

Krasnystaw, dnia 14 października 2019 r.

GK.6220.1.2019

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 75 ust. 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w związku z art. 104 oraz art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Krasnostawskiego, ul. Sobieskiego 3, 22-300 Krasnystaw reprezentowanego przez Łukasza Milewskiego, Drogowiec Sp. z o.o., ul. Zwierzyniecka 10 lok. 3, 15-333 Białystok, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi powiatowej 3137L Krasnystaw (ul. Bieleszy) – Łany – Kol. Chełmiec w m. Łany na odcinku od km 1+508 do km 3+360”

1. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko
2. nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności

UZASADNIENIE

Powiat Krasnostawski, ul. Sobieskiego 3, 22-300 Krasnystaw reprezentowany przez Łukasza Milewskiego, Drogowiec Sp. z o.o., ul. Zwierzyniecka 10 lok. 3, 15-333 Białystok zwrócił się w dniu 18 kwietnia 2019 r. do Wójta Gminy Krasnystaw z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi powiatowej 3137L Krasnystaw (ul. Bieleszy) – Łany – Kol. Chełmiec w m. Łany na odcinku od km 1+508 do km 3+360”. W dniu 9 maja 2019 r. Wójt Gminy Krasnystaw zwrócił się z wezwaniem do uzupełnienia braków formalnych wniosku. Pismem z dnia 16.05.2019 r. braki zostały uzupełnione.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, zaliczono do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje Wójt Gminy Krasnystaw w porozumieniu z Burmistrzem Krasnegostawu, ponieważ przedmiotowe przedsięwzięcie wykracza poza obszar Gminy Krasnystaw i obejmuje swoim zasięgiem tereny Miasta Krasnystaw.

Wobec powyższego Wójt Gminy Krasnystaw, stosownie do art. 73 ust. 1 wyżej cytowanej ustawy wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych

Urząd Gminy Krasnystaw

zawieszona

2020-03-02

uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Strony o wszczęciu postępowania zostały zawiadomione zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko ustala, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tj. Wójt Gminy Krasnystaw, po zasięgnięciu opinii odpowiednich organów.

Dlatego też organ prowadzący postępowanie zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ww. ustawy zwrócił się dnia 21 maja 2019 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Zamościu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krasnymstawie z prośbą o wyrażenie opinii w zakresie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalenia ewentualnego zakresu raportu dla ww. przedsięwzięcia. Do pisma dołączono wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krasnymstawie pismem znak: ONS-NZ.022/2/19.JS z dnia 22 maja 2019 r. wskazał do rozpatrzenia wniosku Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem znak: DNS-NZ.7016.85.2019GT z dnia 29.05.2019 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z dnia 02.10.2019 r. znak: DNS-NZ.7016.188.2019.MJ podtrzymał swoje stanowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Zamościu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wskazał do rozpatrzenia wniosku Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie w opinii z dnia 25 czerwca 2019 r. znak: LU.ZZŚ.436.4.3.129.2019.MR nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Swoje stanowisko uzasadnił brakiem negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Pismem znak: LU.RZŚ.436.4.3.129.2019.MR z dnia 23.09.2019 r. podtrzymał wcześniej wydaną opinię.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WSTII.4220.32.2019.BU z dnia 30 maja 2019 r. wezwał do uzupełnienia braków formalnych w przesłanej dokumentacji. Organ prowadzący postępowanie dnia 3 czerwca 2019 r. wezwał Łukasza Milewskiego Drogowiec Sp. z o.o. do uzupełnienia dokumentów. Wymagane informacje otrzymał pismem z dnia 4 czerwca 2019 r. Wójt Gminy Krasnystaw pismem z dnia 5.06.2019 r. uzupełnił wniosek o wymagane dokumenty.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WSTII.4220.32.2019.BU z dnia 20 sierpnia 2019 r. wezwał do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Organ prowadzący postępowanie dnia 22 sierpnia 2019 r. wezwał Łukasza Milewskiego Drogowiec Sp. z o.o. do uzupełnienia dokumentów. Wymagane informacje otrzymał w dniu 11.09.2019 r. Wójt Gminy Krasnystaw w dniu 16.09.2019 r. uzupełnił wniosek w wymaganym zakresie. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w piśmie znak: WSTII.4220.32.2019.BU z dnia 30 września 2019 r. wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi powiatowej 3137L Krasnystaw (ul.

Bieleszy) – Łany – Kol. Zastawie w m. Łany na odcinku od km 1+508 do km 3+630" nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożenia obowiązków działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c ustawy o os w następującym zakresie:

1. Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków (tj. w okresie od 16 października do końca lutego). W przypadku konieczności prowadzenia prac w innym okresie należy zapewnić nadzór eksperta przyrodnika z co najmniej kilkuletnim, udokumentowanym doświadczeniem w pracy w terenie lub dorobkiem naukowym z zakresu ornitologii, którego zadaniem będzie kontrolowanie realizacji ww. prac w odniesieniu do obowiązujących zakazów ochrony gatunkowej.
2. W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do usunięcia przed uszkodzeniem lub zniszczeniem w czasie realizacji inwestycji należy zastosować następujące rozwiązania:
 - w sytuacji, gdy prace ziemne w otoczeniu drzew przeprowadzane będą w sezonie suchym, zabezpieczyć korzenie i glebę w ich otoczeniu od strat wilgoci,
 - prowadząc prace w pobliżu drzew zachować ostrożność w celu nie dopuszczenia do odkrycia, przesuszenia i uszkodzenia systemu korzeniowego; w przypadku konieczności odsłonięcia korzeni, przykryć je matą lub włókniną w celu zabezpieczenia przed przesuszeniem,
 - w bliskim sąsiedztwie drzew prace ziemne wykonywać ręcznie,
 - w otoczeniu drzew nie składować materiałów budowlanych.

Wójt Gminy Krasnystaw biorąc powyższe pod uwagę, oraz uwzględniając łączne uwarunkowania, określone w art. 63 ust. 1 cytowanej ustawy, odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

W ramach postępowania złożono wymagane prawem dokumenty.

Wójt Gminy Krasnystaw przeanalizował posiadane dokumenty pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz uwzględniając łączne uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 cytowanej ustawy, stwierdził odnośnie:

1) rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:*

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 3137L Krasnystaw (ul. Bieleszy)- Łany- Kol. Chełmiec w m. Łany na długości około 2,1 km tj. od km 1+508 do km 3+630.

Analizowany odcinek przedmiotowej drogi powiatowej nr 3137L usytuowany jest na terenie: miasta Krasnystaw, w obrębie ewidencyjnym Zastawie Przedmieście oraz na terenie gminy Krasnystaw, w obrębach ewidencyjnych: Zastawie Kolonia oraz Łany, powiat krasnostawski, województwo lubelskie. Wykaz działek na terenie ww. obrębów został wyszczególniony w treści przedłożonej kip.

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej częściowo (w końcowym odcinku) przebiega przez teren zabudowany oraz w głównej mierze w sąsiedztwie terenów użytkowanych rolniczo. Aktualnie droga na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną. Jej stan techniczny jest bardzo zły. Występują liczne

deformacje podłużne, poprzeczne oraz zastoiska wody. Istniejące pobocza oraz rowy przydrożne są także w złym stanie technicznym, zasypane bądź zarośnięte - nie pozwalają na sprawne odprowadzanie wód opadowych i roztopowych.

Aktualnie droga posiada następujące parametry:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa drogi - Z,
- kategoria ruchu - KR1,
- prędkość projektowana - $V_p=40$ km/h,
- szerokość jezdni - 5,0-5,5 m,
- szerokość pasów ruchu - 2,5-2,75 m,
- szerokość poboczy - 1,0-1,5 m,
- szerokość zjazdów - 3,0-6,0.

Z informacji zawartych w kip, wynika, iż zakres rozbudowy przedmiotowej drogi powiatowej obejmuje budowę: jezdni, poboczy, chodników, zatok autobusowych, zjazdów indywidualnych i publicznych, budowę i przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi, budowę, przebudowę i likwidację rowów drogowych i odwadniających wraz z przepustami w ciągu tych rowów, budowę korytek ściekowych z prefabrykatów betonowych, budowę, przebudowę i rozbiórkę przepustów oraz budowę i przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej.

Z uzupełnienia kip wynika, iż planowana inwestycja będzie związana z zajęciem nowych terenów, nie stanowiących aktualnie pasa drogowego. Do zajęcia pod pas drogowy przewiduje się grunty bezpośrednio przylegające do istniejącego pasa drogowego. W przeważającej większości są to grunty już przekształcone działalnością człowieka. Działki, na których przewiduje się roboty budowlane są we władaniu inwestora lub inwestor uzyska prawo do ich dysponowania.

Parametry techniczne analizowanej drogi powiatowej po rozbudowie będą następujące:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa drogi - Z,
- kategoria ruchu - KR2,
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h,
- szerokość jezdni - 6,0 m,
- szerokość pasem ruchu - 3,0 m,
- szerokość poboczy - 1,0-1,5 m,
- szerokość zjazdów - 4,0-5,0 m.

Jak wynika z kip, ze względów bezpieczeństwa i zapewnienia normatywnych spadków, umożliwiających sprawne odwodnienie zajdzie konieczność korekt drogi w profilu podłużnym. Skrzyżowania zaprojektowano jako zwykłe przy zachowaniu warunków zgodnych z obowiązującymi przepisami technicznymi.

Odwodnienie przedmiotowej drogi będzie zapewnione poprzez rowy drogowe chłonno-odparowujące i korytka ściekowe. Zgodnie z §17 ust 1 pkt 1 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. poz. 1311) w przypadku dróg powiatowych klasy L i Z wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez podczyszczania.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż powierzchnia terenu objętego planowanym przedsięwzięciem wyniesie około 7,2 ha.

- 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*

Jak wynika z kip na terenie przewidzianym do realizacji omawianego przedsięwzięcia oraz w obszarze potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia nie są zlokalizowane, realizowane i zrealizowane inne przedsięwzięcia, które mogą prowadzić do skumulowania z planowanym przedsięwzięciem.

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

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej częściowo (w końcowym odcinku) przebiega przez teren zabudowany oraz w głównej mierze w sąsiedztwie terenów użytkowanych rolniczo.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie związana z zapotrzebowaniem na surowce (materiały budowlane): kruszywa (żwir, piasek), cement, prefabrykaty betonowe, rury przepustowe, beton asfaltowy, a także paliwo oraz woda. Na etapie realizacji inwestycji szacunkowe zapotrzebowanie na kruszywo naturalne (podbudowa dróg, pobocza) wyniesie około 3500 m³, beton asfaltowy około 1500 m³. Natomiast szacunkowe zapotrzebowanie na wodę na tym etapie wyniesie około 400 m³ zaś na paliwo do realizacji inwestycji około 200 m³.

Z kip wynika, iż na etapie eksploatacji inwestycji wystąpi zapotrzebowanie na wodę do oczyszczania drogi w ilości uzależnionej od zakresu prac utrzymaniowych, a także materiały do zimowego utrzymania drogi tj. piasek, sól w ilościach uzależnionych od okresu zimowego utrzymania dróg. Wystąpi także, w przypadku zaistnienia takiej potrzeby, zapotrzebowanie na materiały do utrzymania oznakowania poziomego, pionowego i elementów bezpieczeństwa ruchu (w miarę eksploatacji drogi i zużycia np. zniszczenia w wyniku kolizji). Etap eksploatacji będzie wiązał się również ze zużyciem materiałów do utrzymania nawierzchni jezdni, poboczy, zjazdów, chodników, zatok autobusowych oraz innych materiałów i paliw niezbędnych do utrzymania drogi w należytym stanie technicznym.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż wierzchnia warstwa ziemi urodzajnej tzw. humus będzie złożony w wyznaczonym miejscu w celu jego późniejszego wykorzystania.

Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest w większości przekształcony przez działalność człowieka (pas drogowy), wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,

- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,
 - zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych.
- W związku z powyższym realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na faunę, florę oraz krajobraz.

d) emisji i występowania innych uciążliwości

Z informacji zawartych w kip wynika, iż głównym źródłem zanieczyszczeń do powietrza i hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny budowlane i pojazdy transportujące materiały i surowce. Prace ziemne będą powodowały pylenie. Hałas podczas prac realizacyjnych będzie skupiony w rejonie aktualnego frontu prowadzonych prac. Będzie to hałas okresowy, nie kumulujący się w środowisku, przemieszczający się wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi. Uciążliwości związane z etapem realizacji będą krótkotrwałe, o zmiennym natężeniu i lokalnym zasięgu, które ustaną z chwilą zakończenia prac realizacyjnych.

W celu minimalizacji emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza oraz hałasu do środowiska na etapie budowy przewiduje się m.in. prace przy zastosowaniu urządzeń i maszyn należy wykonywać zgodnie z opracowanym harmonogramem prac, co umożliwi optymalne wykorzystanie sprzętu na terenie budowy, eliminuje przestoje i ogranicza kumulacje emisji, stosowanie maszyn i urządzeń sprawnych technicznie o korzystnych parametrach akustycznych, sprzęt nie będzie przeciążany zaś środki transportu nie będą przeładowywane. Transport materiałów sypkich będzie zabezpieczony przed pyleniem. Ponadto, wszystkie prace prowadzone będą w porze dziennej.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż etap eksploatacji drogi będzie związany z emisją zanieczyszczeń do powietrza i hałasu. Najbliżej usytuowane tereny chronione przed hałasem stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zagrodowej. Przewiduje się, iż realizacja planowanej inwestycji w sposób istotny wpłynie na poprawę klimatu akustycznego i warunków aerosanitarnych w jej otoczeniu. Poprawie ulegnie nawierzchnia drogi co przełoży się na zmniejszenie hałasu, drgań i zanieczyszczeń pyłowo-gazowych. Realizacja przedsięwzięcia poprawi bezpieczeństwo, komfort jazdy oraz przełoży się na płynność ruchu pojazdów.

Funkcjonowanie drogi będzie związane z odprowadzaniem zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych. Na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej zostanie zastosowany system odwodnienia za pomocą korytek ściekowych prefabrykowanych z odprowadzeniem do rowów odwadniających otwartych, obsianych gęstą, wysoko koszoną trawą na warstwie humusu. Jak wynika z kip, efekt oczyszczania wód opadowych w rowach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40-90%, a dla substancji ropopochodnych 20-90%.

Ponadto, zgodnie z §17 ust. 1 pkt 1 ww. rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r., w przypadku dróg powiatowych klasy L, Z (przedmiotowa inwestycja) wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez podczyszczania. Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia po zastosowaniu rozwiązań zabezpieczających nie będzie negatywnie wpływać na środowisko wodno-gruntowe.

Ponadto, na podstawie „Wytocznych prognozowania stężenia zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” opracowanych przez Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM Sp. z o.o., z których wynika, iż zawartość substancji ropopochodnych z terenu dróg o wyższej kategorii, niż analizowana droga, wykazują śladowe ich zawartości. Dlatego też przyjmuje się, iż stężenie węglowodorów ropopochodnych w wodach odprowadzanych z terenu dróg o takim rodzaju jak przedmiotowa droga (droga powiatowa o niewielkim natężeniu ruchu) jest mniejsze niż wartość dopuszczalna w ww. rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. - tj. 15 mg/l. Zatem, w wyniku normalnej eksploatacji drogi (wyłączając sytuacje awaryjne np. wypadki drogowe) nie wystąpi negatywne oddziaływanie na środowisko wodne.

- e) *ocenianego 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*

Przedmiotowa inwestycja polega na przebudowie istniejącej drogi, funkcjonującej w istniejącym układzie przestrzenno-komunikacyjnym. Z uwagi na powyższe oraz biorąc pod uwagę lokalną skalę inwestycji nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na klimat. Inwestycja będzie związana z wycinką drzew i krzewów, jednak jej zakres będzie ograniczony do niezbędnego minimum. Nie dojdzie zatem do znaczącej utraty siedlisk zapewniających pochłanianie CO₂. Ponadto, stwierdza się brak potencjalnej możliwości aby zmiany klimatyczne obserwowane w otoczeniu terenu inwestycji i w ujęciu całego kraju oddziaływały w sposób negatywny w fazie realizacji na planowaną inwestycję. Technologia budowy ciągów komunikacyjnych jest odpowiednio zaadoptowana do ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur.

Również w fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego wpływu na klimat. Ciąg komunikacyjny będzie pełnił identyczną funkcję, jak w stanie istniejącym, a planowana poprawa parametrów technicznych nawierzchni drogowej przyczyni się do poprawy mikroklimatu lokalnego pod względem hałasu oraz zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych.

Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją ciągów komunikacyjnych dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne.

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

Na etapie rozbudowy drogi wytwarzane będą odpady. Wytwórcą odpadów w przypadku analizowanej inwestycji będzie wykonawca robot, który odpowiedzialny będzie za zagospodarowanie odpadów poprzez ich maksymalne wykorzystanie bądź przekazanie uprawnionym podmiotom w ramach ich odzysku lub unieszkodliwiania. W fazie realizacji wytwarzane będą odpady z grupy 17 i 20. Węć to głównie odpady wytworzone w wyniku rozbiórki elementów konstrukcji istniejących obiektów (przepustów) oraz utwardzeń istniejącej

nawierzchni. Odpad o kodzie 17 05 04- gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 w ilości 3500 m³ zostanie wywieziony poza teren inwestycji i przekazany uprawnionemu odbiorcy. Odpady należy gromadzić selektywnie, ze wstępnym wyodrębnieniem odpadów nadających się do odzysku. Odpady należy gromadzić w pojemnikach/kontenerach lub na utwardzonym podłożu, w warunkach uniemożliwiających negatywne oddziaływanie na środowisko. Z kip wynika, iż w stosunku do odpadów, które można ponownie wykorzystać w miejscu ich wytworzenia lub przekazać innym podmiotom do dalszego wykorzystania stosowane będą przepisy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016 r. poz. 93).

Wytworzone odpady będą przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom, posiadającym aktualne zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady komunalne powinny być zagospodarowane zgodnie z Regulaminem utrzymania czystości i porządku na terenie gminy Krasnystaw.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż wierzchnia warstwa ziemi urodzajnej tzw. humus będzie złożony w wyznaczonym miejscu w celu jego późniejszego wykorzystania.

Jako główny czynnik zagrożenia na środowisko wodno-gruntowe zidentyfikowana została możliwość wycieków substancji płynnych z maszyn w czasie awarii. Środki zapobiegania skutkom takich awarii zostaną zapewnione w postaci: trocin, piasku, słomy i szmat. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia należytego stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (olejów, benzyn). Zapobieganie zanieczyszczeniu związane będzie głównie z taką organizacją zaplecza budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby przedostać się do środowiska gruntowo-wodnego wraz ze spływem wód opadowych.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż na etapie realizacji inwestycji plac budowy wyposażony zostanie w przenośne sanitariaty w celu gromadzenia ścieków socjalno-bytowych wytwarzanych w związku z obecnością pracowników na placu budowy. Sanitariaty będą regularnie opróżniane.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi będą wytwarzane odpady w wyniku: czyszczenia powierzchni ulic i placów (w ilości około 0,5 Mg/rok), utrzymania pasa drogowego (w ilości około 0,5 Mg/rok) oraz odpady wytwarzane w wyniku zaśmiecania pasa drogowego przez użytkowników drogi (w ilości około 1,0 Mg/rok). Na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi mogą zostać również wytworzone odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych. Sposób postępowania z odpadami wytworzonymi na tym etapie powinien być zgodny z wymaganiami określonymi w ustawie o odpadach.

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

Z informacji zawartych w kip wynika, iż głównym źródłem zanieczyszczeń do powietrza i hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny budowlane

i pojazdy transportujące materiały i surowce. Prace ziemne będą powodowały pylenie. Hałas podczas prac realizacyjnych będzie skupiony w rejonie aktualnego frontu prowadzonych prac. Będzie to hałas okresowy, nie kumulujący się w środowisku, przemieszczający się wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi. Uciążliwości związane z etapem realizacji będą krótkotrwałe, o zmiennym natężeniu i lokalnym zasięgu, które ustaną z chwilą zakończenia prac realizacyjnych. Najbliżej usytuowane tereny chronione przed hałasem stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zagrodowej. Przewiduje się, iż realizacja planowanej inwestycji w sposób istotny wpłynie na poprawę klimatu akustycznego i warunków aerosanitarnych w jej otoczeniu. Poprawie ulegnie nawierzchnia drogi co przełoży się na zmniejszenie hałasu, drgań i zanieczyszczeń pyłowo-gazowych. Realizacja przedsięwzięcia poprawi bezpieczeństwo, komfort jazdy oraz przełoży się na płynność ruchu pojazdów.

- 2) usytuowania 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*

Przedmiotowa inwestycja nie przecina rzek. Najbliżej przepływającym ciekim powierzchniowym jest rzeka Wieprz, oddalona od miejsca realizacji inwestycji około 1,7 km w kierunku zachodnim.

Na obszarze objętym inwestycją oraz w zasięgu jej oddziaływania nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się również w obszarze zagrożenia powodzią.

- b) *obszary wybrzeży i środowisko morskie*
Przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

- c) *obszary górskie lub leśne,*

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi. Przedmiotowa droga nie obejmuje również terenów leśnych.

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

Z informacji zawartych w uzupełnieniu kip wynika, iż najbliższe ujęcie wód podziemnych usytuowane jest w odległości około 1 km od terenu planowanej inwestycji. Ujęcie to nie posiada wyznaczonej strefy ochrony pośredniej. W bezpośrednim sąsiedztwie omawianego przedsięwzięcia nie występują obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, a także obszary płytkiego zalegania użytkowych poziomów wodonośnych.

- 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,*

Lokalizacja przedmiotowej drogi powiatowej nr 3137L wskazuje, planowany do rozbudowy odcinek drogi usytuowany jest w granicach obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.) tj. w granicach Grabowiecko-Strzeleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (około 2/3 długości całego odcinka drogi) oraz w granicach otuliny Skierbieszowskiego Parku Krajobrazowego (cały analizowany odcinek drogi).

Zgodnie z § 3 Uchwały Nr XLIV/645/2018 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 8 października 2018 r. (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2018 r. poz. 4870) w ramach ustaleń dotyczących czynnej ochrony ekosystemów Obszaru w pkt 6 wymienia się ochronę i kształtowanie zadrzewień, ze szczególnym uwzględnieniem zadrzewień nadwodnych i polnych.

Z informacji zawartych w uzupełnieniu kip wynika, iż realizacja planowanej inwestycji będzie wiązała się z wycinką około 158 sztuk drzew. Jak stwierdzono w przedłożonym uzupełnieniu są to w większości młode okazy, w złym stanie zdrowotnym, nie przedstawiające dużych wartości przyrodniczych. Ponadto, do wycinki zostaną przeznaczone te drzewa, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem oraz infrastrukturą zaś jej skala zostanie ograniczona do niezbędnego minimum.

Ponadto, najbliższej tj. w odległości około 1,1 km w kierunku południowo-wschodnim, względem terenu planowanej inwestycji, usytuowany jest Skierbieszowski Park Krajobrazowy zaś w odległości około 1,6 km w kierunku południowo-zachodnim położony jest obszar Natura 2000 - obszar o znaczeniu dla Wspólnoty- Izbicki Przełom Wieprza PLH060030.

Przedmiotowa przebudowa odcinka drogi powiatowej przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi. Z uwagi na znaczną odległość ww. form ochrony przyrody oraz lokalny zasięg inwestycji i niewielką jej skalę nie przewiduje się aby planowane przedsięwzięcie w sposób negatywny oddziaływało na ww. formy ochrony przyrody, w tym obszar Natura 2000.

Przedmiotowa droga usytuowana jest poza zasięgiem głównych korytarzy ekologicznych. Ponadto, jak wynika z kip, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu na przedmiotowej drodze migracja zwierząt po jej terenie będzie możliwa. Efekt bariery nie wystąpi.

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

Z karty informacyjnej nie wynika aby teren inwestycji obejmował obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

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

Przedsięwzięcie nie obejmuje obszarów objętych ochroną konserwatorską oraz wpisanych do rejestru zabytków.

h) gęstość zaludnienia

Gęstość zaludnienia gminy wiejskiej Krasnystaw, wg. danych GUS z 2016 r. wynosi 58 os./km², zaś gminy miejskiej Krasnystaw wynosi 454 osoby/km².

i) obszary przylegające do jezior

Miejsce realizacji inwestycji nie przylega do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

Planowane przedsięwzięcie leży poza terenami uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Teren planowanego przedsięwzięcia położony jest w obrębie Głównego Zbiornika Podziemnych Ni 407 Niecka Lubelska (Chełm-Zamość), gdzie wody podziemne występują w utworach kredowych. Zbiornik ten ma charakter szczelinowo-porowy.

Z informacji zawartych w uzupełnieniu kip wynika, iż najbliższe ujęcie wód podziemnych usytuowane jest w odległości około 1 km od terenu planowanej inwestycji. Ujęcie to nie posiada wyznaczonej strefy ochrony pośredniej. W bezpośrednim sąsiedztwie omawianego przedsięwzięcia nie występują obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, a także obszary płytkiego zalegania użytkowych poziomów wodonośnych.

Przedmiotowa inwestycja nie przecina rzek. Najbliżej przepływającym ciekim powierzchniowym jest rzeka Wieprz, oddalona od miejsca realizacji inwestycji około 1,7 km w kierunku zachodnim.

Obszar planowanej inwestycji położony jest w obszarze:

- jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Wieprz od Żółkiewki do oddzielenia się Kan. Wieprz-Krzna, (RW200019243931)
- jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Dopływ spod Rudki, (RW2000624372)
- jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Wojsławka, (RW2000624349)
- jednolitych części wód podziemnych JCWPd nr 90 (PLGW200090).

Źródłem bezpośrednich negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody gruntowe na etapie eksploatacji mogą być zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych, spływających z nawierzchni utwardzonych oraz wycieki niebezpiecznych dla środowiska substancji powstających w wyniku wypadków drogowych. Na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej zostanie zastosowany system odwodnienia za pomocą korytek prefabrykowanych z odprowadzeniem do rowów odwadniających otwartych obsianych gęstą, wysoko koszoną trawą na warstwie humusu. Efekt oczyszczania

wód opadowych w rowach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40-90%, a dla substancji ropopochodnych 20-90%. [Sawicka-Siarkiewicz H., 2004: Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru. Dział Wyd. IOŚ, Warszawa.] Biorąc pod uwagę te wartości przedostanie się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych jest znikome. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, w przypadku dróg powiatowych klasy L, Z (przedmiotowa inwestycja) wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez podczyszczania (§21 pkt. 2). Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia po zastosowaniu rozwiązań zabezpieczających (w czasie budowy będzie wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt, właściwie eksploatowany i konserwowany, w celu wykluczenia możliwości wycieku substancji ropopochodnych) nie będzie negatywnie wpływała na jakość ww. jednolitych części wód i nie będzie zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych.

- 3) rodzaju, cech i skali możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 cytowanej ustawy, wynikające z:

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

Uciążliwości związane z etapem realizacji będą krótkotrwałe, o zmiennym natężeniu i lokalnym zasięgu, które ustaną z chwilą zakończenia prac realizacyjnych.

Po zakończeniu budowy zostanie poprawiony standard nawierzchni, w związku z czym ruch będzie się odbywał płynnie, skutkiem czego będzie obniżenie poziomu emisji hałasu i spalin oraz zmniejszenie drgań.

- b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze*

Ze względu na znaczne oddalenie inwestycji od granic państwowych oraz lokalny zasięg oddziaływania nie wystąpi oddziaływanie przedsięwzięcia poza terytorium RP.

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

Charakter i skala inwestycji wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności.

- d) *prawdopodobieństwa oddziaływania*

Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko, zarówno podczas realizacji jak i eksploatacji.

e) *czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania*

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą okresowe, przemijające i ustąpią z chwilą ukończenia prac budowlanych.

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*

Z informacji przedstawionych w kip wynika, iż na etapie funkcjonowania drogi standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza nie zostaną przekroczone.

g) *możliwości ograniczenia oddziaływania*

Po zakończeniu budowy zostanie poprawiony standard nawierzchni, w związku z czym ruch będzie się odbywał płynnie, skutkiem czego będzie obniżenie poziomu emisji hałasu i spalin oraz zmniejszenie drgań.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego, organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez publiczne zawiadomienia tj. o wszczęciu postępowania. W zawiadomieniu wskazywano, gdzie i w jakich terminach strony mogą zapoznać się ze zgromadzoną dokumentacją sprawy oraz wnieść wnioski i zastrzeżenia.

W niniejszej decyzji zostały wzięte pod uwagę i uwzględnione ustalenia zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz w opiniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie.

Uwzględniając przedstawione warunki minimalizujące wpływ na środowisko stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych pracach i działaniach ochronnych.

W trakcie toczącego się postępowania nie złożono żadnych uwag ani skarg, co do wyżej wymienionego przedsięwzięcia.

W dniu 16.08.2019 r. Łukasz Milewski działając w imieniu Powiatu Krasnostawskiego wystosował pismo nr: D-KRŁ-16-2019.ŁM zwracając się o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej 3137L Krasnostaw (ul. Bieleszy) – Łany – Kol. Chełmiec w m. Łany na odcinku od km 1+508 do km 3+360” rygoru natychmiastowej wykonalności.

Swój wniosek uzasadnił możliwością poniesienia strat finansowych przez Inwestora związanych z nieotrzymaniem dofinansowania do realizacji inwestycji.

Zgodnie z art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub ważny interes strony.

Wójt Gminy Krasnystaw, przychylając się do argumentacji wnioskodawcy postanowił nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Z uwagi na możliwość nieotrzymania dofinansowania istnieje niebezpieczeństwo niepozyskania środków zewnętrznych, które mają kluczowe znaczenie dla realizacji inwestycji. Z tego względu należało uznać, że nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest uzasadnione ze względu na ważny interes strony.

W związku z powyższym Wójt Gminy Krasnystaw biorąc powyższe pod uwagę, postanowił jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Chełmie za pośrednictwem Wójta Gminy Krasnystaw w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zwalnia się od opłaty skarbowej
na podstawie art. 7 pkt. 3
ustawy o opłacie skarbowej
z dnia 16 listopada 2006 r.
(Dz. U. 2019 r., poz. 1000 ze zm.)

Zwoltek Mariusz



Wójt
mgr Edyta Gajewiak-Powroźnik

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Łukasz Milewski, Drogowiec Sp. z o.o., ul. Zwierzyniecka 10 lok. 3, 15-333 Białystok
2. Strony postępowania w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.),
3. Burmistrz Krasnegostawu, ul. Plac 3-go Maja 29, 22-300 Krasnystaw,
4. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych II w Chełmie, ul. H. Kamieńskiego 6, 22-100 Chełm,
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie, ul. Leszka Czarnego 3, 20-610 Lublin,
3. Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie, ul. Pielęgniarek 6, 20-708 Lublin.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia
zgodnie z art. 82 ust 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,
udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.), polegającego na
**„Przebudowie drogi powiatowej 3137L Krasnystaw (ul. Bieleszy) – Łany – Kol.
Chełmiec w m. Łany na odcinku od km 1+508 do km 3+360”**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 3137L Krasnystaw (ul. Bieleszy)- Łany- Kol. Chełmiec w m. Łany na długości około 2,1 km tj. od km 1+508 do km 3+630.

Analizowany odcinek przedmiotowej drogi powiatowej nr 3137L usytuowany jest na terenie: miasta Krasnystaw, w obrębie ewidencyjnym Zastawie Przedmieście oraz na terenie gminy Krasnystaw, w obrębach ewidencyjnych: Zastawie Kolonia oraz Łany, powiat krasnostawski, województwo lubelskie. Wykaz działek na terenie ww. obrębów został wyszczególniony w treści przedłożonej kip.

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej częściowo (w końcowym odcinku) przebiega przez teren zabudowany oraz w głównej mierze w sąsiedztwie terenów użytkowanych rolniczo. Aktualnie droga na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną. Jej stan techniczny jest bardzo zły. Występują liczne deformacje podłużne, poprzeczne oraz zastoiska wody. Istniejące pobocza oraz rowy przydrożne są także w złym stanie technicznym, zasypane bądź zarośnięte - nie pozwalają na sprawne odprowadzanie wód opadowych i roztopowych.

Aktualnie droga posiada następujące parametry:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa drogi- Z,
- kategoria ruchu - KR1,
- prędkość projektowana - $V_p=40$ km/h,
- szerokość jezdni - 5,0-5,5 m,
- szerokość pasów ruchu - 2,5-2,75 m,
- szerokość poboczy - 1,0-1,5 m,
- szerokość zjazdów - 3,0-6,0.

Z informacji zawartych w kip, wynika, iż zakres rozbudowy przedmiotowej drogi powiatowej obejmuje budowę: jezdni, poboczy, chodników, zatok autobusowych, zjazdów indywidualnych i publicznych, budowę i przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi, budowę, przebudowę i likwidację rowów drogowych i odwadniających wraz z przepustami w ciągu tych rowów, budowę korytek ściekowych z prefabrykatów betonowych, budowę, przebudowę i rozbiórkę przepustów oraz budowę i przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej.

Z uzupełnienia kip wynika, iż planowana inwestycja będzie związana z zajęciem nowych terenów, nie stanowiących aktualnie pasa drogowego. Do zajęcia pod pas drogowy przewiduje się grunty bezpośrednio przylegające do istniejącego pasa drogowego.

W przeważającej większości są to grunty już przekształcone działalnością człowieka. Działki, na których przewiduje się roboty budowlane są we władaniu inwestora lub inwestor uzyska prawo do ich dysponowania.

Parametry techniczne analizowanej drogi powiatowej po rozbudowie będą następujące:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa drogi - Z,
- kategoria ruchu - KR2,
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h,
- szerokość jezdni - 6,0 m,
- szerokość pasem ruchu - 3,0 m,
- szerokość poboczy - 1,0-1,5 m,
- szerokość zjazdów - 4,0-5,0 m.

Jak wynika z kip, ze względów bezpieczeństwa i zapewnienia normatywnych spadków, umożliwiających sprawne odwodnienie zajdzie konieczność korekt drogi w profilu podłużnym. Skrzyżowania zaprojektowano jako zwykle przy zachowaniu warunków zgodnych

z obowiązującymi przepisami technicznymi.

Odwodnienie przedmiotowej drogi będzie zapewnione poprzez rowy drogowe chłonno-odparowujące i korytka ściekowe. Jak wynika z kip, efekt oczyszczania wód opadowych w rowach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40-90%, a dla substancji ropopochodnych 20-90%.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż powierzchnia terenu objętego planowanym przedsięwzięciem wyniesie około 7,2 ha.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż głównym źródłem zanieczyszczeń do powietrza i hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny budowlane i pojazdy transportujące materiały

i surowce. Prace ziemne będą powodowały pylenie. Hałas podczas prac realizacyjnych będzie skupiony w rejonie aktualnego frontu prowadzonych prac. Będzie to hałas okresowy, nie kumulujący się w środowisku, przemieszczający się wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi. Uciążliwości związane z etapem realizacji będą krótkotrwałe, o zmiennym natężeniu i lokalnym zasięgu, które ustaną z chwilą zakończenia prac realizacyjnych.

W celu minimalizacji emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza oraz hałasu do środowiska na etapie budowy przewiduje się m.in. prace przy zastosowaniu urządzeń i maszyn należy wykonywać zgodnie z opracowanym harmonogramem prac, co umożliwi optymalne wykorzystanie sprzętu na terenie budowy, eliminuje przestoje i ogranicza kumulacje emisji, stosowanie maszyn i urządzeń sprawnych technicznie o korzystnych parametrach akustycznych, sprzęt nie będzie przeciążany zaś środki transportu nie będą przeładowywane. Transport materiałów sypkich będzie zabezpieczony przed pyleniem. Ponadto, wszystkie prace prowadzone będą w porze dziennej.

Etap eksploatacji drogi będzie związany z emisją zanieczyszczeń do powietrza i hałasu. Najbliżej usytuowane tereny chronione przed hałasem stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zagrodowej. Przewiduje się, iż realizacja planowanej inwestycji w sposób istotny wpłynie na poprawę klimatu akustycznego i warunków aerosanitarnych w jej otoczeniu. Poprawie ulegnie nawierzchnia drogi co przełoży się na zmniejszenie hałasu, drgań i zanieczyszczeń pyłowo-gazowych. Realizacja przedsięwzięcia poprawi bezpieczeństwo, komfort jazdy oraz przełoży się na płynność ruchu pojazdów.

WOJTF
mgr Edyta Gajownik-Poprawnik