacje o znanych nam zdarzeniach ograniczających swobodne korzystanie z dróg występujących na drodze, widocznych w terenie oraz z informacji pochodzących z dostępnych dokumentacji. Ograniczenie ‘Maksymalne pochylenie podłużne’ wykorzystujemy do oznaczenia odcinków zbliżonych do maksymalnych wartości normatywnych w nadleśnictwach o spłaszczonej rzeźbie terenu.

Inwentarz – wprowadzamy numery inwentarzowe liniowych obiektów inwentarzowych (dróg leśnych, środków urojonych, inwestycji wspólnych) w celu powiązania danych o środkach trwałych z mapą.

Zalecenie – w uzasadnionych przypadkach wprowadzamy zalecenie mające zaznaczyć miejsca w sieci, które wymagają szczególnej uwagi w celu poprawy stanu dróg leśnych oraz obiektów towarzyszących.

Wydzielenia – wprowadzamy identyfikatory wydzielen leśnych w celu powiązania wydzielen nieliterowanych z drogami leśnymi.

Urządzenie bezpieczeństwa ruchu – wprowadzamy informacje o rodzajach urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczonych na i wzdłuż dróg leśnych. Dla oznakowania pionowego i poziomego uzupełniamy informacje o kodzie znaku zgodnym z Rozporządzeniem w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Dla wszystkich urządzeń określamy materiał wykonania oraz oceniamy wizualnie stan techniczny obiektu.

Stan techniczny dobry – urządzenie w nienagannym stanie, nie wymaga żadnych zabiegów konserwacyjnych.

Stan techniczny zadowalający – urządzenie w stanie nieznacznie uszkodzonym. Wymaga niewielkich poprawek w celu zapewnienia dalszego funkcjonowania.

Stan techniczny średni – urządzenie uszkodzone, możliwe niewielkie odchylenia słupka znaku od pozycji pionowej, wymaga drobnych prac naprawczych lub odtworzenia powłok lakierniczych w celu zapewnienia dalszego funkcjonowania.

Stan techniczny zły – urządzenie zniszczone lub nieczytelna tarcza znaku. Wymaga remontu lub wymiany w celu przywrócenia prawidłowego funkcjonowania.

Obiekty infrastruktury drogowej – zestaw zbieranych atrybutów będzie różny, zależnie od rodzaju obiektu. Obowiązkowe dla wszystkich obiektów są informacje o Statusie obiektu oraz Charakterze obiektu. Opis zawiera obiekty infrastruktury pogrupowane według zestawu wymaganych atrybutów.

Drożność – opisywana dla obiektów związanych z przerzucaniem wody przez lub pod drogą (mosty, brody, przepusty itp.), o tym, że dany obiekt jest niedrożny stanowi jego zamulenie powyżej 30 % światła. Przy zamuleniu mniejszym niż 30% obiekty uznajemy za drożne.

Zestawy opisywanych atrybutów dla poszczególnych obiektów:

Most, Most na obcym cieku – zbieramy informacje o materiale nawierzchni, materiale z jakiego wykonany jest obiekt, drożności, szerokości mostu mierzonej pomiędzy elementami ograniczającymi szerokość przejazdu (wewnętrzna szerokość światła przejazdu).

Przepust, Przepust okularowy podwójny, Przepust okularowy potrójny, Przepust skrzynkowy, Przepust na obcym cieku – zbieramy informacje o materiale z jakiego wykonany jest przepust, stanie technicznym, drożności, oraz średnicy (dla przepustów o kształcie okrągłym) lub średnicy zastępczej dla pozostałych przepustów.

Stan techniczny dobry – przepust w nienagannym stanie, nie wymaga żadnych zabiegów konserwacyjnych.

Stan techniczny zadowalający – przepust w stanie nieznacznie uszkodzonym. Przyczółki kompletne, niepodmyte. Wymaga niewielkich poprawek w celu zapewnienia dalszego funkcjonowania.

Stan techniczny średni – przepust uszkodzony, nieznacznie podmyty, jednakże ciągle funkcjonujący. Dopuszczalne uszkodzenie przyczółków. Wymaga przeprowadzenia prac remontowych.

Stan techniczny zły – przepust wymyty, brak przyczółków, brak możliwości przepływu wody. Wymaga remontu lub wymiany w celu przywrócenia prawidłowego funkcjonowania.

Bród, Bród na obcym cieku – zbieramy informacje o materiale nawierzchni, drożności, szerokości oraz długości – w przypadku zachowania nawierzchni takiej jak w ciągu drogi długość mierzymy pomiędzy widocznymi obniżeniami niwelety drogi, natomiast dla brodu wykonanego z innego materiału niż nawierzchnia, mierzymy długość od początku do końca tego materiału.

Rowy odprowadzające, Zbiorniki odparowujące – zbieramy wyłącznie informacje o lokalizacji.

Wiadukt, Przejazd kolejowy, Przejście dla zwierząt – zbieramy informacje o materiale nawierzchni oraz szerokości obiektów.

Mijanka, Składnica drewna, Plac manewrowy, Wjazd na szlak leśny, Parking, Miejsce postoju pojazdów – zbieramy informacje o materiale nawierzchni, długości – w przypadku mijanek mierzonej dla zatoki (w pełnej szerokości mijanki), szerokości obiektu oraz stanie technicznym nawierzchni.

Węzeł komunikacyjny – oznaczamy połączenie dróg leśnych z drogami innej własności. Umieszczamy na początku lub końcu odcinka drogi leśnej. W przypadku węzłów z drogami publicznymi wprowadzamy numer zjazdu z drogi publicznej (identyfikator zjazdu według ewidencji prowadzonej przez właściwego zarządcę dróg publicznych) oraz status węzła - w przypadku braku tych informacji od zarządcy drogi pozostawiamy puste pola. W przypadku zakończenia drogi bezpośrednio na gruncie innej własności (np.: wjazd na pole, do gospodarstwa) wprowadzamy węzeł z gruntem obcym.