

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

zgody na realizację przedsięwzięcia pn.:
„Przebudowa drogi powiatowej nr 1642R Dębiny – Łukawica od km 0+622 do 3+800”

Działając na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 735) art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art., 84 i art. 85 ust. 1. i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247) w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Powiatu Lubaczowskiego, ul. Jasna 1, 37-600 Lubaczów, z dnia 27 lipca 2021 r. (data wpływu 28.07.2021 r.) w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1642R Dębiny – Łukawica od km 0+622 do 3+800” oraz po uzyskaniu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubaczowie oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Stalowej Woli,

Burmistrz Miasta i Gminy Narol

I. Stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1642R Dębiny – Łukawica od km 0+622 do 3+800”.

II. Określa warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:

1. Wycinka drzew będzie wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki w w/w okresie będzie możliwe jej wykonanie jedynie w przypadku potwierdzenia (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo nie jest wykorzystywane przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
2. Przed przystąpieniem do prac ziemnych należy zebrać humus, składować go w sposób uporządkowany (pryzmy), a po zakończeniu prac budowlanych wykorzystać do ukształtowania powierzchni terenu. Prace związane ze zdjęciem humusu zostaną wykonane poza okresem 1 marca – 15 października, ewentualnie prace poza tym terminem należy przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
3. Prace związane z remontem przepustów, remontem i odtworzeniem rowów przydrożnych oraz prowadzone w rejonie terenów podmokłych i leśnych zbiorników wodnych będą prowadzone poza głównym okresem aktywności płazów, tj. poza okresem od 1 marca do 30 czerwca. Prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.

4. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy miejsc wzmożonej aktywności płazów zostaną one odgradzone na czas prowadzenia prac tymczasowym płotkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy).
5. Prace w obrębie koryta rzeki Tanew – działka o nr ewid. 1136/4, obręb Wola Wielka – prowadzone będą poza okresem tarła większości rodzimych gatunków ryb słodkowodnych, przypadającym na miesiące marzec – czerwiec.
6. Prace w obrębie koryta rzeki Tanew – działka o nr ewid. 1136/4 obręb, Wola Wielka – będą wykonywane wyłącznie ze stanowisk brzegowych.
7. Roboty na rzece Tanew i w obrębie cieków niewyróżnionych – rowów melioracyjnych, będą prowadzone z zachowaniem szczególnej ostrożności celem niedopuszczenia do zanieczyszczenia ich wód oraz będą wykonywane poza okresem intensywnych lub/i długotrwałych opadów deszczu.
8. Ewentualne przypadkowe uszkodzenie gruntu w obrębie skarp lub koryta rzeki Tanew oraz rowów melioracyjnych, powstałe w wyniku prowadzonych prac, a zlokalizowanych poza terenem objętym przedsięwzięciem, zostaną naprawione na koszt Inwestora, a miejsca/e zostaną przywrócone do stanu wyjściowego.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 27 lipca 2021 r. (data wpływu 28.07.2021 r.), Inwestor Powiat Lubaczowski ul. Jasna 1, 37-600 Lubaczów wystąpił do Burmistrza Miasta i Gminy Narol o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej nr 1642R Dębiny – Łukawica od km 0+622 do 3+800”. Do wniosku Inwestor załączył – poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, wypis z ewidencji gruntów i kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP).

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją uznano, iż przedmiotowa inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa:

- w art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247),
- w § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839) tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- w art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 741) tj. inwestycja celu publicznego.

Przedmiotowa inwestycja w związku z powyższym należy do przedsięwzięć, które mogą wymagać sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko, czyli stanowi przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Organem administracji właściwym do wydania decyzji w tej sprawie jest Burmistrz Miasta i Gminy Narol.

Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247) jeśli liczba stron postępowania o wydanie

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, stosuje się art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, przewidujący powiadomienie stron o czynnościach postępowania poprzez obwieszczenie lub inny zwyczajowy przyjęty sposób w danej miejscowości. W związku z powyższym Burmistrz Narola obwieszczeniem z dnia 25 sierpnia 2021 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego. Strony toczącego się postępowania były zawiadomione o wszczęciu postępowania (i dalej, o każdej czynności w sprawie) w formie publicznego obwieszczenia poprzez zamieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Narol, na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu, oraz w miejscu realizacji planowanej inwestycji tj. na tablicach ogłoszeń Sołectw: Łukawica, Dębiny i Wola Wielka.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 i art. 64 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247) tut. Organ wystąpił o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku lub jego braku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku, o określenie zakresu raportu oddziaływania na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia do:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wnioskiem znak: ROŚ.6220.7.2021, z dnia 25 sierpnia 2021 r.,
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubaczowie wnioskiem znak: ROŚ.6220.7.2021, z dnia 25 sierpnia 2021 r.,
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Stalowej Woli wnioskiem znak: ROŚ.6220.7.2021, z dnia 25 sierpnia 2021 r.

W opinii znak: PSNZ.9020.4.27.2021.KM z dnia 02 września 2021 r. (data wpływu 06.09.2021 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lubaczowie wydał opinie, że pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne, Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Stalowej Woli pismem znak: RZ.ZZŚ.4.435.254.2021.MZ z dnia 03 września 2021 r. (data wpływu 07.09.2021 r.) wydał opinie o braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i jednocześnie określił warunki jakie należy spełnić podczas realizacji w/w przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak: WOOŚ.4220.9.24.2021.NH.2 z dnia 27 sierpnia 2021 r. wezwał do uzupełnienia wniosku Burmistrza Miasta i Gminy Narol z dnia 25 sierpnia 2021 r., znak: ROŚ.6220.7.2021 o informacje dotyczące zakresu i charakteru planowanych prac, a zwłaszcza o wskazanie, na jakiej długości planowane jest poszerzenie istniejącej jezdni.

Pismem z dnia 06 października 2021 r., znak ROŚ.6220.7.2021 wyjaśniono, że poszerzenie drogi planowane jest na odcinku dłuższym niż 1 km, w związku z tym zachodzi konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed przystąpieniem do realizacji inwestycji.

Po uzupełnieniu wniosku o w/w informacje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak: WOOŚ.4220.9.24.2021.NH.4 z dnia 11 października 2021 r., wezwał Inwestora Powiat Lubaczowski, ul. Jasna 1, 37-600 Lubaczów do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz wskazał zakres uzupełnień.

Dnia 15 listopada 2021 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo znak ABR.7011.1.2021 Inwestora, o przedłożeniu uzupełnienia KIP Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Przy niniejszym piśmie otrzymano również w formie pisemnej i elektronicznej uzupełnienie KIP.

Następnie Burmistrz Miasta i Gminy Narol, w związku ze zmianą w zapisach KIP dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1642R Dębiny – Łukawica od km 0+622 do 3+800” wystąpił o ponowne wydanie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku (lub jego braku) przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku, o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia do:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubaczowie wnioskiem znak: ROŚ.6220.7.2021, z dnia 16 listopada 2021 r.

- Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Stalowej Woli wnioskiem znak: ROŚ.6220.7.2021, z dnia 16 listopada 2021 r.

W nawiązaniu do powyższego Burmistrz Narola dnia 16 listopada 2021 r. powiadomił strony postępowania poprzez obwieszczenie znak: ROŚ.6220.7.2021 o przedłużeniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1642R Dębiny – Łukawica od km 0+622 do 3+800”, do dnia 10 grudnia 2021 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska dnia 19 listopada 2021r., w piśmie znak WOOŚ.4220.9.24.2021.NH.6 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania, o ile zostaną spełnione określone warunki.

W piśmie z dnia 22 listopada 2021 r. znak: PSNZ.9020.4.27.2021.MŻ (data wpływu 25.11.2021 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lubaczowie podtrzymał treść opinii sanitarnej z dnia 02 września 2021 r. znak sprawy: PSNZ.9020.4.27.2021.KM.

Państwowe Gospodarstwo Wodne, Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Stalowej Woli pismem znak: RZ.ZZŚ.4.435.344.2021.MZ z dnia 30 listopada 2021r. (data wpływu 06.12.2021 r.) również podtrzymał treść opinii z dnia 03 września 2021 r. (data wpływu 07.09.2021 r.).

Przed wydaniem decyzji Organ prowadzący postępowanie stosownie do art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 735) zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem znak: ROŚ.6220.7.2021 z dnia 16 grudnia 2021 r. podanym do publicznej wiadomości zgodnie z art. 49 §1 powyższej ustawy, o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy w prowadzonym postępowaniu w terminie 14 dni od daty doręczenia obwieszczenia. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi, czy podania.

Na podstawie art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247) w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, to w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Odstępując od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Odstępując od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wzięto pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 w/w ustawy obejmujące:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie podkarpackim, powiecie lubaczowskim, w gm. Narol, w miejscowościach Dębiny, Wola Wielka i Łukawica.

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1642R relacji Dębiny – Łukawica w km 0+622 – 3+800 w granicach istniejącego pasa drogowego wyznaczonego granicami działek, których właścicielem z mocy prawa jest Inwestor lub, dla których uzyskał prawo dysponowania gruntem na cele budowlane (działka rzeczna w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – rzeka Tanew). Jest to droga o znaczeniu lokalnym łącząca miejscowość Dębiny z miejscowością Łukawica, w ciągu której znajduje się część miejscowości Wola Wielka z przysiółkami „Jacków Ogród” i „Brzezinki”.

Przebudowywana droga o długości 3,22 km przebiega przez tereny zabudowy zagrodowej i jednorodzinnej oraz w części przez tereny użytkowane rolniczo i tereny leśne. W ramach inwestycji nawierzchnia przedmiotowej drogi zostanie dostosowana do parametrów technicznych dróg klasy Z, jezdnia zostanie poszerzona do 5,5 metra oraz poprawione będzie odwodnienie drogi. Inne prace obejmować będą remont lub przebudowę przepustów pod korpusem drogi powiatowej, przebudowę zjazdów i skrzyżowań wraz z przebudową przepustów pod zjazdami w ciągu istniejących rowów, ewentualną wycinką zieleni (drzewa, zarośla porastające rowy i kolidujące z projektowanymi rozwiązaniami), budowę chodników w terenie zabudowanym, budowę kanału technologicznego oraz uporządkowanie terenów z obsianiem trawami terenów zielonych.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 1642R na odcinku od końca zabudowań miejscowości Dębiny poprzez miejscowość Wola Wielka do miejscowości Łukawica (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1644R). Długość odcinka drogi objętego remontem wynosi 3,22 km. Inwestycja zlokalizowana jest w całości na terenie gminy Narol. Przebudowa będzie wykonana w obrębie istniejącego pasa drogowego.

Zakres prac obejmował będzie m.in.:

- przebudowę nawierzchni jezdni wraz z jej poszerzeniami do 5,5 m,
- budowę chodnika w terenie zabudowanym, w miejscowości Wola Wielka,
- przebudowę skrzyżowań z drogami publicznymi,
- remont i odtworzenie rowów przydrożnych,
- przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych wraz z przebudową przepustów pod zjazdami w ciągu rowów przydrożnych,
- remont lub przebudowę przepustów pod drogą powiatową, w tym przepustu na rzece Tanew,
- wykonanie zatok lub peronów autobusowych,
- likwidację kolizji z infrastrukturą techniczną niezwiązaną z drogą,
- budowę kanału technologicznego.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie głównie na wzmocnieniu nawierzchni drogi celem dostosowania jej na całej długości do obowiązujących przepisów technicznych w zakresie: szerokości jezdni, szerokości poboczy i nośności. Ponadto wykonany zostanie chodnik dla pieszych na obszarze zabudowanym miejscowości Wola Wielka, remont przepustów pod koroną drogi, remont przepustu na rzece Tanew w m. Wola Wielka, montaż oznakowania pionowego i barier ochronnych. W ramach przebudowy drogi przewiduje się odtworzenie i remont istniejących rowów przydrożnych wraz z wymianą rur na zjazdach i utwardzeniem nawierzchni zjazdów w granicach działki pasa drogowego.

Podstawowym celem realizacji przedsięwzięcia jest poprawa parametrów geometrycznych i technicznych drogi, minimalizacja oddziaływania na środowisko, wzrost bezpieczeństwa pieszych i poruszających się pojazdów dzięki wyeliminowaniu zagrożenia w postaci kolein i ubytków warstwy ścieralnej, a tym samym zmniejszenie ryzyka powstawania wypadków i kolizji, które mogą mieć negatywne skutki dla środowiska. Ponadto realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy komfortu jazdy i jednocześnie zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz pieszych, a więc wpłynie pozytywnie na zdrowie i życie użytkowników drogi oraz środowiska. Wraz z wyżej wymienionymi celami głównymi przebudowanie drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza.

Przebudowywana droga zapewnia transport mieszkańcom lokalnych miejscowości Dębiny, Wola Wielka i Łukawica z innymi sąsiadującymi miejscowościami oraz z i do ośrodków o znaczeniu gminnym i powiatowym: Narol, Lubaczów, Cieszanów. Natężenie ruchu pojazdów jest niewielkie i z prowadzonych obserwacji wynika, że największa intensywność występuje w miesiącach letnich (wakacyjnych) z uwagi na występowanie terenów typowo rolniczych, wypoczynkowych i rekreacyjnych.

W ramach inwestycji przewiduje się realizację robót ograniczoną do działek obecnego pasa drogowego zagospodarowanego jezdnią bitumiczną, poboczami i rowami. W ramach inwestycji zwiększy się powierzchnia terenów utwardzonych, lecz wynika to wyłącznie z faktu dostosowania szerokości drogi do obowiązujących przepisów technicznych oraz budowie chodnika na długości ok. 1,5 km. Jak wskazano powyżej zakres zmian zagospodarowania terenu ograniczony jest wyłącznie do działek obecnego pasa drogowego, na których zlokalizowana jest droga powiatowa i przepust na rzece Tanew.

Parametry techniczne drogi po przebudowie:

Klasa drogi	Z
Kategoria ruchu	KR-2
Prędkość projektowana	40 km/h
Liczba jezdni	1
Liczba pasów ruchu	2
Szerokość jezdni	5,50 (2x2,75m)
Szerokość poboczy gruntowych	0,75 lub 1,0 m
Szerokość poboczy utwardzonych	od 1,0 do 1,5 m
Szerokość chodnika przy jezdni	2,0 m (z lokalnymi zawężeniami do 1,25 m)

Wykaz przepustów istniejących przewidzianych do remontu:

P-1, km: 1+569	średnica: 3x200 cm	długość L=10,0 m	remont	rzeka Tanew
P-2, km: 1+639	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-3, km: 1+757	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-4, km: 1+926	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-5, km: 2+073	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-6, km: 2+236	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-7, km: 2+445	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-8, km: 2+694	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-9, km: 2+791	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy

Dla przepustu P-1 na rzece Tanew remont przeprowadzony będzie w zakresie uszczelnienia styków prefabrykowanych elementów rur pomiędzy sobą bez wymiany jego elementów. Wykonanie prac remontowych wymaga rozbiórki istniejącej nawierzchni, wykonania wykopów w obrębie istniejących prefabrykatów rur w przestrzeni pomiędzy istniejącymi ściankami czołowymi przepustu i oczyszczenia prefabrykatów, a następnie uszczelnienie styków zaprawą cementową i izolacją z tworzyw sztucznych. Kolejnym etapem jest wykonanie zasypek prefabrykatów, ułożenie membrany z tworzyw sztucznych nad całym przepustem z nadaniem odpowiednich spadków na zewnątrz i odtworzenie warstw nawierzchni jezdni wraz z wykonaniem chodnika dla pieszych od strony górnej wody. W ramach remontu przepustu nie przewiduje się wykonywania umocnień wlotu i wylotu przepustu, regulacji koryta rzeki, tamowania lub zmieniania przepływów wód. Przepływ wód przez przepust w ciągu całego okresu wykonywania prac i w okresie eksploatacji będzie zachowany jak w stanie dotychczasowym. Wszystkie wykonywane prace przewiduje się realizować z poziomu jezdni drogi, w tym celu zakłada się całkowite zamknięcie drogi dla ruchu pojazdów w trakcie wykonywania remontu przepustu. Przy realizacji prac remontowych nie przewiduje się możliwości zanieczyszczenia koryta rzeki materiałami pochodzącymi z remontu przepustu. Zakres prac remontowych zakłada również brak ingerencji w konstrukcję przepustu z elementów z betonu, jak ścianki czołowe na wlocie i wylocie oraz prefabrykaty rur przepustu. Jedynymi materiałami podlegającymi rozbiórce i ponownemu wbudowaniu są grunty i konstrukcja nawierzchni drogowej. Zakres prac nie przewiduje robót w korycie rzeki oraz w wodach płynących. Prace w obrębie przepustu będą odbywać się poza okresem tarła ryb przypadającym na okres marzec- czerwiec oraz pod nadzorem przyrodniczym.

Na przepustach od P-2 do P-9 przewiduje się wykonanie prac remontowych polegających na wymianie ich konstrukcji tj. części przelotowych (rur) i ścianek czołowych na nowe elementy bez zmiany parametrów technicznych jak: długość, średnica, lokalizacja, rzędne posadowienia wlotu i wylotu.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych będą wykorzystywane typowe dla tego rodzaju prac materiały takie jak: kruszywo naturalne, mieszanki mineralno – bitumiczne (beton asfaltowy), mieszanka cementowo-piaskowa, beton cementowy, drobnowymiarowe prefabrykowane elementy betonowe, prefabrykowane elementy odwodnienia oraz inne elementy wykończenia dróg.

Główne materiały do budowy drogi i ich szacunkowe zużycie:

• beton asfaltowy	1800 m ³
• mieszanka kruszywa łamanego	500 m ³
• piasek do budowy nasypów	200 m ³
• piasek stabilizowany cementem	400 m ³
• prefabrykaty betonowe	2000 m ²
• przepusty prefabrykaty betonowe	350 mb
• przepusty z tworzyw sztucznych	80 mb

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Planowana inwestycja w zakresie remontu drogi powiatowej nr 1642R, na odcinku od końca zabudowań miejscowości Dębiny poprzez miejscowość Wola Wielka do miejscowości Łukawica nie będzie powodowała kumulacji oddziaływań z innymi istniejącymi obiektami w zakresie wpływu na powierzchnię ziemi, szatę roślinną, czy wody powierzchniowe. Z uwagi na zakres przewidzianych prac nie zachodzi obawa skumulowanych oddziaływań na wody podziemne.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi.

Realizacja inwestycji będzie wymagała użycia wody, w szczególności do celów przygotowania materiałów budowlanych, wytworzenia zapraw i mieszanek budowlanych oraz do celów technologicznych i sanitarnych. Największa ilość zapotrzebowania na wodę wynika z przygotowania materiałów budowlanych poza obszarem inwestycji w odpowiednich zakładach produkcyjnych. Przewidywana wielkość zapotrzebowania na wodę w fazie realizacji przedsięwzięcia bezpośrednio na terenie inwestycji wynika głównie z wykorzystania wody do celów technologicznych i socjalnych. Szacuje się, że całkowita ilość wody w fazie realizacji inwestycji oscylować będzie na poziomie około 150 m³. Woda dla pracowników będzie dostarczana w butelkach plastikowych, a do celów technologicznych beczkowozami. Zużycie wody bezpośrednio wykorzystanej na potrzeby socjalne przewiduje się w ilości średniej 0,02-0,1 m³/dobę.

Oddziaływanie na powierzchnię ziemi, gleby i wody - prace ziemne, polegające zarówno na zdjęciu warstwy ziemi urodzajnej jak również na wykonywaniu wykopów i oczyszczeniu rowów przydrożnych przewidywane są w niewielkim zakresie, głównie jako wykonywanie wykopów pod poszerzenie konstrukcji drogi (wykop w obrębie pobocza gruntowego), zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej w obrębie projektowanych chodników dla pieszych oraz oczyszczenie i odtworzenie rowów przydrożnych polegających na ich odmuleniu i nadaniu właściwego kształtu w formie trapezu z dnem o szerokości 40 cm. Głębokość rowów po wykonaniu prac ziemnych będzie w przedziale od 40 do 70 cm, a w obrębie przepustów do 120 cm liczona od krawędzi jezdni lub chodnika. Ziemia urodzajna zdjęta w trakcie prac budowlanych będzie składowana poza terenem budowy i poza obszarem zabudowy zagrodowej w przyzmacach o wysokości nieprzekraczającej 2 m ze skarpami pochyłymi 1:1. Tereny biologicznie czynne, zniszczone w trakcie realizacji inwestycji (np. pobocza, rowy trawiaste), które nie zostaną zabudowane drogą lub chodnikiem zostaną przywrócone do stanu pierwotnego poprzez proces rekultywacji z użyciem ziemi urodzajnej uprzednio zdjętej z tego terenu. Zdjęta ziemia urodzajna będzie wykorzystana ponownie do prac wykończeniowych polegających na humusowaniu i obsianiu mieszanką

traw, a nadwyżka zostanie usunięta z obszaru inwestycji i wykorzystana na innych inwestycjach do prac wykończeniowych.

Przewiduje się tymczasowe składowanie materiałów pochodzących z rozbiórek nawierzchni jezdni i wykopu na dojazdach do przepustu w ciągu drogi. Materiały użyteczne pochodzące z rozbiórki zostaną ponownie wbudowane, w tym grunty pochodzące z wykopu, a materiały nienadające się do powtórnego wykorzystania zostaną odwiezione poza plac budowy przez wykonawcę i poddane utylizacji.

Remontowana droga przecina rzekę Tanew. W ramach remontu przepustu na rzece Tanew nie przewiduje się regulacji koryta rzeki, tamowania lub zmieniania przepływów wód. Nie przewiduje się możliwości zanieczyszczenia koryta rzeki materiałami pochodzącymi z remontu.

Działania związane z przedsięwzięciem nie wiążą się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych oraz nie spowodują naruszenia cennych przyrodniczo siedlisk, ponieważ inwestycja znajduje się poza ich zasięgiem. Na podstawie analizy dokumentacji sprawy nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

W fazie realizacji robót budowlanych źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów, gazów i substancji będą zanieczyszczenia pochodzące z eksploatacji sprzętu i maszyn. Będzie to oddziaływanie o charakterze lokalnym i krótkookresowym. W celu ograniczenia emisji tych zanieczyszczeń wszystkie maszyny wykorzystane przy budowie będą spełniać wymagania i przepisy zezwalające na ich użytkowanie. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane poza obszarami cieków wodnych i terenami zagrożonymi powodzią. Wszystkie maszyny budowlane, sprzęt i pojazdy budowy będą tankowane na zapleczu budowy w wydzielonym do tego miejscu. Zakazuje się tankowania pojazdów budowlanych, maszyn i sprzętu budowlanego o napędzie spalinowym w rejonie rzeki Tanew. Ponadto zaplecze budowy powinno być wyposażone w sorbenty do unieszkodliwiania ewentualnych wycieków paliwa i płynów eksploatacyjnych.

Nie przewiduje robót w korycie rzeki i w wodach płynących przez co negatywne oddziaływanie na środowisko wodne w tym ryby i inne żyjące tam organizmy będzie miało niewielki wpływ, głównie wynikający z drgań przenoszonych przez grunt do środowiska wodnego. Oddziaływanie to będzie chwilowe i ograniczone do okresu prowadzonych robót budowlanych.

Rozwiązaniami minimalizującymi wpływ przedsięwzięcia na środowiska będzie zastosowanie maszyn o niskiej emisji spalin do środowiska i w dobrym stanie technicznym, spełniające standardy jakościowe.

W celu ograniczenia i zminimalizowania ewentualnych strat przyrodniczych baza materiałowo-sprzętowa będzie wyposażona w:

- szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych,
- sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych,
- szczelny, oznakowany pojemnik do usuwania zużytego sorbentu,
- przenośne sanitariaty na ścieki socjalno-bytowe,
- pojemniki do gromadzenia odpadów zmieszanych lub sortowanych.

W fazie użytkowania drogi potencjalnym zagrożeniem emisji zanieczyszczeń do gruntu będą substancje przenoszone z drogi wraz z powietrzem oraz wodami spływającymi z jej nawierzchni. Gleby zanieczyszczane są składnikami spalin samochodowych (m.in. tlenkami azotu i siarki, metalami ciężkimi), a także pyłami powstającymi w związku z ruchem pojazdów (tzw. emisja wtórna), zużyciem nawierzchni, ścieraniem opon i innych części pojazdów. Istotnym źródłem zanieczyszczeń są również środki chemiczne stosowane do zimowego utrzymania dróg, w skład których wchodzi piasek zmieszany z chlorkiem sodu (NaCl), chlorkiem wapnia (CaCl₂) lub chlorkiem magnezu (MgCl₂). Niewłaściwe stosowanie soli (w dużych ilościach) powoduje uwalnianie jonów chlorkowych do wód roztopowych i zasolenie gleb. Skutkiem takiego naruszenia równowagi jonowej jest ograniczenie funkcji produkcyjnej i siedliskowej gleby, czego przejawem jest obumieranie roślinności oraz zjawisko suszy fizjologicznej. Wysokość, jak i do pewnego stopnia rozkład przestrzenny, zanieczyszczeń gruntu jest funkcją

natężenia ruchu, czyli ilości przejeżdżających drogą pojazdów – im więcej pojazdów, tym więcej powstających zanieczyszczeń. Rozkład przestrzenny zanieczyszczeń zależy dodatkowo od licznych uwarunkowań, tj.: sytuacji anemologicznej, wilgotności powietrza, ilości i rodzaju opadów, stanu technicznego pojazdów, i in.

Największe zagrożenie niesie ze sobą przenikanie do wód podziemnych i powierzchniowych zanieczyszczeń występujących w wodach opadowych i roztopowych. Środowisko gruntowo-wodne jest bowiem nośnikiem i drogą rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z obiektów drogowych a także narażone jest na zanieczyszczenie w wyniku ewentualnej awarii drogowej.

Odwodnienie dróg powiatowych zaprojektowano poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących odbiorników wód jakimi są rowy przydrożne i melioracyjne zlokalizowane na przyległym terenie. Przyjęte rozwiązania projektowe nie powodują zmiany stanu wód w gruncie oraz zmiany naturalnego spływu wód opadowo-roztopowych. Rowy trawiaste przy odpowiednim ich ukształtowaniu mogą ograniczać spływ zanieczyszczeń.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie trwania budowy emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy drogi, ustaje wraz z zakończeniem tego etapu.

W trakcie budowy źródłem zanieczyszczeń powietrza będą silniki spalinowe maszyn budowlanych i drogowych. Wykonywanie robót ziemnych, odwodnienia, nawierzchni bitumicznej, zjazdów i skrzyżowań oraz przełożenie sieci itp. będzie wymagała pracy ciężkiego sprzętu (koparek, ładowarek, samochodów transportujących materiały budowlane, spycharek, walców dynamicznych i statycznych oraz wielu innych urządzeń). Wykonywanie nawierzchni ścieralnej jezdni poza częścią sprzętu wymienionego powyżej, będzie wymagała także pracy rozścielacza, a w rejonie istniejących dróg także frezarki, która likwiduje istniejącą nawierzchnię. Po wykonaniu drogi, przed jej udostępnieniem do ruchu potrzebna będzie praca sprzętu używanego do wykonania elementów wyposażenia drogi, np. montażu barier, znaków pionowych i poziomych. Zatem w zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będą się zmieniały. Zmienne też będzie w czasie ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego, polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x, SO₂, węglowodorów w przypadku stosowania materiałów bitumicznych do uszczelnienia lub poprawy przyczepności), pyłu oraz metali ciężkich. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko- lub średnioterminowe. Nie przewiduje się wystąpienia nadmiernej uciążliwości emisji pyłowo-gazowej w czasie prowadzonych prac na środowisko powietrzne oraz zdrowie ludzi w fazie budowy inwestycji. Natomiast bezpośrednie oddziaływanie, zwłaszcza zanieczyszczeń pyłowych, będzie w pewnym stopniu widoczne na roślinności zarówno naturalnej, jak i upraw polowych.

W fazie eksploatacji emisje zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będą związane wyłącznie z emisją spalin przez pojazdy poruszające się po przebudowanych odcinkach dróg.

Analizując prognozowane natężenie ruchu w oparciu o dotychczasowe natężenie ruchu w 2020 roku, oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych zawartości zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery.

Prowadzenie prac związanych z realizacją inwestycji przez pojazdy budowlane i samochody ciężarowe spowoduje zainstalowanie okresowych źródeł hałasu:

- maszyn budowlanych o poziomie 70-100 dB
- środków transportu samochodowego o poziomie do 100 dB

Przyjmuje się, że spadek ciśnienia akustycznego wynosi ok. 36 dB w odległości 25 m od źródła dźwięku. Poziom hałasu generowany przez maszyny będzie kształtował się najczęściej w granicach LAeq = 70÷80dB w odległości 10 m od urządzenia. Zakładając, że najczęściej w miejscu prowadzenia prac operować będzie kilka takich urządzeń poziom hałasu od teoretycznego punktu, w jakim prowadzone będą prace będzie mógł przekraczać LA = 80dB. W trakcie prac budowlanych oddziaływanie akustyczne będzie lokalne i ograniczone czasowo. Celem ograniczenia negatywnego wpływu oddziaływania hałasu zakłada się, że prace będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej zgodnie z harmonogramem, celem maksymalnego skrócenia czasu pracy.

Podczas eksploatacji drogi, źródłem hałasu mogą być jedynie poruszające się środki transportowe (ruch samochodów osobowych, ciężarowych, rolniczych). Natężenie ruchu pojazdów w oparciu o pomiary wykonane 18 i 21 czerwca 2021 roku w rejonie przepustu na rzece Tanew w km 1+570 (obszar

skrzyżowania drogi powiatowej 1642R z drogą powiatową 1643R) przedstawiają się następująco: dobowe natężenie pojazdów - 293 pojazdów/dobę, w tym pojazdy ciężarowe pow. 3,5 tony stanowią 9% (26 pojazdów), pojazdy osobowe i lekkie dostawcze do 3,5 tony 82% (240 pojazdów) a ciągniki rolnicze 9% (27 pojazdów) całkowitego ruchu na drodze.

W oparciu o powyższe dane wyjściowe dokonano obliczeń prognozowanego natężenia ruchu pojazdów w perspektywie roku po oddaniu inwestycji czyli dla roku 2023. Obliczenia prognozowania wykonano metodą wskaźników wzrostu ruchu z uwzględnieniem publikowanych wskaźników wzrostu. Prognozowane natężenie ruchu z podziałem na samochody ciężarowe, samochody osobowe i lekkie ciężarowe, pojazdy rolnicze przedstawia się następująco:

- samochody ciężarowe: 28 pojazdów,
- samochody osobowe i lekkie ciężarowe: 258 pojazdów,
- ciągniki rolnicze: 28 pojazdów.

Zatem prognozowane natężenie pojazdów wynosi 314 pojazdy czyli nastąpi wzrost o 7%. Przewidywane natężenie ruchu będzie niewielkie – na poziomie kilkunastu, czasami kilkadziesiątu pojazdów na godzinę w zależności od miejsca i pory dnia.

Analizowana inwestycja jest drogą o znaczeniu lokalnym i łączy miejscowość Dębiny z miejscowością Łukawica. Przebiega przez tereny zabudowy zagrodowej i jednorodzinnej ponadto przez tereny użytkowane rolniczo i lasy. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku dla terenów zabudowy zagrodowej oraz jednorodzinnej przyjęto zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 11), w wysokości odpowiednio LAeq – 65 dB i 61 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocnej.

Na podstawie danych z map akustycznych (<http://zdw.lublin.pl/mapy-akustyczne>) przeanalizowano drogę o znacznie większym poziomie intensywności ruchu powyżej 6900 pojazdów/dobę (droga wojewódzka nr 801). Dla drogi tej przekroczenia hałasu nie występują nawet dla budynków położonych w niedużej odległości od krawędzi jezdni. Analogiczna sytuacja będzie miała również miejsce w przypadku rozważanej drogi powiatowej nr 1642R.

Na podstawie przeprowadzonej analizy emisji hałasu, stwierdzono że planowane przedsięwzięcie nie będzie mieć większego wpływu na kształtowanie się klimatu akustycznego w omawianym terenie, a dopuszczalne poziomy hałasu nie zostaną przekroczone.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,

Zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładów do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016, poz. 138), przebudowa drogi powiatowej nr 1642R relacji Dębiny – Łukawica w km 0+622 – 3+800 nie spełnia przesłanek przedsięwzięcia o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Z uwagi na stosunkowo korzystne warunki środowiskowe, w tym brak zagrożeń osuwiskowych (teren wyrównany, bez spadków) i położenie poza obszarami zagrożenia powodziowego, nie występuje ryzyko katastrofy naturalnej.

Nie występuje też zagrożenie katastrofą budowlaną z uwagi na brak na terenie przedsięwzięcia obiektów budowlanych narażonych na uszkodzenie w trakcie pracy sprzętu i maszyn.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,

Ścieki socjalno-bytowe powstające w związku z przebudową drogi powiatowej nr 1642R Dębiny – Łukawica w km 0+622 – 3+800 będą zbierane do przenośnych sanitariatów oraz szczelnych pojemników. Utylizacja ich nastąpi w oczyszczalniach, z którym wykonawca podpisze odpowiednią umowę na odbiór nieczystości.

Wykonawca inwestycji podczas prac budowlanych będzie posiadać odpowiednie zezwolenia na gospodarowanie odpadami lub posiadać umowy na odbiór odpadów powstałych podczas realizacji inwestycji, w tym odpadów niebezpiecznych takich jak: zużyte płyny eksploatacyjne, zużyte sorbenty, odpady komunalne, itp. Transport ścieków będzie odbywał się samochodami służącymi do przewodu ścieków tj. wozami asenizacyjnymi.

Baza materiałowo-sprzętowa wyposażona będzie w:

- szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych,
- sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych,
- szczelny, oznakowany pojemnik do usuwania zużytego sorbentu,
- przenośne sanitariaty na ścieki socjalno-bytowe
- pojemniki do gromadzenia odpadów zmieszanych lub sortowanych.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą odpady z następujących prac:

- robót ziemnych,
- robót nawierzchniowych,
- robót brukarskich,
- usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni ,
- przebudowy ewentualnych kolizji linii energetycznych, wodociągów i kanalizacji,
- przebudowy istniejących sieci i urządzeń teletechnicznych,

Orientacyjne ilości odpadów, które mogą powstać w trakcie realizacji drogi wraz ze wskazaniem sposobu postępowania z nimi:

Lp.	Kod	Rodzaj odpadu	Prognozowana ilość [Mg]	Sugerowany sposób zagospodarowania
1	02 01 03	Odpadowa masa roślinna	0,1	W przydomowych kompostownikach
2	15 01 10	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	0,5	Przekazanie do unieszkodliwienia
3	15 02 02	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	0,2	Przekazanie do unieszkodliwienia
4	17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	0,5	Utwardzenie powierzchni
5	17 02 01	Drewno	0,2	Przekazanie do unieszkodliwienia
6	17 03 01	Asfalt zawierający smołę	50	Przekazanie do unieszkodliwienia
7	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	200	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
8	17 09 04	Zmieszane odpady z budowy i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	5	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
9	19 12 01	Papier i tektura	0,1	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
10	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,5	Przekazanie bezpośrednio do regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych
11	20 03 04	Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	2	Przekazanie do unieszkodliwienia

Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z ustawą o odpadach (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 779), w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, przez wstępne magazynowanie odpadów w wydzielonym, odpowiednio zabezpieczonym miejscu, w razie potrzeby w pojemnikach lub kontenerach – w zależności od jego rodzaju, właściwości i wymiarów. Wyznaczone miejsca do wstępnego magazynowania odpadów, pojemniki lub kontenery będą oznakowane w miarę potrzeb kodem danego rodzaju odpadu lub nazwą, mając na celu ich selektywne magazynowanie. Wykonawca będzie prowadził na bieżąco ilościową i jakościową ewidencję odpadów zgodnie z katalogiem odpadów i wzorem dokumentów wydanych na podstawie przepisów ustawy o odpadach. Miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie zapleczy budowy.

Szacowane ilości odpadów powstających na etapie eksploatacji:

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów [Mg/rok]
20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	0,1
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,1
20 02 02	Gleba i ziemia, w tym kamienie	0,2
20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów	0,4

Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane, lecz przekazane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania (odzysku), unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku.

Odwodnienie drogi powiatowej zaprojektowano poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących odbiorników wód jakimi są rowy przydrożne i melioracyjne. Prognozowane wartości stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowo–roztopowych odprowadzanych z powierzchni drogi, będą spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311).

Przy prawidłowym postępowaniu z odpadami nie przewiduje się ich negatywnego wpływu na środowisko naturalne

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;

Potencjalne zagrożenia dla zdrowia ludzi w fazie realizacji robót :

- przekroczenie norm hałasu,
- zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego,
- zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań mających na celu ochronę środowiska i minimalizację zagrożenia dla zdrowia ludzi:

- zastosowanie sprawnego sprzętu, maszyn zapewniających dotrzymanie odpowiednich norm technicznych i eksploatacyjnych,
- w sytuacjach awaryjnych sprzętu lub środków transportu (wyciek paliwa) przewiduje się zastosowanie środków sorpcyjnych do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych i sprawne usunięcie zanieczyszczonego gruntu w miejsce wskazane przez odpowiednie służby, stosowanie szczelnych i oznakowanych pojemników do usuwania zużytego sorbentu,
- zastosowanie szczelnych, oznakowanych pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych,
- ustawienie przenośnych sanitariatów na ścieki socjalno-bytowe,
- stosowanie pojemników do gromadzenia odpadów zmieszanych lub sortowanych.

Ponadto modernizacja nawierzchni poprawi warunki techniczne drogi - poruszające się pojazdy będą emitowały mniejsze drgania i poruszały się w ruchu bardziej płynnym, co zmniejszy oddziaływanie na klimat akustyczny.

2. *Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:*

a) *obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,*

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów wodno-błotnych, obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych oraz ujść rzek. Zamierzenie nie wiąże się z zniszczeniem lub naruszeniem takich terenów.

W bliskiej odległości od terenu inwestycji, w miejscowości Wola Wielka przysiółek „Jackowy Ogród” przepływa rzeka Tanew w początkowym jej biegu, wokół której wytworzyły się obszary porośnięte roślinnością mającą strukturę łągu, ponadto w niedalekiej odległości od inwestycji znajdują się źródła rzeki Tanew, stanowiące obszar ochronny. Inwestycja omija te obszary w odległości co najmniej kilkudziesięciu metrów.

b) *obszary wybrzeży i środowisko morskie,*

Przedsięwzięcie nie jest związane z obszarami wybrzeży oraz ze środowiskiem morskim.

c) *obszary górskie lub leśne,*

Przedsięwzięcie nie jest związane ze obszarami górkimi. Inwestycja zlokalizowana jest częściowo w rejonie obszarów leśnych przylegających do drogi, jednak nie przewiduje się ingerencji w te tereny.

d) *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,*

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się w granicach Roztoczańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, obszaru Natura 2000 PLB060012 „Roztocze” oraz Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego. Planowane przedsięwzięcie nie narusza zakazów obowiązujących na tych terenach.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się również w granicach korytarza ekologicznego Puszcza Solska GKPdC-1A, wyznaczonego w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych i strefy ochronne ujęć wód.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oznaczonym kodem europejskim PLRW20007228169 o nazwie Tanew do Łosinieckiego Potoku. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na wody powierzchniowe, bowiem przebudowa i użytkowanie nie będzie się wiązało z poborem wody z cieków i odprowadzaniem ścieków do wód powierzchniowych.

Projektowana inwestycja przecina rzekę Tanew, na której zabudowany jest przepust drogowy trzytorowy z kręgów betonowych. W ramach inwestycji nie przewiduje się prac w korycie rzeki Tanew oraz jej najbliższym otoczeniu. Realizacja inwestycji polegała będzie na wykonaniu prac remontowych przepustu na rzece Tanew oraz wykonaniu nowych warstw bitumicznych na istniejącej jezdni wraz z chodnikiem dla pieszych.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie generowało substancji biogennej i zanieczyszczeń chemicznych mogących mieć wpływ na organizmy żyjące w rzece, czy mogących powodować eutrofizację wód. Odprowadzane wody opadowe nie wpłyną również na temperaturę wód rzeki.

Okresowo możemy mieć do czynienia z odprowadzeniem do wód lub do gruntu chlorków, pochodzących z zimowego utrzymania dróg. Zjawisko to będzie miało jednak charakter okresowy i o niewielkim natężeniu ponieważ do utrzymania dróg powiatowych używa się minimalnych ilości chlorków.

Przedsięwzięcie znajduje się ponadto w obszarze jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonych kodem PLGW2000120, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz słabym chemicznym. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zasoby i jakość JCWPd.

Ocenia się, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie miała wpływu na zmiany stanu wód pod względem fizyko-chemicznym, biologicznym i hydromorfologicznym.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się w granicach Roztoczańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu funkcjonującego na mocy uchwały nr XXXIX/783/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 października 2013 r. w sprawie Roztoczańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2013 r., poz. 3586 ze zm.) oraz na terenie Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego funkcjonującego na mocy Uchwały Nr XXXIX/790/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 października 2013 r. w sprawie Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2013 r., poz. 3631 ze zm.) oraz obszaru N2000 specjalnej ochrony ptaków Roztocze PLB060012.

Planowane przedsięwzięcie nie narusza zakazów obowiązujących na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu i Parku Krajobrazowego. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 1 w/w uchwał na terenie Obszaru oraz Parku, zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247). Jednakże, w myśl art. 17 ust. 2 pkt 4 oraz art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098), zakazy odnoszące się do obszarów chronionego krajobrazu i parków krajobrazowych, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Przedmiotowa inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 741) tj. inwestycja celu publicznego. Zatem w rozpatrywanej sprawie znajduje zastosowanie odstępstwo od zakazów obowiązujących w granicach Roztoczańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się także w granicach głównego korytarza ekologicznego Puszcza Solska GKPdC-1A, wyznaczonego w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce, celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju, jak i w skali europejskiej. Biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia w granicach istniejącej drogi, nie będzie miało ono wpływu na funkcje ww. korytarza.

W terenie objętym inwestycją, wzdłuż drogi występują drzewa i krzewy gdzie dominują głównie – topola, sosna, brzoza, osika. Przedsięwzięcie nie powinno wiązać się z koniecznością wycinki drzew i krzewów. Ewentualna wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum w szczególności do drzew rosnących w obrębie poboczy, skarp i rowów. Ponadto w sąsiedztwie drzew w zasięgu obrysu ich koron prace będą prowadzone z należytą ostrożnością, tak aby nie spowodować ich uszkodzeń, odkryte korzenie drzew będą przykrywane warstwą urodzajnej ziemi, a pnie drzew zabezpieczane np. deskami.

Lokalizacja inwestycji przebiega w niedalekiej odległości od istniejących zbiorników i cieków wodnych jakimi są rzeka Tanew oraz lokalne leśne zbiorniki wodne i obniżenia terenu. Realizacja przedmiotowej inwestycji może przecinać szlaki migracyjne płazów. W celu ochrony płazów wykopy niezasypane w danym dniu roboczym będą odpowiednio zabezpieczane, np. szczelnie przykrywane po każdym zakończonym dniu pracy. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów będą one sprawdzane, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. W przypadku takiego stwierdzenia zwierzęta będą natychmiast wydostawane i przenoszone

poza teren robót. Na etapie realizacji inwestycji wszystkie wykopy będą niezwłocznie zasypywane aby nie dopuścić do gromadzenia się w nich wód.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia, stwierdza się, że planowane przedsięwzięcie nie będzie się wiązać ze znaczącym oddziaływaniem na elementy przyrodnicze środowiska, w tym na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000, jego integralność oraz spójność sieci Natura 2000.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt. Prace związane z realizacją oraz eksploatacją drogi nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywrzeć znaczące oddziaływanie na obszary wymagające specjalnej ochrony.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Jednakże zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tj. Dz.U. z 2021 r., poz. 710) odkryte w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych przedmioty posiadające cechy zabytku podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest do wstrzymania robót mogących uszkodzić lub zniszczyć przedmiot, zabezpieczenia miejsca i powiadomienia odpowiednich służb konserwatorskich.

h) gęstość zaludnienia,

Gminę Narol w 2020 r. zamieszkiwało 7956 osób, a średnia gęstość zaludnienia wynosiła około 39 os/km², działki wokół przebudowywanej drogi stanowią obszary zabudowy zagrodowej i jednorodzinnej oraz duży udział mają pola uprawne i lasy.

i) obszary przylegające do jezior,

Tereny przedmiotowej inwestycji nie przylegają do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oznaczonym kodem europejskim PLRW20007228169 o nazwie Tanew do Łosinieckiego Potoku. Status omawianej JCWP – naturalna część wód, typ 7 – potok wyżynny węglanowy z substratem gruboziarnistym, stan chemiczny – dobry, stan/potencjał ekologiczny – umiarkowany. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone. Ze względu na brak możliwości technicznych przedłużono termin osiągnięcia w/w celu środowiskowego do 2027 roku.

Przedsięwzięcie znajduje się ponadto w obszarze jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonych kodem PLGW2000120, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone.

Przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 1642R może potencjalnie oddziaływać na JCWP i JCWPd jedynie w związku z wprowadzaniem do środowiska wód opadowych lub roztopowych z powierzchni utwardzonych.

Planowane przedsięwzięcia może potencjalnie oddziaływać na środowisko wodne zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Możliwość zanieczyszczenia wód na etapie budowy będzie związane przede wszystkim z nieprawidłową organizacją placu budowy i pracą uszkodzonych maszyn i sprzętu. Eksploatacja inwestycji może powodować potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych, jak i podziemnych poprzez emisję zanieczyszczonych wód opadowych lub roztopowych spływających z powierzchni drogi. Jednakże biorąc pod uwagę zakres inwestycji, jego skalę i lokalizację przy prawidłowych warunkach budowy i eksploatacji inwestycja nie przyczyni się do pogorszenia stanu wód podziemnych i powierzchniowych, nie będzie miała również wpływu na pozostałe aspekty gospodarki wodami powierzchniowymi w dorzeczu Wisły. Realizacja inwestycji nie spowoduje zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły w omawianych jednolitych częściach wód powierzchniowych i podziemnych. Planowane przedsięwzięcie nie będzie generować ścieków przemysłowych.

3. *Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:*

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

Charakter i skala przedsięwzięcia wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przebudowa istniejącej drogi jest przedsięwzięciem o zasięgu lokalnym ograniczonym przestrzennie do miejsca lokalizacji i o znaczeniu regionalnym.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Analizowana inwestycja jest przedsięwzięciem o zasięgu lokalnym ograniczonym przestrzennie do miejsca lokalizacji i o znaczeniu regionalnym. Oddziaływanie będzie miało charakter i zasięg ograniczony do terenu nieruchomości, na której zlokalizowana jest droga; nie przewiduje się oddziaływania o zasięgu transgranicznym w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1973).

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,

Charakter i skala przedsięwzięcia wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

Na podstawie danych zawartych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami można wykluczyć prawdopodobieństwo oddziaływań znacząco negatywnych na wody powierzchniowe i podziemne, funkcje ekologiczne oraz ludność, nie wyrzuci ono istotnego oddziaływania na środowisko zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,

Z Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami wynika, że przedsięwzięcie będzie miało charakter ciągły. Analizowana inwestycja w fazie realizacji i eksploatacji w niewielkim stopniu oddziałuje na środowisko naturalne, w tym na wody podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne.

Tego typu inwestycje nie są likwidowane. Bardziej prawdopodobnym scenariuszem jest zastępowanie jednych ciągów drogowych innymi o większej przepustowości i funkcjonalności. W takim przypadku w wyniku budowy nowych dróg istniejące tracą swoją dotychczasową rangę i zmniejsza się na nich natężenie ruchu, jednak likwidacja nie następuje. Zakładając jednak, że w przyszłości nastąpiłaby likwidacja drogi, to należy przyjąć, że wytwarzane wówczas emisje odpadów, substancji i energii kształtowałyby się na poziomie zbliżonym jak podczas fazy realizacji przebudowy.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Planowana inwestycja nie będzie powodowała kumulacji oddziaływań z innymi istniejącymi obiektami w zakresie wpływu na powierzchnię ziemi, szatę roślinną, wody.

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla omawianego przedsięwzięcia strony nie wnosiły żadnych uwag i wniosków

Ze względu na lokalizację, charakter i skalę planowanego przedsięwzięcia, dokonano analizę na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami oraz biorąc pod uwagę opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubaczowie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Stalowej Woli oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz uwarunkowania z art. 63 ust. 1. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247) należy stwierdzić, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko i przekraczać standardów jakości środowiska oraz uciążliwości

Mając na uwadze rodzaj, charakter, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia, oraz wskazane warunki jego realizacji, stwierdza się, iż nie będzie ono w sposób znaczący oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz na obszary wchodzące w skład sieci obszarów Natura 2000, stąd nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, tj. oceny, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie wpłynie również w sposób istotnie negatywny na pełnione funkcje i cele ochrony Roztoczańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie także w sposób znacząco negatywny na funkcjonalność przecinanego korytarza ekologicznego.

Jednocześnie informuję, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych, decyzje te wydawane są w odrębnych postanowieniach i mają inny charakter, dlatego też w przypadku, gdy realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z łamaniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową, konieczne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1098).

Z uwagi na powyższe, uwzględniając uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247) dotyczące rodzajów i charakterystyki przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie a także rodzaju i skali możliwego oddziaływania należy stwierdzić jak w sentencji niniejszej decyzji.

POUCZENIE

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1 a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247), Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
2. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia, o którym mowa w pkt 1 może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w pkt 1, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 w/w ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1 w/w ustawy, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 w/w ustawy.
4. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Przemysłu za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia.
5. Prawomocność decyzji musi zostać potwierdzona przez Organ wydający decyzję, poprzez zamieszczenie w niej odpowiedniej klauzuli.

Otrzymują:

1. Strony postępowania poprzez obwieszczenie:
 - BIP Narol
 - tablica ogłoszeń UMiG Narol
 - tablica ogłoszeń Sołectw: Łukawica, Wola Wielka, Dębiny
2. Starostwo Powiatowe w Lubaczowie, ul. Jasna 1, 37-600 Lubaczów
3. A/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lubaczowie
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej

Sprawę prowadzi:

Katarzyna Kot, tel. 16 631 70 86 wew. 25, e-mail: kkot@narol.pl

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247) charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do Decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Narol znak ROŚ.6220.6.2020 z dnia 05 stycznia 2022 roku.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 1642R na odcinku od końca zabudowań miejscowości Dębiny poprzez miejscowość Wola Wielka do miejscowości Łukawica (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1644R). Długość odcinka drogi objętego remontem wynosi 3,22 km. Inwestycja zlokalizowana jest w całości na terenie gminy Narol. Przebudowa będzie wykonana w obrębie istniejącego pasa drogowego.

Zakres prac obejmował będzie m.in.:

- przebudowę nawierzchni jezdni wraz z jej poszerzeniami do 5,5 m,
- budowę chodnika w terenie zabudowanym, w miejscowości Wola Wielka,
- przebudowę skrzyżowań z drogami publicznymi,
- remont i odtworzenie rowów przydrożnych,
- przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych wraz z przebudową przepustów pod zjazdami w ciągu rowów przydrożnych,
- remont lub przebudowę przepustów pod drogą powiatową, w tym przepustu na rzece Tanew,
- wykonanie zatok lub peronów autobusowych,
- likwidację kolizji z infrastrukturą techniczną niezwiązaną z drogą,
- budowę kanału technologicznego.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie głównie na wzmocnieniu nawierzchni drogi celem dostosowania jej na całej długości do obowiązujących przepisów technicznych w zakresie: szerokości jezdni, szerokości poboczy i nośności. Ponadto wykonany zostanie chodnik dla pieszych na obszarze zabudowanym miejscowości Wola Wielka, remont przepustów pod koroną drogi, remont przepustu na rzece Tanew w m. Wola Wielka, montaż oznakowania pionowego i barier ochronnych. W ramach przebudowy drogi przewiduje się odtworzenie i remont istniejących rowów przydrożnych wraz z wymianą rur na zjazdach i utwardzeniem nawierzchni zjazdów w granicach działki pasa drogowego.

Podstawowym celem realizacji przedsięwzięcia jest poprawa parametrów geometrycznych i technicznych drogi, minimalizacja oddziaływania na środowisko, wzrost bezpieczeństwa pieszych i poruszających się pojazdów dzięki wyeliminowaniu zagrożenia w postaci kolein i ubytków warstwy ścieralnej, a tym samym zmniejszenie ryzyka powstawania wypadków i kolizji, które mogą mieć negatywne skutki dla środowiska. Ponadto realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy komfortu jazdy i jednocześnie zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz pieszego, a więc wpłynie pozytywnie na zdrowie i życie użytkowników drogi oraz środowiska. Wraz z wyżej wymienionymi celami głównymi przebudowa drogi umożliwi zmniejszenie emisji hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza.

Przebudowywana droga zapewnia transport mieszkańcom lokalnych miejscowości Dębiny, Wola Wielka i Łukawica z innymi sąsiadującymi miejscowościami oraz z i do ośrodków o znaczeniu gminnym i powiatowym: Narol, Lubaczów, Cieszanów. Natężenie ruchu pojazdów jest niewielkie i z

prowadzonych obserwacji wynika, że największa intensywność występuje w miesiącach letnich (wakacyjnych) z uwagi na występowanie terenów typowo rolniczych, wypoczynkowych i rekreacyjnych.

W ramach inwestycji przewiduje się realizację robót ograniczoną do działek obecnego pasa drogowego zagospodarowanego jezdnią bitumiczną, poboczami i rowami. W ramach inwestycji zwiększy się powierzchnia terenów utwardzonych, lecz wynika to wyłączenie z faktu dostosowania szerokości drogi do obowiązujących przepisów technicznych oraz budowie chodnika na długości ok. 1,5 km. Jak wskazano powyżej zakres zmian zagospodarowania terenu ograniczony jest wyłącznie do działek obecnego pasa drogowego na których zlokalizowana jest droga powiatowa i przepust na rzece Tanew.

Parametry techniczne drogi po przebudowie:

Klasa drogi	Z
Kategoria ruchu	KR-2
Prędkość projektowana	40 km/h
Liczba jezdni	1
Liczba pasów ruchu	2
Szerokość jezdni	5,50 (2x2,75m)
Szerokość poboczy gruntowych	0,75 lub 1,0 m
Szerokość poboczy utwardzonych	od 1,0 do 1,5 m
Szerokość chodnika przy jezdni	2,0 m (z lokalnymi zawężeniami do 1,25 m)

Wykaz przepustów istniejących przewidzianych do remontu:

P-1, km: 1+569	średnica: 3x200 cm	długość L=10,0 m	remont	rzeka Tanew
P-2, km: 1+639	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-3, km: 1+757	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-4, km: 1+926	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-5, km: 2+073	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-6, km: 2+236	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-7, km: 2+445	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-8, km: 2+694	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy
P-9, km: 2+791	średnica: 80 cm	długość L=10,0 m	remont	rów drogowy

Dla przepustu P-1 na rzece Tanew remont przeprowadzony będzie w zakresie uszczelnienia styków prefabrykowanych elementów rur pomiędzy sobą bez wymiany jego elementów. Wykonanie prac remontowych wymaga rozbiórki istniejącej nawierzchni, wykonania wykopów w obrębie istniejących prefabrykatów rur w przestrzeni pomiędzy istniejącymi ściankami czołowymi przepustu i oczyszczenia prefabrykatów, a następnie uszczelnienie styków zaprawą cementową i izolacją z tworzyw sztucznych. Kolejnym etapem jest wykonanie zasypek prefabrykatów, ułożenie membrany z tworzyw sztucznych nad całym przepustem z nadaniem odpowiednich spadków na zewnątrz i odtworzenie warstw nawierzchni jezdni wraz z wykonaniem chodnika dla pieszych od strony górnej wody. W ramach remontu przepustu nie przewiduje się wykonywania umocnień wlotu i wylotu przepustu, regulacji koryta rzeki, tamowania lub zmieniania przepływów wód. Przepływ wód przez przepust w ciągu całego okresu wykonywania prac i w okresie eksploatacji będzie zachowany jak w stanie dotychczasowym. Wszystkie wykonywane prace przewiduje się realizować z poziomu jezdni drogi, w tym celu zakłada się całkowite zamknięcie drogi dla ruchu pojazdów w trakcie wykonywania remontu przepustu. Przy realizacji prac remontowych nie przewiduje się możliwości zanieczyszczenia koryta rzeki materiałami pochodzącymi z remontu przepustu. Zakres prac remontowych zakłada również brak ingerencji w konstrukcję

przepustu z elementów z betonu, jak ścianki czołowe na wlocie i wylocie oraz prefabrykaty rur przepustu. Jedynymi materiałami podlegającymi rozbiórce i ponownemu wbudowaniu są grunty i konstrukcja nawierzchni drogowej. Zakres prac nie przewiduje robót w korycie rzeki oraz w wodach płynących.

Na przepustach od P-2 do P-9 przewiduje się wykonanie prac remontowych polegających na wymianie ich konstrukcji tj. remont części przelotowych (rur) i ścianek czołowych na nowe elementy bez zmiany parametrów technicznych jak: długość, średnica, lokalizacja, rzędne posadowienia wlotu i wylotu.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych będą wykorzystywane typowe dla tego rodzaju prac materiały takie jak: kruszywo naturalne, mieszanki mineralno – bitumiczne (beton asfaltowy), mieszanka cementowo-piaskowa, beton cementowy, drobnowymiarowe prefabrykowane elementy betonowe, prefabrykowane elementy odwodnienia oraz inne elementy wykończenia dróg.

Główne materiały do budowy drogi i ich szacunkowe zużycie:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------|
| • beton asfaltowy | 1800 m ³ |
| • mieszanka kruszywa łamanego | 500 m ³ |
| • piasek do budowy nasypów | 200 m ³ |
| • piasek stabilizowany cementem | 400 m ³ |
| • prefabrykaty betonowe | 2000 m ² |
| • przepusty prefabrykaty betonowe | 350 mb |
| • przepusty z tworzyw sztucznych | 80 mb |