



KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA – WZÓR

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Nazwa zadania: Przebudowa drogi leśnej w leśnictwie X – droga pożarowa nr5

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi leśnej pożarowej nr 5 położone jest na terenie gminy Lubień Kuj., obręb Przykładowo, na terenie działek o nr ewidencyjnych: 1234, 12345, 3456, 4567, 5678. Droga położona jest na terenie leśnym należącym do Lasów Państwowych - Leśnictwo Przykładowo (inwentarz DL/01/02, DL/03/04), Nadleśnictwo Włocławek. Ze względu na regionalizację przyrodniczo-leśną inwestycja położona jest w krainie Kujawskiej. /Opis/

Droga przebiega przez obszar zalesiony oraz miejscami przecina obszary bezleśne. Najbliższa zabudowa usytuowana jest w odległości około 450m od terenów inwestycji. Droga pożarowa nr 5 położona jest na terenie Obszaru Natura 2000 oraz na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu.

W promieniu kilometra od drogi pożarowej Nr 5 nie stwierdzono występowania:

- 1) obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
- 2) obszarów wybrzeży, górskich oraz obszarów objętych ochroną w tym stref ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych,
- 3) obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
- 4) obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- 5) uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej,
- 6) droga swoim biegiem nie przekracza żadnych cieków wodnych.

Przedmiotowa inwestycja będzie obejmować :

- przebudowę nawierzchni drogi,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę przepustów pod zjazdami z umocnieniami wlotów i wylotów,
- przebudowę mijanek,
- przebudowę rowów przydrożnych

Uwzględniając specyfikę i charakter przedsięwzięcia oraz możliwe emisje, można z dużym prawdopodobieństwem założyć i jego realizacja nie będzie powodować zagrożenia dla środowiska, ani jakiegokolwiek pogorszenia walorów przyrodniczych.

2. Powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomości szatą roślinną.

Droga pożarowa nr 3 jest własnością Lasów Państwowych i jest wykorzystywana wyłącznie do celów zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów oraz do prac związanych z gospodarką leśną. W głównej mierze stanowi ona dojazd jednostkom straży pożarnej do punktu poboru wody ze stawu X. Punkt poboru wody nie tylko zabezpiecza wodę do gaszenia pożaru lasów, ale również okolicznych zabudowań ludzkich. Przy drodze znajdują się również tzw. bazy sprzętu ochrony przeciwpożarowej, które zawierają narzędzia niezbędne podczas gaszenia pożaru (gaśnice, motyki, siekiery, szpadle). Sama przebudowa drogi pozwoli i ułatwi dojazd do tych miejsc co pozwoli na utrzymanie w dobrym stanie



Urządzeń pożarowych. Droga ta służy ogółowi społeczeństwa ze względu na liczne ścieżki przyrodnicze i możliwość rekreacyjnego korzystania z terenów leśnych, oczywiście w zakresie dozwolonym przez prawo.

Droga pożarowa nr 5 przebiega przez kompleks leśny w istniejącym pasie ograniczonym drzewostanem. Całkowita długość drogi wynosi 2179,70m co przy szerokości 3,5m z poszerzeniami na łukach poziomych stanowi powierzchnię 7981,0m². Planowana przebudowa ograniczać się będzie do istniejącego pasa drogowego oraz poboczy (w sumie pas o szerokości 5 m). Przebudowa obejmie również istniejące mijanki o całkowitej powierzchni 870,0m². W chwili obecnej droga ma charakter typowego traktu leśnego o nawierzchni gruntowej, nieutwardzonej. W ciągu drogi występują liczne koleiny i wypłukania nawierzchni, spowodowane częściowo brakiem sprawnego systemu odwodnienia oraz zawyżonymi poboczami. Na chwilę obecną droga nie spełnia wytycznych Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów, w związku z czym wymaga przebudowy w celu dostosowania do obowiązujących wymagań.

3. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności- ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Przedmiotowa inwestycja będzie obejmować:

- przebudowę nawierzchni drogi,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę przepustów pod zjazdami z umocnieniami wlotów i wylotów,
- przebudowę mijanek,
- przebudowę rowów przydrożnych

Podczas prac projektowych przyjęto następujące parametry dla przebudowywanej drogi:

- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość korony drogi 5 m,
- szerokość jezdni 3,5 m,
- szerokość poboczy 0,75 m,
- przekrój daszkowy 3,0 %,
- promień wyokrąglające łuki 11,0 m na zjazdach,
- mijanki szer. 3,0 m.

W zakres robót dotyczących przebudowy nawierzchni drogi, zjazdów i mijanek, będzie wchodziło mechaniczne oczyszczenie nawierzchni z naniesionej ziemi wraz z profilowaniem podłoża przez wyrównanie nierówności i zasypanie wybojów. Zostanie zdjęta warstwa humusu o objętości ok. 9560,0m³, który zostanie zagospodarowany (rozplantowany)

w odległości kilkudziesięciu metrów od terenu inwestycji.

W celu wykonania nawierzchni drogi według obowiązujących w budownictwie drogowym norm, zostaną przeprowadzone kolejno następujące prace:

- ułożenie geowłókniny o szer. 4.5 m (wzmocnienie górnej warstwy podłoża gruntowego nawierzchni drogowej oraz dolnych warstw podbudowy podatnej w celu zmniejszenia zakresu wymiany gruntów i zużycia materiałów kamiennych i wydłużenia okresu eksploatacji nawierzchni),
- ułożenie warstwy dolnej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 o grubości 18cm;



- ułożenie warstwy górnej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 o grubości 9cm

Pobocza mijanki oraz zjazdy będą wykonane tak samo jak powierzchnia drogi z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Podczas prac nie przewiduje się prowadzenia wycinki drzew, zostanie jedynie wykarczowane 240 szt. karpin znajdujących się na poboczach i mijankach oraz w rowach odwadniających drogę.

Powierzchniowe odwodnienie korony drogi zapewniają spadki poprzeczne i podłużne jezdni. Wody opadowe odprowadzane będą do istniejących rowów przydrożnych. Rowy przydrożne zostaną przygotowane poprzez oczyszczenie z namułu który zostanie zagospodarowany (rozplantowany) w odległości kilkudziesięciu metrów od terenu inwestycji.

Istniejące stare przepusty zostaną zdemontowane i wymienione na nowe. W miejscu usuniętych przepustów położone zostaną nowe, w sumarycznej ilości ok. 117,0 mb. Konstrukcja przepustów bazować będzie na rurociągach PEHD o średnicy 600 mm (pod drogą) i 400 mm (pod zjazdami), ułożonych na podsypce piaskowej z odpowiednimi spadkami. Przepusty nie będą posiadać typowych przyczółków, a jedynie umocnienie skarp przy wylotach brukiem kamiennym. Umocnienie będzie zastosowane na długości 3 m od wylotu. Przepusty będą usytuowane głównie przy mijankach i zjazdach.

W sąsiedztwie projektowanych robót nie występują urządzenia infrastruktury podziemnej jedynie w sąsiedztwie drogi od km 1+100 do 1+400 przebiega sieć energetyczna napowietrzna, która nie koliduje z przebiegiem drogi oraz nie podlega przebudowie. Nie planuje się wprowadzenia urządzeń infrastruktury podziemnej i naziemnej.

4. Opis wariantów przedsięwzięcia:

W związku z tym iż inwestycja polega na przebudowie istniejącej już drogi pożarowej nr 5, Inwestor nie przewiduje innego wariantu lokalizacyjnego. Drogi leśne wykorzystywane jako dojazdy pożarowe muszą spełniać wymagania podane w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów. Wyznaczane są one na terenie lasów tak, aby odległość pomiędzy dowolnym punktem położonym w lesie a najbliższa droga pożarowa nie przekraczała 750 m (dla lasów I kategorii zagrożenia pożarowego) lub 1500 m (dla lasów zaliczanych do II i III kategorii zagrożenia pożarowego). W związku z tym Inwestor ograniczony jest wytyczonymi już trasami dróg. Wariantowaniu może podlegać jedynie sposób wykonania przebudowy dróg oraz technologia ich nawierzchni. Zaproponowany rodzaj technologii przebudowy drogi (omówiony w poprzednim punkcie) jest optymalny pod względem ekonomicznym i wytrzymałościowym, a ponadto charakteryzuje się minimalnym stopniem ingerencji w środowisko przyrodnicze.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Istotne zużycie surowców i paliw nastąpi podczas prac polegających na przebudowie drogi nr 5. W projekcie przebudowy autorzy podają ilości potrzebnych surowców i materiałów. Woda używana będzie głównie do celów technologicznych oraz w nieznacznej



ilości do celów bytowych. Przewiduje się, iż niniejsza przebudowa potrwa około 3 miesiące z wykorzystaniem pracy maszyn budowlanych (koparki, ładowarki, walce, itp.) oraz pracy około 20 osób. Energia wykorzystywana podczas prac będzie pochodziła ze spalania paliw w silnikach spalinowych pracujących maszyn oraz agregatów prądotwórczych. Może to powodować okresowe skumulowane emisje do środowiska spalin, które jednakże nie będą mieć istotnego wpływu na poszczególne elementy otaczającego środowiska przyrodniczego, ze względu na ich krótki czas trwania oraz ograniczenie ilością pracujących jednocześnie maszyn.

Podczas prac przy przebudowie drogi pożarowej nr 5 zostaną wykorzystane surowce i materiały wymienione w załączniku.

Przy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane zasoby naturalne pochodzące z obszaru jego usytuowania. Jedyne zasoby naturalne, które będą wykorzystane w znaczących ilościach, są wymienione w powyższej tabeli (kruszywa naturalne, woda) i będą pochodzić spoza obszaru przedsięwzięcia.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Celem przebudowy drogi jest jej dostosowanie do ustawowych wymagań dla dróg dojazdowych do pożarów, w związku z tym funkcje jaka ma spełniać można zakwalifikować do funkcji ochronnych dla środowiska leśnego. Przedmiotowa droga pozwoli na łatwy dojazd jednostek gaśniczych w przypadku pożaru lasu jak i umożliwi regularne patrolowanie lasów przez służby leśne. Dobrze utrzymana droga leśna pełni również pośrednią funkcję – pasa rozgraniczającego poszczególne zalesione obszary, co może częściowo zapobiegać rozprzestrzenianiu się pożarów. Podczas przebudowy drogi zostaną użyte minimalne niezbędne ilości materiałów, tak aby droga spełniała założone normy bez nadmiernej ingerencji w środowisko. Wykonawca prac jest obowiązany do używania sprawnego technicznie sprzętu, a w razie awarii (np. wyciek oleju z maszyny) do zabezpieczenia miejsca wycieku (np. poprzez użycie sorbentu) i powiadomienia odpowiednich służb, w celu likwidacji awarii i usunięcia jej skutków. Nie przewiduje się magazynowania paliw na terenie inwestycji; tankowanie maszyn budowlanych odbywać się będzie w wyznaczonym miejscu, paliwem dowożonym tylko w niezbędnych ilościach w zależności od potrzeb tak, aby umożliwić prace maszyn. Serwis maszyn budowlanych, który mógłby stwarzać potencjalne zagrożenie dla środowiska odbywać się będzie poza terenem inwestycji, w odpowiednim do tego celu miejscu (warsztat), odpowiedzialnym za serwis będzie wykonawca prac. W związku z tym, _e prace budowlane będą prowadzić do emisji pyłów w związku z użyciem kruszyw, w celu eliminacji nadmiernego pylenia i ze względów technologicznych zagęszczanie warstw odbywać się będzie po uprzednim zraszaniu wodą.

(INWENTARZ DL/01/02, DL/03/04) W LESNICTWIE PRZYKŁADOWO LEŚNE DROGA POŻAROWA NR3. Na terenie budowy zostaną wyznaczone zaplecza socjalne dla pracowników (barak budowlany, toalety przenośne) oraz miejsce zbierania odpadów bytowo-komunalnych. W związku z tym, i_ teren przyszłej budowy znajduje się z dala od siedzib ludzkich, podczas przerw w pracach budowlanych pozostawione mienie podlegać będzie dozorowi bądź ochronie. Ponadto ze względu na to, _e roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej (6.00-22.00), mieszkańcy nie będą narażeni na uciążliwości powodowane realizacją inwestycji.

Podczas prac nie będzie potrzeby prowadzenia wycinki drzew oraz budowy dodatkowej infrastruktury służącej do prowadzenia prac budowlanych. Wszelka infrastruktura towarzysząca budowie, w postaci baraków i pomieszczeń socjalnych, będzie miała charakter tymczasowy lub mobilny, i zostanie usunięta po zakończeniu prac. Ze względu na



usytuowanie inwestycji – tereny leśne z dala od terenów przemysłowych i siedzib ludzkich – nie przewiduje się możliwości występowania kumulacji oddziaływań z innych źródeł i omawianej przebudowy drogi pożarowej nr 5.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Inwestycja, ze względu na swój charakter, nie spowoduje zwiększenia istniejących emisji do środowiska w fazie eksploatacji – droga pożarowa nr 3 jest droga istniejąca, użytkowana jedynie przez pracowników Lasów Państwowych oraz incydentalnie przez służby Straży Pożarnej. Droga ma status drogi wewnętrznej zamkniętej (wjazdy zostaną oznakowane i zabezpieczone szlabanami), a dozwolona prędkość poruszania się po niej wynosi 30 km/h...

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Przedmiotowa inwestycja, ze względu na swój charakter, skalę oraz lokalizację, nie będzie źródłem jakiegokolwiek transgranicznego oddziaływania na elementy przyrodnicze środowiska.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2004r. nr 92, poz. 880), znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

...

1. Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowoduje tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

...

.....
podpis wnioskodawcy