

KARTA INFORMACYJNA **PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Nazwa przedsięwzięcia:

***Remont drogi leśnej Nr 2 Kwaszenina
nr inw. 242/335 km 0+000-4+380
w leśnictwie Jureczkowa w Nadleśnictwie
Bircza.***

Lokalizacja:

***Gmina Ustrzyki Dolne, obręb Kwaszenina, działki
o nr ewidencyjnych: 9, 6, 26/3, 26/2, 26/1, 29, 30, 7, 8/2, 31,
32, 104, 106, 112, oraz obręb Liskowate działki
o nr ewidencyjnych: 261.***

INWESTOR:

***PGL LP Nadleśnictwo Bircza
Stara Bircza 99
37-740 Bircza***

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

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: Remont drogi leśnej Nr 2 Kwaszenina nr inw. 242/335 km 0+000-4+380 w leśnictwie Jureczkowa w Nadleśnictwie Bircza.

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polegające na remoncie drogi leśnej położone jest na terenie gminy Ustrzyki Dolne, obręb Kwaszenina, na terenie działek o nr ewidencyjnych: 9, 6, 26/3, 26/2, 26/1, 29, 30, 7, 8/2, 31, 32, 104, 106, 112, oraz obręb Liskowate na terenie działek o nr ewidencyjnych: 261. Droga położona jest na terenie leśnym należącym do Lasów Państwowych – Nadleśnictwo Bircza, Leśnictwo Jureczkowa nr inw. 242/335 km 0+000-4+380. Najbliższa zabudowa usytuowana jest w odległości około 350m. Ze względu na regionalizację przyrodniczo-leśną droga położona jest w Krainie Karpackiej, dzielnica Bieszczadów na obszarze Pogórza Przemyskiego.

Teren przebiegu drogi położony jest na Obszarze Natura 2000: Obszary Specjalnej Ochrony Góry Słonne kod PLB180003, Specjalne Obszary Ochrony Góry Słonne kod PLH180013 oraz Parku Krajobrazowego Gór Słonnych.

W promieniu kilometra od drogi Nr 2 Kwaszenina 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,

W sąsiedztwie drogi na istniejącym cieku wodnym utworzony jest „bufor ciek”. Podczas planowanego remontu nie przewiduje się wykonywania jakichkolwiek prac w strefie buforowej.

Na działce nr ew. gr. 6 w odległości 78,0m od drogi znajduje się wnioskowana do utworzenia w 2015r. strefa ochrony sóweczki. Podczas oględzin miejsca pod kątem zasiedlenia w dniu 06.06.2017r. dokonanej przez przedstawicieli RDOŚ Rzeszów i Nadleśnictwa Bircza nie stwierdzono obecności jak i śladów występowania sóweczki.

Parametry techniczne istniejącej drogi:

- długość odcinka – 4380.0 m
- szerokość korony drogi - 5 m (jezdnia 3,5 m + pobocza 2x0,75 m)
- szerokość pasa drogowego - 10m
- nawierzchnia tłuczniowa
- pobocza utwardzone pospółką
- prędkość projektowa 30 km/h

W wyniku remontu nie zmieni się sposób użytkowania terenu zarówno w granicach pasa drogowego (realizowanego obiektu) jak i na gruntach (działkach) bezpośrednio do niego przyległych.

Istniejąca nawierzchnia tłuczniowa posiada nierówny profil poprzeczny i podłużny, liczne wyboje i koleiny oraz zawyżone i zdegradowane pobocza, co utrudnia odwodnienie korpusu drogi i powoduje utrudnienia w ruchu. Odwodnienie drogi odbywa się poprzez rowy otwarte zlokalizowane wzdłuż drogi, częściowo zamulone i miejscami porośnięte roślinnością krzaczastą co utrudnia prawidłowy odpływ wody. Planowany remont będzie realizowany w istniejącym pasie drogowym i nie jest powiązany z innymi przedsięwzięciami, w związku z tym nie wystąpi możliwość kumulowania się jego oddziaływania. Remont wpłynie na poprawę płynności ruchu i przez to na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz na poprawę bezpieczeństwa jazdy, w szczególności zmniejszy się zapylenie środowiska naturalnego.

Przedmiotowy remont będzie obejmował:

- remont nawierzchni drogi,
- remont nawierzchni zjazdów,

- odmulenie przepustów,
- remont nawierzchni mijanek,
- odmulenie i oczyszczenie rowów przydrożnych,
- ścięcie zawyżonych poboczy.
- uzupełnienie poboczy pospółką

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

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną.

a) powierzchnia zajmowanej nieruchomości:

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości (obiektu budowlanego) jest równa powierzchni pasa drogowego na odcinka projektowanego remontu, na którym będą wykonywane roboty drogowe.

Całkowita długość drogi wynosi 4380.0 m przy szerokości korony drogi 5,0 m (jezdni 3,5 m+ pobocza 2x0,75m), wraz z poszerzeniami na łukach poziomych, mijankami i rowami stanowi powierzchnię około 45 000 m².

Planowany remont ograniczać się będzie do istniejącego pasa drogowego bez konieczności wycinki drzew.

b) dotychczasowy sposób wykorzystania terenu:

Droga Nr 2 Kwaszenina jest własnością Lasów Państwowych, jest drogą wewnętrzną leśną boczną, a jej przebieg zapewnia połączenie kompleksu leśnego z drogą powiatową Jureczkowa – Arłamów. Droga wykorzystywana jest głównie do celów związanych z gospodarką leśną (obsługi komunikacyjnej kompleksów leśnych Leśnictwa Jureczkowa - wywóz drewna, gospodarka łowiecka, zagospodarowanie lasu, ochrona), a także ze względu na usytuowanie w pobliżu granicy państwa przez Straż Graniczną.

c) pokrycie nieruchomości szatą roślinną:

Na powierzchni pasa drogowego występuje szata roślinna w postaci pojedynczych zakrzaczeń i nalotów porastających pas rowów. Projektowany zakres robót obejmuje usunięcie zakrzaczeń i nalotów z pasa rowów w celu udroźnienia przepływu wody opadowej. Nie planuje się usunięcia drzew.

3. Rodzaj technologii.

Przedmiotowy remont obejmować będzie wykonanie kolejno następujących prac:

- odmulenie istniejących przepustów i obiektów odwadniających,
- odmulenie i pogłębienie niektórych odcinków istniejących rowów odwadniających,
- ścięcie zawyżonych poboczy,
- wyprofilowanie istniejącej nawierzchni tłuczniowej równiarką dla zniwelowania wybojów i kolein, uzyskania właściwego profilu podłużnego i poprzecznego oraz uzyskania odpowiednich spadków poprzecznych z zagęszczeniem,
- odtworzenie warstwy górnej nawierzchni poprzez wykonanie nakładki z kruszywa łamanego warstwą średniej grubości 7 cm po zagęszczeniu,
- odtworzenie warstwy górnej nawierzchni poprzez wykonanie nakładki z kruszywa łamanego warstwą średniej grubości 7 cm po zagęszczeniu na zjazdach i mijankach,
- uzupełnienie poboczy kruszywem naturalnym - pospółką średniej grubości około 10 cm po zagęszczeniu,
- powierzchniowe i półwzględne utwardzenie emulsją asfaltową nawierzchni tłuczniowej na odcinkach o dużych spadkach podłużnych (długość łączna odcinków utwardzonych emulsją asfaltową wyniesie poniżej 1.0km) w celu zabezpieczenia jej przed erozją spływającej wody opadowej

- montaż wodospustów porzecznych w nawierzchni na odcinkach o dużych spadkach podłużnych w celu odprowadzenia wody powierzchniowej do rowów,

W wyniku remontu rodzaj nawierzchni nie zostanie zmieniony, jedynie na odcinkach o dużych spadkach podłużnych o łącznej długości do 1,0km nawierzchnia tłuczniowa zostanie utrwalona przy pomocy emulsji asfaltowej. Utrwalenie to zapobiegnie erozji nawierzchni przez spływającą po niej wodę opadową, która na dużych spadkach podłużnych spływając z dużą energią wynosi ziarna kruszywa z nawierzchni stopniowo ją rozbierając. Na podstawie zapisów rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko utrwalenie emulsją na odcinku nie dłuższym niż 1.0km nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Podczas prac nie przewiduje się wycinki drzew, zostanie jedynie oczyszczony pas drogowy z pojedynczych zakrzaczeń i nalotów,

Powierzchniowe odwodnienie korony drogi zapewniają spadki poprzeczne i podłużne jezdni. Wody opadowe odprowadzane będą do istniejących rowów przydrożnych. Rowy przydrożne zostaną pogłębione i oczyszczone z namułu, który zostanie zagospodarowany (rozplantowany) poza rowami w granicach pasa drogowego. Istniejące przepusty zostaną udrożnione i oczyszczone z namułu.

W sąsiedztwie projektowanych robót nie występują jak również nie planuje się wprowadzenia urządzeń infrastruktury podziemnej i nadziemnej.

W wyniku remontu podstawowe parametry drogi nie ulegną zmianie:

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

4. Opis wariantów przedsięwzięcia.

W związku z tym, że przedsięwzięcie polega na remoncie istniejącej już drogi, nie przewiduje się innego wariantu lokalizacyjnego. Definicja remontu według Prawa Budowlanego, przez który należy rozumieć wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym wyklucza też wariantowanie technologiczne.

Przyjęty sposób remontu ma na celu odtworzenie warstwy nawierzchni drogi, zjazdów i mijanek oraz elementów odwodnienia powierzchniowego, które w wyniku eksploatacji oraz działania czynników atmosferycznych uległy degradacji i erozji. W maksymalny sposób obejmuje wykorzystanie istniejącej konstrukcji bez potrzeby ingerencji w środowisko przyrodnicze. Przyjęte rozwiązania są optymalne pod względem ekonomicznym i późniejszej eksploatacji, oraz spełnienia potrzeb wynikających z istniejącego obciążenia ruchem pojazdów i uzyskania efektu podniesienia estetyki nawierzchni jezdni i komfortu użytkowania. Rozpatrywany jest jeden wariant techniczny i lokalizacyjny

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

Wszystkie wykorzystywane surowce, materiały, woda paliwa i energia potrzebne będą jedynie w czasie wykonywania robót budowlanych w ilościach wynikających z przyjętej technologii robót. Materiały niezbędne do wbudowania tj. pospółka, tłuczeń kamienny, emulsja asfaltowa, dowożone będą bezpośrednio z magazynów producenta i wbudowywane na bieżąco w nawierzchnię drogi. Powyższe materiały pochodzić będą spoza obszaru przedsięwzięcia. Wykorzystywane w czasie remontu materiały i surowce są dopuszczone do stosowania w budownictwie i nie stwarzają zagrożenia dla środowiska naturalnego, pracowników i użytkowników

drogi. Przy realizacji prac związanych z remontem drogi z wykorzystaniem pracy maszyn budowlanych (koparki, ładowarki, walce, itp.) potrzebna energia będzie pochodziła ze spalania paliw w silnikach spalinowych pracujących maszyn oraz agregatów prądotwórczych. Może to powodować krótkotrwałe skumulowanie emisji do środowiska spalin, które jednakże nie będą mieć istotnego wpływu na poszczególne elementy otaczającego środowiska przyrodniczego, ze względu na ich krótki czas trwania, niewielki zakres prac oraz ograniczenie ilością pracujących jednocześnie maszyn. Eksploatacja drogi po jej remoncie nie wymaga użycia żadnych materiałów, paliw oraz energii, a droga, jako obiekt nie będzie emitować do środowiska substancji zanieczyszczających lub szkodliwych.

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

Wykonanie przedsięwzięcia i wykorzystanie materiałów przewiduje się zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska tj:

- do wykonywania robót użyty będzie sprawny technicznie sprzęt nie powodujący wydzielania nadmiernego hałasu i spalin oraz nie zanieczyszczający terenu wyciekami ropopochodnymi, prace wykonywane będą w porze dziennej w celu ograniczenia hałasu,
- użytkowanie maszyn i sprzętu odbywać się będzie zgodnie z przeznaczeniem, efektywnie, bez nadmiernego przeciążania i przy możliwie niskich prędkościach obrotowych silników,
- 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 pracę 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,
- materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać certyfikaty zgodności z odpowiednimi Polskimi Normami oraz Aprobatai technicznymi i muszą być dopuszczone przez Państwowy Instytut Higieny,
- urobek ziemi powstały podczas wykonywania prac zostanie zagospodarowany w ramach planowanego przedsięwzięcia,
- odpady komunalne powstające w trakcie prowadzonych robót będą gromadzone w specjalnie wyznaczonych do tego pojemnikach i sukcesywnie usuwane z terenu budowy,
- odpady technologiczne materiałów będą usuwane przez wykonawcę, a następnie przekazywane firmom uprawnionym do ich dalszego zagospodarowania,
- roboty drogowe będą prowadzone w istniejącym pasie drogowym, bez wykraczania na tereny przyległe,

Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań.

Wykonanie remontu istniejącej nawierzchni, wpłynie korzystnie na otaczające środowisko naturalne, nastąpi ograniczenie emisji spalin i hałasu, poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwa ruchu pojazdów samochodowych.

W fazie realizacji podjęte zostaną możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko.

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi związane będzie głównie z taką organizacją placu budowy, aby na terenie objętym robotami lub w jego okolicy nie pozostawały odpady materiałów budowlanych.

Podczas prac nie będzie potrzeby prowadzenia wycinki drzew oraz budowy dodatkowej infrastruktury służącej do prowadzenia prac budowlanych. Wszelka infrastruktura towarzysząca budowie w postaci zaplecza socjalnego będzie miała charakter tymczasowy lub mobilny nie związany z gruntem 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 projektowanego remontu.

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

a) emisja zanieczyszczeń do powietrza i emisja hałasu:

Podczas wykonywania prac związanych z remontem drogi mogą nastąpić zwiększone emisje substancji do powietrza oraz hałasu spowodowane pracą sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane. W celu minimalizacji oddziaływań prace prowadzone będą w porze dziennej, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu. Zakres zwiększenia hałasu i zanieczyszczeń będzie bezpośrednio związany z placem budowy i nie będzie oddziaływał na otaczający teren. W związku z rodzajem zastosowanej technologii, niewielką skalą przedsięwzięcia (odcinek 4380 m) oraz krótkim terminem realizacji (ok. 3 miesiące) nie przewiduje się wystąpienia istotnych emisji, które mogą negatywnie i trwale wpłynąć na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Znaczna odległość od siedzib ludzkich oraz naturalna bariera w postaci lasu do minimum ograniczy uciążliwości związane z remontem drogi. Uciążliwości te ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Remont nawierzchni drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu, a zwiększenie płynności ruchu przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin do powietrza.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych:

Na czas realizacji robót budowlanych, na ścieki komunalne będą ustawione toalety przenośne. Po wykonaniu remontu nawierzchni nie będą wytwarzane ścieki socjalno-bytowe.

c) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych:

Zarówno w trakcie remontu jak i po jego zakończeniu nie będą wytwarzane ścieki technologiczne.

d) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Sposób odprowadzenia wód opadowych w wyniku remontu nie zmieni się. Wody opadowe odprowadzone będą powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych oraz (na odcinkach z dużymi spadkami podłużnymi) wodospuławów w nawierzchni do rowów przydrożnych.

e) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:

Powstałe podczas prowadzenia prac drogowych odpady będą gromadzone w odpowiednich pojemnikach i na bieżąco usuwane w terenie robót przez wykonawcę, oraz zagospodarowywane i utylizowane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Ilość powstałych odpadów będzie nieznaczna. W trakcie eksploatacji po zakończeniu robót nie będą powstawać żadne odpady. Przedsięwzięcie, ze względu na swój charakter, nie spowoduje zwiększenia istniejących emisji do środowiska w fazie eksploatacji –droga istniejąca, użytkowana jedynie przez pracowników Lasów Państwowych oraz Straż Graniczną w takim samym stopniu jak przed remontem. Droga ma status drogi wewnętrznej zamkniętej (wjazd odpowiednio oznakowany), a dozwolona prędkość poruszania się po niej wynosi 30 km/h.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Przedmiotowe przedsięwzięcie, 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 z późn. zm.), znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie istniejącego pasa drogowego i nie będzie znacząco oddziaływać na obszary podlegające ochronie.

10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

Przedmiotowa droga jest drogą wewnętrzną i nie znajduje się w transeuropejskiej sieci drogowej.

.....
podpis wnioskodawcy