

14 MAR. 2019

(data wpływu)

Nr dziennika:

415 118

Rokietnica, dnia 14.03.2019r.

RROŚ.6220.1.2017/2019

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 75 ust. 4, oraz art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 późn. 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 poz. 71, z późn. zm.) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Nadleśnictwa Kańczuga ul. Węgierska 32, 37-220 Kańczuga w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „**Przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska – Bełwin w leśnictwie Węgierka od km 0+000,00 do km 2+056,15**”, i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko,

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.: „**Przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska – Bełwin w leśnictwie Węgierka od km 0+000,00 do km 2+056,15**”

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem zadania jest przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska – Bełwin w Leśnictwie Węgierka od km ok. 0+000,00 do km ok. 2+056,15 na działkach oznaczonych w obrębie ewidencyjnym:

- Węgierka dz. nr : 577, 1931, 1968, 1967/1.
- Tuligłowy dz. nr 1893/1, 1894, 1896/3, 1896/2, 1897, 1899, 1900, 1901, 1902.
- Rokietnica dz. nr 3238

Planuje się wykonać przebudowę drogi leśnej po istniejącym śladzie, o szerokości nawierzchni wynoszącej ok. 3,2 m wykonanej z mas bitumicznych, na istniejącej podbudowie, pobocza ulepszone kruszywem kamiennym szerokości 0,5 m + 0,25 m gruntowe. Przewidziano wykonanie mijanek o nawierzchni bitumicznej o szerokości ok. 3 m. Ponadto planuje się wykonanie zjazdów na drogi leśne boczne i szlaki zrywkowe, składnic utwardzonych i gruntowych, budowę przepustów, umocnienie skarp cieku przy zbliżeniu do drogi oraz budowę/przebudowę rowów otwartych. W zakres prac objętych przedsięwzięciem wchodzi również wycinka drzew oraz karczowanie i wywóz karpiny. Maksymalny pas pod przebudowę drogi będzie posiadał ok. 52 m szerokości (jednostronna składnica drzewna), a minimalny 10 m.

Droga będzie wykorzystywana jako droga zbiorcza pełniąca funkcję dojazdu pożarowego oraz szlaku komunikacyjnego służącego gospodarce leśnej. Po drodze będą mogły przemieszczać się jedynie pojazdy służby leśnej i służb ratowniczych, samochodów do wywozu drewna oraz osób posiadających odpowiednie zezwolenia. Ograniczenia w dostępie do drogi będą wprowadzone poprzez ustawienie odpowiednich znaków zakazu (B-1) z adnotacją o ww. wyjątkach.

Przedmiotowa droga będzie przebiegać po istniejącym pasie drogowym. Planowane przedsięwzięcie leży w granicach udokumentowanych złóż geologicznych gazu ziemnego.

II. Określam warunki na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

1. Prace związane z budową/przebudową rowów i przepustów będą prowadzone poza okresem rozrodu płazów tj. poza okresem 1 kwietnia – 15 czerwca.
2. Wycinka drzew i krzewów na potrzeby inwestycji będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Ewentualną wycinkę w tym okresie dopuszcza się przeprowadzić pod nadzorem ornitologicznym, po potwierdzeniu przez nadzór braku obecności par lęgowych.
3. Roboty budowlane będą prowadzone w sposób uniemożliwiający uszkodzenie mechaniczne drzew nieprzeznaczonych do wycinki, w tym tylko ręcznie w zasięgu korony drzewa i w odległości co najmniej 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa.
4. W zasięgu korony drzewa i w odległości co najmniej 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa (lub w strefie 4×4 m wokół drzewa) nie będą organizowane place składowe i drogi dojazdowe, jak również nie będzie poruszał się sprzęt mechaniczny oraz nie będzie zmieniany poziom gruntu.
5. W strefie do 10 m od pni drzew nieprzeznaczonych do wycinki, nie będzie przechowywany cement, kruszywa, oleje, paliwa i lepiszcze. Roboty ziemne w obrębie korzeni drzewa nie będą prowadzone w okresie wegetacji roślin.
6. W trakcie realizacji zadania zabezpieczenie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac będzie obejmować:
 - owinięcie pni np. matami słomianymi, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi; oszalowanie będzie otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej;
 - przykrycie odkrytych korzeni matami słomianymi;
 - podlewanie drzewa wodą przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych;
 - po zakończeniu robót będzie wykonany demontaż zabezpieczenia drzewa, obejmujący: rozebranie konstrukcji zabezpieczającej drzewo, usunięcie materiałów zabezpieczających, lekkie spulchnienie ziemi w strefie korzeniowej drzewa.
7. Celem zabezpieczenia wykopów ziemnych przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt prowadzone będą następujące działania: zabezpieczenie wykopów może m. in. poprzez ich przykrycie na czas przerwania robót, poprzez ułożenie siatek, folii wygradzających, wyniesienie szalunku nad poziom terenu lub ustawienie ogrodzeń tymczasowych wzdłuż wykopu wykonanych z geowłókniny; w przypadku zastosowania ścianek Larsena, pozostawienie ich elementów ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu. Przed likwidacją (zasypaniem) wykopów będą sprawdzane dna i ściany pod kątem obecności w nich zwierząt, a w razie ich obecności, będą one przenoszone na właściwe dla nich siedliska. W przypadku zastosowania siatek oczka powinny mieć średnicę nie większą niż 0,5 cm. Wygradzenie o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnie terenu winno być zaopatrzone w przewieszkę i zakopane na głębokość co najmniej 10 cm. Stan techniczny wygradzenia z folii oraz innych ewentualnych ogrodzeń należy kontrolować co 2 dni.



8. Większość prac związanych z głębokimi wykopami będzie zamykać się w czasie jednej zmiany roboczej.
9. Celem zabezpieczania urządzeń odwodnienia przed możliwością dostania się do nich zwierząt, stosowany będzie szybki, kompleksowy montaż elementów i ich natychmiastowe zabezpieczenie przed dostępem zwierząt.
10. Na etapie realizacji prac stosowane będą działania ochrony czynnej płazów obejmujące:
 - odłowienie zwierząt z obszaru objętego robotami i uwolnienie ich w bezpiecznym miejscu, ekologicznie dostosowanym do ich aktualnych form aktywności (np. w trakcie godów płazy przenoszone są do zbiorników);
 - odłowienie zwierząt z pasa przyszłych robót ziemnych (przed odhumusowaniem gruntu);
 - zabezpieczenie placu budowy przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń tymczasowych;
 - odławianie płazów, które zostaną zatrzymane przez ogrodzenia tymczasowe – w zależności od sytuacji, będą one przenoszone albo na drugą stronę ogrodzonego pasa drogi, albo do siedlisk zastępczych;
 - odławianie płazów z urządzeń odwodnieniowych, wykopów i innych pułapek;
 - odławianie płazów z pasa budowy w miejscach niezabezpieczonych lub z miejsc, w których ogrodzenia tymczasowe okażą się nieskuteczne.
11. Skarpy (skarpa) potoku Węgierka zostaną umocnione jedynie odcinkowo, przy zbliżeniach do drogi. Roboty te będą prowadzone poza okresem 1 kwietnia – 15 czerwca.
12. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (tj. w godz. od 06.00 do 22.00).
13. W celu ograniczenia nadmiernego pylenia i emisji do powietrza na etapie realizacji zadania, należy zastosować takie rozwiązania jak utrzymywanie placu budowy oraz dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie, w tym np. mycie kół pojazdów wyjeżdżających z placu budowy, szczelne zakrywanie skrzyń ładunkowych pojazdów transportujących materiały pyliste i mieszanek bitumiczną.
14. Teren budowy wyposażony zostanie w przenośne sanitariaty, z zapewnieniem odbioru ścieków bytowych przez firmy posiadające stosowne uprawnienia do prowadzenia tego typu działalności.
15. W przypadku odprowadzania wód pochodzących z odwodnienia wykopów do wód powierzchniowych, będą one oczyszczane ze względu na zawartość zawiesiny ogólnej.
16. Zaplecze budowy nie będzie organizowane w sąsiedztwie cieków.
17. Miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych będą zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntu lub wód.
18. Wykorzystywane materiały budowlane będą magazynowane w wyznaczonych miejscach z zabezpieczeniem gruntu przed zanieczyszczeniem. Materiały sypkie będą magazynowane w miejscu utwardzonym. Będą one zabezpieczone (np. przykrywane plandeką) przed wpływem warunków atmosferycznych.
19. Na placu budowy nie będą podejmowane prace serwisowe wykorzystywanego sprzętu i pojazdów, jak np. wymiana oleju.
20. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w zestawy sorbentowe, wykorzystywane do usuwania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych z wykorzystywanych maszyn i urządzeń budowlanych.

21. Prace związane z wykonaniem i przebudową rowów oraz wykonaniem zabezpieczeń brzegów ciek Węgierka, prowadzone z zastosowaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego, będą wykonywane ze stanowisk brzegowych.
22. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w tym ograniczanie ich ilości, magazynowanie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz przekazywanie do ponownego wykorzystania bądź unieszkodliwiania.
23. Przedmiotowa droga nie będzie udostępniana do organizacji rajdów samochodowych, motocyklowych i innych form wyścigów generujących nadmierny hałas.
24. W przypadku natrafienia podczas realizacji prac (w szczególności prac ziemnych), na obiekty o charakterze zabytkowym, sposób prowadzenia prac zostanie uzgodniony z organem właściwym w sprawach ochrony zabytków.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktu I i II postanowienia.
2. Nawierzchni oraz poboczom drogi nadane zostaną odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne, ukierunkowujące spływ wody opadowej lub roztopowej do otwartych rowów przydrożnych.
3. Zakres prac związanych z budową/przebudową rowów i przepustów pod drogą obejmie wykonanie niezbędnych robót ziemnych oraz wykończeniowych. Wloty i wyloty tych przepustów zostaną umocnione z wykorzystaniem narzutu z kamienia naturalnego.
4. Skarpy potoku Węgierka przy odcinkowych zbliżeniach do drogi, zostaną umocnione za pomocą koszy siatkowo-kamiennych.

IV. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie ma obowiązku przeprowadzenia:

- oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,
- postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

V. Charakterystyka przedsięwzięcia:

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględnia zarówno istniejące, jak i planowane obiekty, z wyszczególnieniem ich charakterystycznych parametrów.

U Z A S A D N I E N I E

W dniu 15.12.2017r. został złożony wniosek Nadleśnictwa Kańczuga ul. Węgierska 32, 37-220 Kańczuga z dnia 13.12.2017 r oznaczony nr S.20.6.2017 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska – Bełwin w leśnictwie Węgierka od km 0+000,00 do km 2+062,80”, wraz z załącznikami wynikającymi z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,

udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2013 r., poz. 1235 późn. zm.) tj.

- kartę informacyjną przedsięwzięcia,
- poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Na ten teren nie został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Zawiadomieniem z dnia 22.12.2017 r. powiadomiono strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego. Strony zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z treścią wniosku oraz możliwości składania uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty otrzymania zawiadomienia. W toku prowadzonego postępowania administracyjnego uzyskano opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jarosławiu pismo znak: PSNZ.465-1/18, z dnia 08.01.2018 r. (data wpływu – 10.01.2018 r.) w którym stwierdził, że pod względem spraw sanitarno-higienicznych i zdrowotnych nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismo znak: WOOŚ.4240.3.34.2017.PW.3, z dnia 18.01.2018 r. (data wpływu – 22.01.2018 r.), stwierdza, że realizacja przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska – Belwin w leśnictwie Węgierka od km 0+000,00 do km 2+062,80”** wymaga uzupełnienia braków merytorycznych w stosunku do wymagań dla tego typu dokumentacji określanych art.62a ust.1 w/w ustawy. Braki te nie pozwalają na przeprowadzenie analizy tego typu dokumentu zgodnie z art.63 ust.1 w/w ustawy. Również opinia Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismo znak RZ.ZZŚ.3.436.20.2018.UK z dnia 06.03.2018 r. (data wpływu 09.03.2018) wskazuje braki formalne i wzywa do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia w terminie do 04.04.2018 r. W odpowiedzi na w/w braki merytoryczne Nadleśnictwo Kańczuga pismem znak Zn. spr.:S.20.6.2017 z dnia 15.03.2018 r. (data wpływu – 16.03.2018 r.), przedłożyło uzupełnioną o wymagane informacje Kartę informacyjną przedsięwzięcia. Dyrektor Regionalny Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak WOOŚ.4240.3.34.2017.PW.7 z dnia 29.03.2018 r. (data wpływu 03.04.2018 r.) ponownie stwierdza braki merytoryczne w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazując na tematy do uzupełnienia. Natomiast Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem znak RZ.ZZŚ.3.436.20.2018.UK z dnia 03.04.2018 r. (data wpływu 09.04.2018 r.) stwierdza, że ze względu na skomplikowany charakter sprawy nie może zostać dotrzymany termin załatwienia sprawy. W związku z powyższym wyznaczono nowy termin jej załatwienia do 08.05.2018 r. Pismem z dnia 07.05.2018 r. znak Zn. spr.:S.20.6.2017 (data wpływu 08.05.2018 r.) Nadleśnictwo Kańczuga przedłożyło ponownie uzupełnioną o wymagane informacje Kartę informacyjną przedsięwzięcia. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem znak RZ.ZZŚ.3.436.20-2.2018.UK z dnia 08.05.2018 r. (data wpływu 09.05.2018 r.) zwraca komplet dokumentów stwierdzając, że nie może zająć stanowiska w przedmiotowej sprawie w związku z wejściem w życie w dniu 26.04.2018 r. przepisów ustawy z dnia 28.02.2018 r. o zmianie ustawy – Prawo wodne (Dz.U.2018., poz. 710). W związku z tym, że postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji zostało wszczęte przez Wójta Gminy

Rokietnica w dniu 15.12.2017 r. nie zostało zakończone przed dniem 01.01.2018 r. to zgodnie z w/w nowelizacją Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Przemyśle nie jest właściwy w sprawie wydania opinii w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „**Przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska – Belwin w leśnictwie Węgierka od km 0+000,00 do km 2+062,80**” . Wobec powyższego postępowanie w sprawie wydania opinii dla w/w przedsięwzięcia na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2017 r.poz.1405 ze zm.) stało się bezpodstawne. Dyrektor Regionalny Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak WOOŚ.4240.3.34.2017 PW.9 z dnia 14.05.2018 r. (data wpływu 15.05.2018 r.) wyraża opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „**Przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska – Belwin w leśnictwie Węgierka od km 0+000,00 do km 2+062,80**”, konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 17.05.2018 r. Wójt Gminy Rokietnica wydał postanowienie (znak: RROŚ.6220.1.2017) ustalające zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla w/w przedsięwzięcia. O wydaniu postanowienia ustalający zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko zawiadomiono prawidłowo inwestora i wszystkie strony postępowania. Wójt Gminy Rokietnica postanowieniem z dnia 04.06.2018 r. zawiesił przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 02.10. 2018 r. nr. Zn. spr.:S.20.6.2017 (data wpływu 04.10.2018 r.) Nadleśnictwo Kańczuga przedłożyło raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „**Przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska – Belwin w leśnictwie Węgierka od km 0+000,00 do km 2+062,80**” jednocześnie informując, że przedmiotowa przebudowa drogi realizowana będzie w **km od 0+000,00 do km 2+056,15**”. Zmiana ta wynika z wprowadzenia korekty osi drogi oraz uwzględnieniu w dokumentacji uprzednio wykonanej przebudowy przedmiotowej drogi. Zmianę przebudowy kilometraża uzasadnił też autor opracowania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Pan Andrzej Klecha pismem z dnia 30.09.2018 r. które wpłynęło do Urzędu Gminy Rokietnica w dniu 04.10.2018 r.

Postanowieniem z dnia 05.10.2018 r. Wójt Gminy Rokietnica postanawia podjąć zawieszone postanowienie w przedmiotowej sprawie. Również 05.10.2018 r. zostało wydane Obwieszczenie Wójta Gminy Rokietnica podające do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu podano wszystkie informacje, o których mowa w art. 33 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 (Dz. U. z 2013r., poz. 1235 z późn. zm.), w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21 dniowy termin ich składania. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego do wydania decyzji;
- pisemnie powiadomienie stron postępowania,
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie organu właściwego do wydania decyzji.

W dniu 05.10.2018 r. wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w trybie art. 77 ust. 1 pkt 1 przywołanej na wstępie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia

oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jarosławiu w trybie art. 77 ust. 1 pkt 2 w/w ustawy o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia odnośnie oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji jednocześnie przesyłając w załączeniu niezbędne dokumenty. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jarosławiu w dniu 22.10.2018 r. (data wpływu 24.10.2018 r.) zaopiniował pozytywnie realizację przedmiotowego przedsięwzięcia jednocześnie określając warunki do jej realizacji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak: WOOS.4221.3.2.34.2017.AH2, z dnia 28.11.2018 r. (data wpływu – 29.11. 2018 r.) informuje, że ustawowy termin zaopiniowania nie może być zachowany. Wyznacza nowy termin dokonania uzgodnienia tj. do dnia 21.12.2018 r. W dniu 15.01.2019 r. (data wpływu 15.01.2019 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska dokonał uzgodnienia warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia (postanowienie znak: WOOS.4221.3.2.34.2017.AH.3) jednocześnie określając warunki do jej realizacji.

Pismem z dnia 22.01.2019r. zawiadomiono strony postępowania o zebranych materiałach przed wydaniem decyzji, jednocześnie informując o miejscu i terminie zapoznania się z nimi.

Ustalono, że przedsięwzięcie należy zaliczyć do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r., poz. 71), tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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”. Tym samym przedsięwzięcie będące przedmiotem uzgodnienia należało zaliczyć do grupy mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Wobec powyższego zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 przywołanej wyżej ustawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie jest organem właściwym do wydania żądanego uzgodnienia.

W dokumentacji poza wnioskowanym wariantem realizacyjnym, przeanalizowano również wariant 2, tj. racjonalny wariant alternatywny, który polegałby na budowie nowej drogi w obszarze leśnym. Realizacja przedsięwzięcia w tym wariantcie wiązałaby się z koniecznością wycinki lasu i karczowaniem pni. Wymagana byłaby również budowa nowego systemu odwodnienia pasa drogi. W raporcie dokonano analizy porównawczej wariantów, z uwzględnieniem takich kryteriów jak wpływ na powierzchnię ziemi, krajobraz, środowisko wodne, warunki siedliskowe, walory przyrodnicze, walory kulturowe, klimat lokalny, powietrze, klimat akustyczny, możliwość wystąpienia awarii, zdrowie ludzi, wzajemne oddziaływanie między elementami środowiska i oddziaływanie transgraniczne. Wariant alternatywny jest mniej korzystny pod kątem oddziaływania na środowisko (głównie przyrodnicze) i zdrowie ludzi. Wybrany wariant realizacji przedsięwzięcia jest najbardziej korzystny dla środowiska, a zastosowane rozwiązania techniczno – technologiczne są możliwe do realizacji przy obecnej lokalizacji i obowiązujących przepisach w zakresie ochrony środowiska. Występujące oddziaływania w zakresie np. emisji do powietrza, emisji hałasu czy emisje wód opadowych i roztopowych, nie powodują przekroczeń dopuszczalnych norm w środowisku.

W przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, z uwagi na stan techniczny drogi,

może wystąpić brak możliwości jej dalszej eksploatacji. Pozostawienie stanu istniejącego spowodowałoby pogorszenie bezpieczeństwa, w przypadku wystąpienia pożaru lasu.

Przedmiotowa droga leśna nr 28 stanowi ważny odcinek w sieci dojazdów pożarowych Nadleśnictwa na terenie leśnictwa Węgierka. Bezpośrednio przy niej zlokalizowany jest otwarty zbiornik przeciwpożarowy. Przedmiotowa droga leśna w stanie istniejącym posiada nawierzchnię bitumiczną. Wykorzystywana jest ona jako droga zbiorcza, pełniąca funkcję dojazdu pożarowego oraz szlaku komunikacyjnego służącego gospodarce leśnej prowadzonej przez Nadleśnictwo Kańczuga. Po drodze mogą przemieszczać się jedynie pojazdy służby leśnej i służb ratowniczych, samochodów do wywozu drewna oraz osób posiadających odpowiednie zezwolenia. Aktualnie zły stan techniczny drogi, ubytki w nawierzchni bitumicznej oraz okresowe stagnowanie wody w obrębie jezdni sprawiają, że droga jest okresowo nieprzejezdna.

Użytkownicy nieruchomości znajdujących się w sąsiedztwie terenu prac będą narażeni na niedogodności i utrudnienia powodowane przez fazę budowy. Etap realizacji przedsięwzięcia będzie związany z emisją hałasu, wibracji oraz gazów i pyłów do powietrza ze środków transportu (będzie to emisja o charakterze chwilowym i przejściowym). Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne, a czas ich występowania zależeć będzie od postępu prac i będzie mieć charakter przejściowy. Zaznacza się, że przedmiotowa droga przebiega w większości w terenie leśnym. Potencjalnie narażeni na to oddziaływanie będą głównie mieszkańcy oraz użytkownicy dróg w rejonie planowanego zadania inwestycyjnego.

Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (tj. w godz. od 06.00 do 22.00). W celu ograniczenia nadmiernego pylenia i emisji do powietrza na etapie realizacji zadania, przewiduje się zastosować następujące rozwiązania: utrzymywanie placu budowy oraz dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie, w tym np. mycie kół pojazdów wyjeżdżających z placu budowy, szczelne zakrywanie skrzyń ładunkowych pojazdów transportujących materiały pyliste i mieszanek bitumiczną. Przewiduje się również w trakcie wykonywania nawierzchni stosowanie do budowy gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, w celu ograniczenia do minimum mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy.

Na przeznaczoną do przebudowy drodze, natężenie ruchu samochodowego kształtuje się na poziomie: 3 samochody osobowe i 1 samochód ciężarowy i inny w porze dziennej, 1 samochód osobowy i 1 samochód ciężarowy w porze nocnej.

Zgodnie z dokumentacją, analizując oddziaływanie na powietrze przedmiotowego układu drogowego, wzięto pod uwagę prognozy natężenia ruchu drogowego oraz uwzględniono takie emitowane substancje jak benzen, NO₂, SO₂, ołów, pył zawieszony PM₁₀ i PM_{2,5}, CO, węglowodory alifatyczne i aromatyczne. Przeprowadzone symulacje wykazały, że eksploatacja przedmiotowego układu drogowego nie spowoduje ponadnormatywnego oddziaływania na stan powietrza.

Najbliższy obszar chroniony pod względem akustycznym, sąsiadujący z przedmiotowym układem drogowym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), stanowią tereny zabudowy zagrodowej, dla której dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB wynosi dla pory dnia 65 dB i dla pory nocy 56 dB. Odległość granicy terenu przedsięwzięcia od najbliższej zabudowy mieszkaniowej wynosi ok. 110 m (od strony zachodniej). Dla terenów chronionych pod względem akustycznym, przeprowadzone analizy nie wykazały przekroczeń

dopuszczalnych wartości natężenia poziomu hałasu.

Zasięg oddziaływania przedmiotowej drogi po wykonaniu jej przebudowy ograniczy się do terenu realizacji prac. Ponadto zgodnie z dokumentacją, w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie występują inne inwestycje, mogące generować oddziaływania skumulowane z przedmiotowym zadaniem. W najbliższym otoczeniu nie znajdują się zakłady produkcyjne oraz inne drogi będące źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Powstające odpady będą odpadami typowymi dla tego typu przedsięwzięć i będą zagospodarowywane zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 992 ze zm.). Będą one selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu się w środowisku i przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania.

Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911) (PGW), planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) „Mlecza Wschodnia do Węgierki” – kod: PLRW2000162268829, typ: potok nizinny lessowy lub gliniasty (16). Wskazana JCWP jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan oceniono jako zły (w tym stan ekologiczny – poniżej dobrego, a stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych) i 4(4)-2 (dysproporcjonalne koszty). Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla przedmiotowej JCWP przedłużono do 2021 r. Zlewnia JCWP „Mlecza Wschodnia do Węgierki” została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony: Park Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego, obszarów specjalnej ochrony ptaków PLB180001 Pogórze Przemyskie i obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty PLH180012 Ostoja Przemyska, zależnych od wód. Na podstawie PGW, dla przedmiotowej JCWP ustanowionym celem środowiskowym, jest poprawa stanu ekologicznego, tak aby osiągnąć dobry stan ekologiczny i zapobieganie pogorszeniu stanu chemicznego.

Zgodnie z PGW, działania w ramach przedmiotowego projektu realizowane będą w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 153 (kod: PLGW2000153), w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ilościowy – dobry, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu jej stanu tak, aby utrzymać jej dobry stan. Ponadto, ww. JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Zaplecze budowy nie będzie organizowane w sąsiedztwie cieków. Miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych będą zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntu lub wód. Wykorzystywane materiały budowlane będą magazynowane w wyznaczonych miejscach z zabezpieczeniem gruntu przed zanieczyszczeniem. Materiały sypkie będą magazynowane w miejscu utwardzonym. Będą one zabezpieczone (np. przykrywane plandeką) przed wpływem warunków atmosferycznych.

Na placu budowy nie będą podejmowane prace serwisowe wykorzystywanego sprzętu i pojazdów, jak np. wymiana oleju. Prace realizacyjne będą wykonywane sprawnym sprzętem budowlanym, o szczelnych układach napędowych i hydraulicznych. Teren budowy wyposażony zostanie w przenośne sanitariaty, z zapewnieniem odbioru ścieków bytowych przez firmy posiadające stosowne uprawnienia do prowadzenia tego typu działalności. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w zestawy sorbentowe, wykorzystywane do usuwania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych z wykorzystywanych maszyn i urządzeń budowlanych.

Zakłada się, że podczas realizacji zadania nie wystąpi potrzeba odwadniania wykopów budowlanych, niemniej jednak w przypadku wystąpienia wody w wykopach, będzie ona odprowadzona do cieków lub gruntu, po uprzednim uzgodnieniu z właścicielem. W przypadku rowów przydrożnych, wykopy będą związane z odtworzeniem ich pierwotnych parametrów. W przypadku odprowadzania wód pochodzących z odwodnienia wykopów do wód powierzchniowych, będą one oczyszczane ze względu na zawartość zawiesiny ogólnej.

Woda na plac budowy będzie dowożona. Wykorzystywane materiały budowlane będą magazynowane w wyznaczonych miejscach z zabezpieczeniem gruntu przed zanieczyszczeniem. Materiały sypkie będą magazynowane w miejscu utwardzonym. Będą one zabezpieczone (np. przykrywane plandeką) przed wpływem warunków atmosferycznych.

W ramach zadania nie przewiduje budowy nowych, ani przebudowy istniejących przepustów na potoku Węgierka. Przy zbliżeniu przedmiotowej drogi do potoku Węgierka, przewiduje się wykonanie odcinkowego umocnienia skarp ciek, za pomocą koszy siatkowo-kamiennych.

Podczas realizacji przedsięwzięcia może wystąpić oddziaływanie na parametry fizykochemiczne w postaci krótkotrwałego zanieczyszczenia wody poprzez zawiesinę ogólną, powstające podczas prowadzenia prac związanych z wykonaniem i przebudową rowów oraz wykonaniem zabezpieczeń brzegów. Prace te, prowadzone z zastosowaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego, będą wykonywane ze stanowisk brzegowych. Zakłada się, że z uwagi na zakres prac oraz przewidywane rozwiązania minimalizujące, planowane prace będą w niewielkim zakresie wpływały na fitoplankton. Prace z uwagi na ograniczony zakres umocnień ciek, nie spowodują istotnego ubytku makrofitów/fitobentosu oraz makrozoobentosu. Przedsięwzięcie, poprzez odcinkowe ubezpieczenie brzegów ciek, wpłynie na elementy hydromorfologiczne w nieznacznym stopniu. Zgodnie z dokumentacją, odcinkowe umocnienie ciek, ze względu na lokalizację inwestycji, charakter ciek i skalę tych działań, nie będzie oddziaływaniem znaczącym.

Planuje się zastosowanie odwodnienia powierzchniowego drogi. Nawierzchni oraz poboczm drogi planuje się nadać odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne, ukierunkowujące spływ wody opadowej lub roztopowej do otwartych rowów przydrożnych. Podczas eksploatacji drogi emisja ścieków będzie powstawać w wyniku spływów wód opadowych lub roztopowych z powierzchni drogi. Przy przyjętym dobowym natężeniu ruchu, szacowane wartości wskaźników zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych,

w zakresie zawiesina ogólna oraz węglowodory ropopochodne będą spełniać wymagania rozporządzenia 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 (Dz.U. z 2014 r., poz. 1800),

tj. zawartości wskaźników zanieczyszczeń w zakresie zawiesina ogólna będzie nie większa niż 100 mg/l oraz węglowodorów ropopochodnych nie większa niż 15 mg/l.

Biorąc pod uwagę zakres prac oraz przewidywane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie uznano, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia spełnia wymogi z zakresu ochrony środowiska gruntowo-wodnego i nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód.

Przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania w granicach Przemysko-Dynowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, funkcjonującego na mocy uchwały Nr XLVIII/999/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 23 czerwca 2014 r. w sprawie Przemysko-Dynowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. z 2014 r. poz. 1959, ze zm.). Ponadto inwestycja położona jest w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Pogórze Przemyskie PLB180001 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Przemyska PLH180012. W odległości ok. 7 km znajduje się obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Rzeka San PLH180007; inne obszary wchodzące w skład sieci obszarów Natura 2000 znajdują się w większych odległościach.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach głównego korytarza ekologicznego - jest to Korytarz Południowy w części GKPd-3B - Pogórze Dynowskie – północny, wyznaczony w *Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce* (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilo M. 2005), a zaktualizowany w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży, celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 1 ww. Uchwały na terenie Przemysko-Dynowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu 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, z wyłączeniem przedsięwzięć, o których mowa w art. 24 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.). W związku z powyższym ww. zakaz, nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak znacząco negatywnego wpływu na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu. Zgodnie z § 3 ust. 6 ww. Uchwały zakaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 obowiązuje m.in. na obszarze udokumentowanych złóż geologicznych.

Trasa planowanej do przebudowy drogi znajduje się na obszarze udokumentowanego złoża gazu ziemnego Przemyśl, na polu złoża Maćkowice – Tuligłowy. W związku z powyższym ww. zakaz znajduje zastosowanie w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia i tym samym zachodziła konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania.

Zgodnie z dokumentacją, na podstawie wizji lokalnych nie obserwuje się, aby na istniejącym szlaku zrywkowym dochodziło do wzmożonej kolizji z płazami. Dlatego nie zachodzi konieczność dostosowywania przepustów do roli przejść dla małych zwierząt. Ruch na drodze odbywać się będzie bardzo sporadycznie (związany tylko z obsługą leśną), poza tym droga będzie zamknięta dla ruchu zewnętrznego. Na analizowanej drodze zlokalizowane zostaną przepusty, które zapewnią także możliwość wędrówki

plazów i drobnej zwierzyny w poprzek drogi. Zakres prac ziemnych zamykał się będzie w pasie drogowym. Inwestycja nie przewiduje dużych ilości mas ziemnych. Nie przewiduje się, aby powstałe skarpy drogi wymagały umocnienia. Jedynie przy przepustach przewiduje się umocnienie wlotów i wylotów narzutem z kamienia naturalnego, w celu zapobiegnięcia zniszczeniu przepustów.

Przedmiotowe zadanie zrealizowane w planowanym zakresie, nie będzie miało negatywnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu Przemysko-Dynowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Inwestycja nie będzie miała znacząco negatywnego wpływu na krajobraz oraz główne, regionalne i lokalne korytarze ekologiczne.

Przy zapewnieniu przedstawionych w dokumentacji rozwiązań, dotyczących rozwiązań technologicznych, konstrukcyjnych i organizacyjnych i zachowaniu warunków zawartych w niniejszym postanowieniu, przedsięwzięcie ze względu na swoją lokalizację, zakres, rodzaj oraz charakter i skalę generowanych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, nie będzie oddziaływać na zasoby, twory i składniki przyrody, o których mowa w art. 2 ust. 1 ww. ustawy o ochronie przyrody.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie było konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania wymaganej art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

Informuję jednocześnie, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest związana z zezwoleniem na przeprowadzanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody. W związku z powyższym w przypadku, gdy realizacja przedsięwzięcia wiązała się będzie 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 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138). Z eksploatacją przedmiotowej drogi związane będą zagrożenia transportowe, tj. wypadki drogowe. Zaznacza się, że z uwagi na charakter przedmiotowej drogi prawdopodobieństwo wystąpienia takiego zagrożenia jest niskie. Niemniej jednak w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej podjęte zostaną działania mające na celu zabezpieczenie pojazdu przed wylewaniem się płynów eksploatacyjnych, neutralizację wylanego płynu, a następnie usunięcie zanieczyszczonego gruntu do szczelnych pojemników i przekazanie zanieczyszczonego gruntu do unieszkodliwiania.

Z uwagi na lokalny charakter przedmiotowego przedsięwzięcia, zidentyfikowane oddziaływania nie będą miały wpływu na klimat. W trakcie eksploatacji planowanego układu drogowego, oddziaływanie na klimat będzie przejawiało się w postaci emisji zanieczyszczeń do powietrza, niemniej jednak wartości emisji zanieczyszczeń, nie będą przekraczać dopuszczalnych norm.

Oddziaływanie na krajobraz, związane będzie z etapem realizacji prac i będzie oddziaływaniem krótkotrwałym. Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę istniejącej drogi, dlatego nie będzie się wiązało z istotną ingerencją w krajobraz.

Zgodnie z dokumentacją, w obrębie przedmiotowej drogi, nie występują kolizje obiektami figurującymi w rejestrze zabytków, ani ze stanowiskami archeologicznymi. Niemniej jednak, w przypadku natrafienia podczas prowadzonych prac na obiekt o cechach zabytku, prace będą prowadzone w uzgodnieniu ze stosownym organem właściwym w sprawach ochrony zabytków.

W postanowieniu WOOŚ.4221.3.22018.AH.3 dnia 15.01.2019 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wskazano na brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny na środowisko jak również postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Ze względu na konieczność zachowania wymogów ochrony środowiska uznano za niezbędne nałożenie dodatkowych warunków opisanych w punkcie II i III niniejszej decyzji. Warunki te są rozstrzygnięciami indywidualnymi. Niezależnie od nich dla przedsięwzięcia konieczne jest przestrzeganie ogólnie obowiązujących przepisów na etapie jego realizacji, eksploatacji i likwidacji.

Z uwagi na powyższe okoliczności uznano, że przedsięwzięcie spełni wymogi stawiane przez przepisy z zakresu ochrony środowiska, co mając na uwadze na podstawie przepisów przywołanych w podstawie prawnej, orzeczono jak sentencji.

Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji jest charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom wniesienia odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Przemyślu za pośrednictwem Wójta Gminy Rokietnica, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.

WÓJT
Gminy Rokietnica
mgr Witold Szajny

Otrzymują:

1. Nadleśnictwo Kańczuga, ul. Węgierska 32, 37—220 Kańczuga

2. A/A

Do wiadomości:

1. Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Rokietnica oraz strona internetowa BIP Gminy Rokietnica.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Jarosławiu, ul. Grunwaldzka 7, 37-500 Jarosław
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, Al. Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

Niniejsza decyzja jest ostateczna
Rokietnica, dnia 08.05.2019 r.

z up. WÓJTA
mgr Władysław Skupień
Sekretarz Gminy

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne jest usytuowane na terenie Gminy Rokietnica oraz Rożwienica i nosi nazwę:

„Przebudowa drogi nr 28 Wola Węgierska - Bełwin w leśnictwie Węgierka od km 0+000,00 do km 2+056,15.”

Usytuowanie przedsięwzięcia:

Województwo:	Podkarpackie
Powiat:	jarosławski
Gmina:	Rożwienica/Rokietnica
Miejscowość:	Węgierka/Tuligłowy/Rokietnica

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa. Zarządcą przedmiotowych nieruchomości są : Państwowe Gospodarstwo Leśne „ Lasy Państwowe” Nadleśnictwo Kańczuga.

Obręb Tuligłowy dz. nr.: 1893/1, 1894, 1896/3, 1896/2, 1897, 1899, 1900, 1901, 1902

Obręb Rokietnica dz. nr.: 3238

Obręb Węgierka dz. nr.: 1967/1, 1968

Stan istniejący:

W stanie istniejącym na obszarze tym zlokalizowana jest droga leśna o nawierzchni bitumicznej szerokości ok 3,0m. Posiada ona wiele spękań oraz ubytków – tworzą się zastoiska wody. Brak jest poboczy gruntowych, lub też są zawyżone. Nawierzchnia drogi wykazuje silne deformacje w profilu podłużnym i poprzecznym które powodują stagnowanie wody oraz sprawiają, że droga jest okresowo może być nieprzejezdna dla lekkiego ruchu kołowego. Powstają utrudnienia w odprowadzeniu wody opadowej i roztopowej poza obręb korony drogi. Stanowi to bardzo duże utrudnienie i zagrożenie dla lasu (zarówno drzewostanu jak i zwierząt) w czasie pożaru.

Dotychczasowy sposób wykorzystania:

Droga leśna o nawierzchni bitumicznej, wykorzystywana jako droga zbiorcza pełniąc funkcję dojazdu pożarowego oraz szlaku komunikacyjnego służącego gospodarce leśnej podejmowanej przez Nadleśnictwo Kańczuga. Po drodze mogą przemieszczać się jedynie pojazdy osobowe, pojazdy służby leśnej i służb ratowniczych, samochodów do wywozu drewna oraz osób posiadających odpowiednie pozwolenie. Droga leśna zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. 2017 poz. 788) - stanowi las. W planie przestrzennego zagospodarowania teren pod drogę leśną/dojazd pożarowy ma przeznaczenie - las. Wykonanie planowanego przedsięwzięcia jest zgodne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie położone jest na obszarze:

1) Przemysko-Dynowski Obszar Chronionego Krajobrazu

Nr rejestracyjny CRFOP: PL.ZIPOP.1393.OCHK.180

Rodzaj ochrony: Obszar chronionego krajobrazu

Powierzchnia [ha]: 48475,0

2) Natura 2000 – Pogórze Przemyskie

Nr rejestracyjny CRFOP: PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB180001.B
Kod obszaru: PLB180001
Rodzaj ochrony: Dyrektywa ptasia
Powierzchnia [ha]: 65366,31
Obszar biogeograficzny: Kontynentalny (95,51 %), Alpejski (4,49 %)

3) Natura 2000 – Ostoja Przemyska

Nr rejestracyjny CRFOP: PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH180012.H
Kod obszaru: PLH180012
Rodzaj ochrony: Dyrektywa siedliskowa
Powierzchnia [ha]: 39656,77
Obszar biogeograficzny: Kontynentalny (92,60 %)
Alpejski (7,40 %)

Stan projektowany:

W ramach projektowanego przedsięwzięcia planuje się wykonać przebudowę drogi leśnej po istniejącym śladzie na odcinku w km 0+000 – 2+056,15 w leśnictwie Węgierka, o szerokości nawierzchni 3,2m wykonanej z mas bitumicznych, na istniejącej podbudowie. Pochylenie poprzeczne jednostronne 2,0%. pobocza ulepszone kruszywem kamiennym szerokości 0,5m + 0,25m gruntowego każde. Spadek poprzeczny w kierunku rowu 6,0%. Przewidziano wykonanie mijanek o szerokości 3,0m i konstrukcji nawierzchni jak na jezdni. Ponadto planuje się wykonanie wg potrzeb: zjazdów, na drogi leśne boczne i szlaki zrywkowe, mijanek, składnic utwardzonych i gruntowych, budowę przepustów, umocnienie skarpy cieków przy zbliżeniu do drogi oraz budowę/przebudowę rowów otwartych o głębokości 0,6-1,0m. Przebudowywany odcinek drogi/dojazdu pożarowego będzie spełniał parametry określone dla dojazdu pożarowego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006r., w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz. U. z 2006r. Nr 58, poz. 405 z późn. zm.).

Droga leśna nr 28:

- zakres objęty pracami projektowymi – 2056,15 m, obejmuje:

jezdnie	6 900 m ²
mijanki	870 m ²
place składowe	3 340 m ²
zjazdy	1 600 m ²
rowy przydrożne	2 640 m

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne obejmuje swoim zakresem:

- wycinka drzew oraz karczowanie i wywóz karpiny,
- profilowanie nawierzchni wraz ze wzmocnieniem konstrukcji, wykonanie przepustów pod droga i zjazdami,
- wykonanie składów, mijanek, i zjazdów na szlaki zrywkowe, wykonanie/przebudowę rowów przydrożnych,
- wykonanie nawierzchni z masy bitumicznej, umocnienie poboczy materiałem kamiennym,
- niwelacje terenu pomiędzy drogą a zbiornikiem przeciwpożarowym, umocnienie i zabezpieczenie skarp potoku.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi przedstawiają się następująco:

- kategoria drogi	- drogi leśne główne
- nośność nawierzchni	- 100kN
- prędkość projektowa - Vp	- 30 km/h
- szerokość jezdni	- 3,2 m (max: 4,20 na łuku poszerzenia)
- szerokość poboczy	- 2x0,5 m (ulepszone kruszywem) + po 0,25 m gruntowego
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej	- 2,0 % - jednostronne
- pochylenie poboczy	- 6,0 % - jednostronne
- pochylenie poprzeczne na łuku	- 2,0 % - jednostronne

Wnioskodawca po przeanalizowaniu możliwości zastosowania odstępstw o których mowa w art. 17 ustawy o ochronie przyrody (Dz.U. 2016 poz. 2134 z późn. zm.) informuje, że planowane przedsięwzięcie oprócz pełnienia funkcji gospodarczej służącej prowadzonej gospodarce leśnej, będzie również pełnić rolę dojazdu pożarowego na terenie leśnictwa Węgierka.

Realizacja przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi leśnej ma m.in. na celu poprawę bezpieczeństwa lasów stanowiących własność Skarbu Państwa oraz bezpieczeństwa państwa, które ma istotne znaczenie na etapie ustalenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Nadleśnictwo Kańczuga zarządzając mieniem Skarbu Państwa, jest zobligowane do należytego jego zabezpieczenia m. in. wg: Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 07 czerwca 2010r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, i innych obiektów budowlanych i terenów (Dz.U. 2010 nr 109 poz. 719), Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U. 2006 nr 58 poz. 405). Nadleśnictwo Kańczuga jest w II kategorii zagrożenia pożarowego, na terenie którego wyznaczono dojazdy pożarowe do czynności ratowniczych - stanowiące niezbędny element zabezpieczenia przeciwpożarowego lasu, Droga leśna nr 28 stanowi ważny odcinek w w/w sieci dojazdów pożarowych Nadleśnictwa na terenie leśnictwa Węgierka – bezpośrednio przy niej zlokalizowany jest otwarty zbiornik przeciwpożarowy. Przedsięwzięcie należy więc traktować jako zadanie na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa. Przebudowywany dojazd pożarowy przyczyni się do ochrony majątku Skarbu Państwa, a jednocześnie zapewni ochronę występujących tam gatunkom roślin i zwierząt.

Rodzaj technologii:

Celem inwestycji jest przebudowa drogi leśnej dążąc do poprawienia infrastruktury zabezpieczenia przeciwpożarowego lasu w nadleśnictwie Kańczuga. W związku z powyższym w projekcie uwzględniono cel przedsięwzięcia, stan aktualny, lokalizację oraz nośność i wymaganą trwałość dostosowaną do występujących potrzeb ruchu kołowego. Przyjęto technologię przebudowy nawierzchni drogi, poprzez wykonanie nowych warstw bitumicznych zapewni to stworzenie równej i trwałej nawierzchni. Mijanki zostaną wykonane o identycznej nawierzchni jak jezdnie. Zjazdy będą wykonane w technologii podbudowy z gruntu stabilizowanego spoiwem i wierzchniej warstwy (ścieralnej) z tłucznia kamiennego o odpowiednio dobranym uziarnieniu zapewniającym wzajemne klinowanie się ziaren. Pobocza obustronnie ulepszone kruszywem kamiennym – przepuszczające wodę. Składnice o nawierzchni gruntowej lub z kruszywa kamiennego/płyt drogowych. Odwodnienie powierzchniowe projektuje się przeprowadzić z wykorzystaniem naturalnych spadków terenu - grawitacyjnie. Nawierzchni oraz poboczom drogi planuje się nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych ukierunkowujących spływ nadmiaru wody z opadów atmosferycznych. Woda z nawierzchni drogi będzie spływać do rowów otwartych.

Dostarczone materiały: materiał kamienny, piasek, prefabrykaty przepustów, przez samochody

ciężarowe, będą bezpośrednio wbudowany w nawierzchnię i korpus drogi. W związku z powyższym nie zachodzi konieczność wyznaczania dodatkowego miejsca na składowania materiałów.

Kolejność robót:

- prace przygotowawcze wraz z wycinką drzew,
- roboty ziemne na terenie placu budowy, wykonanie przepustów oraz profilowanie istniejącego podłoża,
- mechaniczne karczowanie zakrzaceń i pni drzew,
- ułożenie warstw konstrukcyjnych nawierzchni,
- wykonanie/przebudowa/remont rowów otwartych
- wykonanie poboczy z kruszywa kamiennego,
- ułożenie nawierzchni, zjazdów, składów mijanek,
- umocnienie cieków
- roboty wykończeniowe na całości obiektu.

Etap realizacja przedsięwzięcia:

Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Podczas realizacji wykorzystywane zostaną materiały, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Zostaną wykorzystane materiały nie powodujące skutków ubocznych dla środowiska. Wykorzystanie wody ograniczać się będzie do zapewnienia właściwej wilgotności gruntu. Wykorzystanie energii elektrycznej i paliw płynnych odbywać się będzie w zakresie niezbędnym do pracy maszyn koniecznych przy realizacji inwestycji. Wszelkie potrzeby w tym zakresie zapewnione zostaną przez Wykonawcę robót.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia:

Nie przewiduje się wykorzystania materiałów, wody, paliw i energii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia. Należy mieć jednak na uwadze, że w przyszłości może nastąpić konieczność naprawy lub konserwacji drogi, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju ilości niezbędnych do tego celu ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Ewentualne zanieczyszczenia, wynikię podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będą miały charakter krótkotrwały, lokalny i nie będą szkodliwe dla środowiska.

Rozwiązania chroniące środowisko:

W zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza:

Podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się specjalnych rozwiązań chroniących środowisko – nie ma takiej potrzeby. Prace będą prowadzone zgodnie z wymogami bezpieczeństwa i higieny pracy. Eksploatacja drogi nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, nie ma obecnie potrzeby stosowania dodatkowych zabezpieczeń lub monitoringu.

W zakresie emisji hałasu:

Planowana inwestycja nie spowoduje przekroczenia wartości progowych poziomów hałasu w środowisku. Przebudowana droga przyniesie korzyści polegające na poprawie bezpieczeństwa ruchu kołowego oraz poprawi warunki akustyczne w związku z zastosowaniem na drodze nowej, równej, nawierzchni asfaltowej, jak również poprawi przepustowość i płynność ruchu. Stopień oddziaływania na klimat akustyczny po przebudowie drogi zostanie zachowany na obecnym poziomie i nie przekroczy poziomu dźwięku kształtowanego w tym rejonie przez drogi o większym natężeniu ruchu – w tym ciężkiego towarowego, oraz nie będzie wpływał ponadnormatywnie na tereny podlegające ochronie akustycznej. Wykonanie ekranów akustycznych nie jest wymagane i technicznie możliwe do realizacji.

W zakresie gospodarki wodno – ściekowej:

Podczyszczanie ścieków deszczowych nie jest wymagane. Na odprowadzeniu do odbiorników stężenia zanieczyszczeń w ściekach będą spełniać wymagania Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do

wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska – w zakresie zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych. Ścieki deszczowe z drogi będą odprowadzane do rowów otwartych.

Stężenie zanieczyszczeń ścieków deszczowych i roztopowych spływających z przedmiotowego odcinka drogi wewnętrznej nie będą przekraczać wartości dopuszczalnych

- zawiesina ogólna **100 mg/dm³**
- węglowodory ropopochodne **15 mg/dm³**

W zakresie gospodarki odpadami:

Powstawanie odpadów eksploatacyjnych (odbieranych przez uprawnionych odbiorców do odzysku lub unieszkodliwiania zgodnie z ustawą o odpadach nie wymaga dodatkowych zabezpieczeń – oprócz umowy na wywóz i utylizację ewentualnych zanieczyszczeń.

Rodzaj i przewidywana ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym np:

- a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych,
- b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych,
- c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych,
- d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami,
- e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

Oddziaływanie w fazie budowy :

Na etapie fazy budowy dróg można wyodrębnić następujące źródła oddziaływań na środowisko:

- ruch pojazdów transportowych na plac budowy (dowóz maszyn, urządzeń, materiałów, elementów
- kształtowanie nasypów i wykopów,
- układanie poszczególnych warstw nawierzchni dróg.

Roboty ziemne to roboty w gruntach kat. II-IV związane z uformowaniem prawidłowego korpusu drogowego i wykonaniem rowów. Będą to wykopy na przerzut wykonywane koparkami, roboty z transportem w obrębie budowy, wywóz nadmiaru ziemi, oraz formowanie i zagęszczenie. Dowóz ziemi oraz wywóz z miejsca planowanej inwestycji będzie się odbywał na bieżąco bez składowania w większe hałdy. Nadmiar ziemi zostanie przetransportowany w miejsce wskazane przez inwestora.

Zabezpieczenie wykopów ziemnych przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt:

W przypadku prowadzenia głębokich wykopów – zabezpieczenie przed możliwością uwiecznienia w nich zwierząt. W przypadku zastosowania ścianek Larsena dobrą praktyką jest pozostawienie jej elementów ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu. Przed likwidacją (zasypaniem) wykopów – sprawdzenie dna i ścian pod kątem obecności w nich zwierząt i ich ewakuacja. Zabezpieczanie urządzeń odwodnienia przed możliwością dostania się do nich zwierząt – szybki, kompleksowy montaż elementów i ich natychmiastowe zabezpieczenie przed dostępem zwierząt.

Prace porządkowo-rekultywacyjne:

- demontaż maszyn i sprzętu budowlano-montażowego,
- usuwanie odpadów,
- plantowanie terenu,
- odnawianie uszkodzonych fragmentów pokrywy gleby i roślinności (ewentualnie nasadzanie krzewów),

Uszkodzenia w zakresie powierzchni ziemi i roślinności:

- powstanie mas ziemnych z wykopów na terenie pasa drogowego – częściowe zagospodarowanie na terenie placu budowy lub wywózka w miejsce wskazane w projekcie budowlanym,
- czasowe zajęcie terenu,
- zanieczyszczenie powierzchni ziemi materiałami budowlanymi,
- zdjęcie i częściowa utrata humusu,
- odkształcenie istniejącej konfiguracji terenu,

Zabezpieczenie roślin na czas prac budowlanych:

Obowiązek zabezpieczenia roślinności na okres prowadzenia prac budowlanych określają następujące polskie przepisy: art. 82 *Ustawy o ochronie przyrody* z 16.04.2004 r. – „Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew lub krzewów na terenie zieleni lub w zadrzewieniu powinny być wykonane w sposób najmniej szkodzący drzewom lub krzewom”; rozdz. 3 art. 22 *Ustawy Prawo budowlane* wskazuje, że obowiązek zabezpieczenia środowiska przyrodniczego na czas realizacji robót spoczywa na wykonawcy. Jednakże inwestor winien sprawować kontrolę nad sposobem realizacji ww. prac. Niedopatrzanie skutkujące zniszczeniem lub wyraźnym pogorszeniem kondycji zdrowotnej drzew może prowadzić do nałożenia na wykonawcę przez Wydział Ochrony Środowiska kary pieniężnej liczonej zgodnie z zapisami *Ustawy o ochronie przyrody* (Art. 88 ust. 1 i ust. 3 oraz Art. 89 ust. 1 ww. ustawy).

Zabezpieczenie roślin na czas prac budowlanych:

W trakcie podjęcia procesu inwestycyjnego należy przewidzieć wieloetapowość prac związanych z zabezpieczeniem drzew i krzewów na okres jego realizacji. Rozpoczęcie tych prac powinno być poprzedzone inwentaryzacją i gospodarką roślinnością. Dokumenty te powinny być wykonane w oparciu o aktualny podkład sytuacyjno-wysokościowy (inwentaryzacja) oraz dokumentację projektową dotyczącą planowanej realizacji (gospodarka drzewostanem – stanowi niejako wniosek z inwentaryzacji powstały po zestawieniu jej z projektem). Pozwolą one na określenie miejsc kolizji roślin z inwestycją oraz miejsc najbardziej zagrożonych jej oddziaływaniem na rośliny znajdujące się w jej otoczeniu.

Wymagania stawiane projektantom i wykonawcom określające warunki realizacji robót ziemnych i prac budowlanych w pobliżu drzew i krzewów uzależnione są od wielu czynników, takich jak: odległość prowadzonych prac od drzewostanu, wiek drzew, wielkość obwodów pni mierzonych na wysokości 130 cm oraz skład gatunkowy.

Wydzielenie grupy drzew - Jest najprostszym a zarazem najskuteczniejszym sposobem zabezpieczenia roślin na czas budowy, dodatkowo stanowi zabezpieczenie pozwalające uniknąć urazów zarówno części nadziemnych, jak i podziemnych. Polega ono na całkowitym wyгородzeniu z terenu opracowania grupy drzew przez zastosowanie różnego typu płotów i siatek wspartych na słupach. Minimalna wysokość ogrodzenia wynosi 1,7 m. Jest to możliwe gdy teren jest dość duży i występują na nim zwarte grupy roślinności. Powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron drzew powiększonemu o bufor w wielkości 1–2 m.

Zabezpieczenie pojedynczych drzew - z tym rozwiązaniem spotykamy się najczęściej, gdyż zazwyczaj albo powierzchnia budowy jest niewielka i wyгородzenie grupy jest niemożliwe albo drzewa rosną w zbyt dużym oddaleniu od siebie.

Wyгородzenie pni drzew – wygląda podobnie jak wyżej omawiane, ale dotyczy pojedynczych drzew. Realizując je należy uważać na przebieg systemu korzeniowego, aby nie uszkodzić słupami konstrukcyjnymi ogrodzenia korzeni szkieletowych.

Oszalowanie pni – realizowane jest przez obłożenie powierzchni pni deskami sosnowymi o grubości min. 20 mm. Pień należy oszalować do wysokości osadzenia pierwszych gałęzi (jeśli nie jest to możliwe min. wysokość wynosi 1,7 m). Dół desek powinien opierać się na podłożu lub być nim obsypany. Dodatkowo powierzchnię pnia (bezpośrednio pod szalunkiem) można zabezpieczyć matami słomianymi. Deski powinny do siebie ściśle przylegać, a przy ich mocowaniu należy uważać na nabiegi korzeniowe znajdujące się u podstawy pnia. Ułożenie desek należy wzmocnić przez zastosowanie min. 3 stalowych lub aluminiowych opasek założonych w odległości 40–60 cm. Należy pamiętać, iż stosowane materiały muszą zabezpieczać przed urazami mechanicznymi spowodowanymi np. przez sprzęt budowlany dlatego muszą być stosunkowo wytrzymałe.

Oddziaływania akustyczne:

emisja hałasu i wibracje powodowane przez maszyny budowlane i pojazdy służące do budowy,

Zanieczyszczenie powietrza:

- emisja niezorganizowana zanieczyszczeń powietrza powodowana przez pracę silników spalinowych, budowlanych i środków transportu,
- emisja niezorganizowana zanieczyszczeń z parujących, gorących mas bitumicznych,
- pylenie podczas prowadzenia prac ziemnych oraz ruchu pojazdów.

Z inwestycją wiązać się będzie emisja zanieczyszczeń z pojazdów oraz sprzętu pracującego przy realizacji przedsięwzięcia, które będą spełniać wszystkie wymogi dopuszczenia do tego rodzaju prac / atesty jakości i szkodliwości/ jak również z pojazdów eksploatujących drogę w przyszłości. Jeżeli prace budowlane będą prowadzone w okresie suchym i bardzo niskiej wilgotności powietrza, w celu ograniczenia nadmiernego pylenia podczas zagęszczania poszczególnych warstw podbudowy konstrukcji jezdni należy przeprowadzać okresowe zraszanie wodą. Po zakończeniu prac budowlanych dobra nawierzchnia drogi ograniczy emisję tych zanieczyszczeń.

Oddziaływanie na środowisko wodne:

Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na stosunki wodne, odwodnienie zostanie zachowane na dotychczasowych zasadach bez zmiany stosunków wodno prawnych, a przez ich zebranie i odprowadzenie rowami otwartymi, gospodarka wodna na tym terenie ulegnie znacznej poprawie.

Na prace związane z wykonaniem urządzeń wodnych jeżeli będzie wymagane, zostanie uzyskane w myśl ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz.U. 2017 poz. 1566) oraz Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 18 listopada 2014r. roku, w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego”(Dz.U. 2014 poz. 1800) pozwolenie wodnoprawne.

Jednolite części wód podziemnych

Na podstawie podziału przyjętego w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. Z 2011r. Nr 49 poz 549) teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 153, o kodzie: PLGW2000153 dla której stan wód (chemiczny i ilościowy) oceniono jako dobry Jest to część wód niezagrożona ryzykiem nie osiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej części wód będzie utrzymanie dobrego stanu poprzez: zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych, zapobieganie dopływowi lub ograniczenie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych. Negatywne oddziaływania na środowisko planowanego do realizacji przedsięwzięcia może być związane z wpływem na stan ilościowy wód podziemnych zanieczyszczeniem gruntu i wód podziemnych.

Z interpretacji systemu krążenia wód podziemnych w obrębie JCWPd 153 wyłączony został północno-zachodni oraz południowy fragment jednostki, gdzie nie wyznaczono głównego użytkowego poziomu wodonośnego. W środkowej części jednostki, obejmującej dolinę Wisłoka i jego dopływów, system krążenia dotyczy piętra czwartorzędowego. Zasilanie piętra czwartorzędowego odbywa się poprzez infiltrację wód opadowych, zwłaszcza w części północno-wschodniej JCWPd 153, gdzie wyznaczono strefę zasilania. Na pozostałym terenie, wzdłuż granic jednostki wydzielenie obszarów zasilania nie było możliwe ze względu na fakt, iż jest to obszar pozbawiony głównego poziomu użytkowego, co wiąże się z brakiem danych na temat zawodnionej strefy, która ewentualnie tam występuje, lecz nie spełnia kryteriów stawianych głównemu użytkowemu poziomowi wodonośnemu. Trudno również stwierdzić, czy granice JCWPd 153 ustanowione na powierzchniowych wododziałach są jednoznaczne z wododziałami podziemnymi. Zasadniczy przepływ wód podziemnych odbywa się w kierunku cieków powierzchniowych wykazujących drenujący charakter w stosunku do piętra czwartorzędowego. Z analizy danych wynika, że może następować wymiana wód podziemnych z sąsiednimi jednostkami. Środkowowschodnia granica JCWPd 153 fragmentarycznie jest strefą tranzytu łącznie z sąsiadującą jednostką JCWPd 136. Z przestrzennej analizy stref zasilania, tranzytu i drenażu wynika, że w przeważającej części jednostki dominuje strefa tranzytu. Zasilanie odbywa się tylko na niewielkiej powierzchni zlokalizowanej w północno-wschodniej części jednostki. Strefy drenażowe stanowią większe doliny rzeczne, zwłaszcza Wisłoka i jego prawobrzeżnych dopływów.

JCWPd nr 153 położona jest w regionie wodnym Górnej Wisły w pasie Północnego Podkarpacia.

Powierzchnia obszaru wynosi 1492,2 km².

Jednolite części wód powierzchniowych

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCPW) nr 523 o kodzie PLRW2000162268829 o nazwie Mlecza Wschodnia do Węgierki - region górnej Wisły. Typ określono jako potok nizinny lessowy lub gliniasty. Wody te stanowią naturalną część wód, której stan określono jako dobry. Z informacji zawartej w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły wynika, że ww. część wód jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Celem środowiskowym dla tych wód jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału i stanu, tak aby utrzymać dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Poniżej przedstawiono analizę oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na stan JCPW narażonych na oddziaływanie planowanej inwestycji.

W systemach odwadniania dróg, w których wykorzystywane jest zjawisko infiltracji powierzchniowej, stosuje się: powierzchnie trawiaste, rowy trawiaste, niecki, muldy zbiorniki infiltracyjne. Na powierzchniach porośniętych trawą uzyskuje się bardzo dobre efekty oczyszczania wód opadowych. Z badań prowadzonych m.in. przez Instytut Ochrony Środowiska („Ograniczanie zanieczyszczeń spływach powierzchniowych dróg – ocen technologii i zasady wyboru” Halina Sawicka – Siarkiewicz, IOS, 2003r.) wynika, że w przy powierzchniowej warstwie gruntu obsianego trawą, o grubości ok. 30cm następuje redukcja zawiesin, metali ciężkich, substancji ropopochodnych, przy czym efekt oczyszczania jest zależny od pory roku i intensywności spływu ścieków opadowych oraz przepuszczalności gruntu.

Rowy należą do najprostszych i najczęściej stosowanych urządzeń ujmowania, zbierania i odprowadzania wód deszczowych poza obszar pasa drogowego. W zasadzie można je znaleźć na większości polskich dróg i to zarówno poza terenem zurbanizowanym, jak i na obszarze zabudowanym.

Stosowanie

Rowy powinny być stosowane jak najczęściej, wszędzie gdzie pozwalają na to warunki lokalne (gruntowe, lokalizacyjne itp.). Rowy stanowią jedno z najlepszych rozwiązań zapewniających retencję przepływów, szczególnie przy zastosowaniu przegród, które dodatkowo intensyfikują procesy samooczyszczania. Należy unikać stosowania rowów szczelnych, które działają podobnie do kanalizacji – brak procesów samooczyszczania, infiltracji oraz retencji, (jeśli nie zastosuje się dodatkowych elementów, np. przegród). Jediną przeszkodą w stosowaniu otwartych rowów trawiastych (nieuszczelnionych) jest konieczność ochrony wód podziemnych np. na terenie ochrony pośredniej/bezpośredniej podziemnych ujęć wody oraz o szczególnej wrażliwości.

Skuteczność działania rowów trawiastych i innych powierzchni trawiastych w oczyszczaniu ścieków deszczowych z zawiesin i substancji ropopochodnych jest stosunkowo wysoka. Mieści się ona w przedziale:

- dla zawiesin ogólnych od 40 do 90%,
- dla substancji ropopochodnych od 20 do 90%.

Tak duży rozrzut wynika m.in. z dużego uzależnienia efektywności działania od jakości powierzchni trawiastej, kąta jej nachylenia, fazy rozwoju traw, prawidłowej eksploatacji (koszenie itp.), przepuszczalności gruntów zalegających w podłożu, pory roku czy też czasu eksploatacji. Intensyfikację procesów oczyszczania można osiągnąć poprzez stosowanie: progów, przegród piętrzących, wykonywanie rowów w gruntach dobrze przepuszczalnych, wysokie koszenie traw.

Ilość wód opadowych z terenu drogi wskazuje, że nie będzie występować negatywny wpływ ścieków na roślinność wodną, a także nie pogorszy dostępności tych wód do celów gospodarczych. Realizacja inwestycji nie będzie związana z potrzebą wykonania umocnień odbiorników powierzchniowych, nawet w miejscach wprowadzania wód opadowo-roztopowych do odbiorników. Płasko ukształtowane trawiaste rowy są znakomitym miejscem zatrzymywania zawiesiny mineralnej, węglowodorów ropopochodnych i biogenów odpływających z powierzchni uszczelnionych.

Oczyszczanie wody odpływającej z powierzchni szczelnych określonych w rozporządzeniu 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 (Dz.U. 2014 poz. 1800) wg przepisów tylko wody opadowe pochodzące „z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, budowli kolejowych, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich powiatowych klasy G, a także parkingów wojewódzkich powierzchni powyżej 0,1 ha” powinny być kontrolowane pod względem zanieczyszczeń przed wprowadzeniem ich do wód lub do ziemi. W tym celu powinny być „ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne” i doprowadzone do stanu, w którym ścieki nie powinny zawierać „substancji zanieczyszczających ilościach przekraczających 100mg/przekraczających zawiesin ogólnych oraz 15mg/l węglowodorów ropopochodnych”. Urządzenia oczyszczające powinny zapewniać oczyszczenie strumienia ścieków określonego wielkością natężenia deszczu 15 l na sekundę na hektar. „Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych (niż wymienione powierzchnie szczelne) mogą być wprowadzane do wód lub ziemi bez oczyszczenia”. Podobnie wody, które przewyższają nominalne przepustowości urządzeń oczyszczających mogą być wprowadzone do odbiornika bez oczyszczenia.

Zaleca się: „przy projektowaniu i wykonaniu drogi powinno się dążyć do tego, aby nie stanowiła ona zagrożenia dla wód podziemnych oraz nie pogarszała stanu odbiornika, do którego jest odprowadzana woda z pasa drogowego, pod względem określonej dla niego klasy czystości wód”. A więc wszelkie wody odprowadzane z drogi, nawet te, które odprowadzane są podczas budowy drogi, nie mogą zmieniać warunków naturalnych wodach, np. takich jak określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska (Dz.U. 2002 nr 176 poz. 1455) dla wód będących środowiskiem życia ryb. Zagrożenia dla wód pochodzące z procesu budowy drogi, to przede wszystkim zanieczyszczenie zawiesinami (dopuszczalna wielkość w odbiorniku do 25mg/l) oraz podwyższenie temperatury wody (dopuszczalne w odbiorniku nie więcej niż 25°C). Oba zagrożenia związane są z rozległymi robotami ziemnymi i związanymi z nimi wycinkami drzew i krzewów. Najrozsądniejszym rozwiązaniem pozwalającym minimalizować zagrożenia jest ograniczenie powierzchni pozbawionej roślinności podczas wykonywania robót ziemnych, szybkie odtwarzanie zalesień i zakrzaceń.

W fazie budowy poza kruszywem i betonem występować będzie zużycie wody do celów technologicznych i sanitarnych w ilości ok. 5 m³ /d. Oddziaływanie to sprowadzi się jedynie do okresu wykonawstwa, gdyż po przebudowie odcinka omawianej drogi nie będzie zachodziła potrzeba zużywania zasobów wodnych. W celu wykluczenia i minimalizacji ewentualnych negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo – wodne w ramach przedsięwzięcia zastosowane będą następujące rozwiązania:

- ścieki bytowe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą zabezpieczane w przenośnych urządzeniach sanitarnych, które będą okresowo wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków wyposażonej w punkt zlewny opróżniane przez specjalistyczną firmę,
- zaplecze budowy będzie zlokalizowane poza miejscem przepływającego cieku, bez narażania wód tego cieku na zanieczyszczenie stosowanymi materiałami budowlanymi,
- miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych będą odpowiednio zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntu lub wód,
- prace związane z przebudową przepustu przekraczającego lokalny ciek będą realizowane w okresie niskich stanów wód i ograniczone zostaną do niezbędnego minimum, tj. do robót związanych z rozbiórką istniejącego przepustu i wykonaniem nowego o większej średnicy wraz z towarzyszącymi elementami (np. przy-czołki, umocnienie wlotu i wylotu),
- odmulenie rowów i przepustów na rowach przydrożnych (pod zjazdami) będą przeprowadzone w taki sposób, aby nie zakłócać prawidłowego przepływu wód,

Oddziaływanie na świat roślinny i zwierzęcy:

- zniszczenie pokrywy roślinnej (trawy) oraz uszkodzenia profilu glebowego,
- zniszczenie mechaniczne roślin na trasie przejazdów, składowania elementów konstrukcji, materiałów i ziemi,
- wycinka zieleni (krzewów) kolidujących z lokalizacją budowy, zmiana warunków siedliskowych wskutek zanieczyszczenia terenu materiałami budowlanymi, na terenie budowy zginie pewna liczba bezkręgowców (w tym fauny w glebie), a także drobnych ssaków (gryzonie, ryjówki) w wyniku wdeptywania, zgniecenia, zasypiania.

Czynna ochrona płazów podczas realizacji inwestycji drogowej polega na podejmowaniu wszelkich działań interwencyjnych mających na celu odłowienie zwierząt z obszaru objętego robotami i uwolnienie ich w bezpiecznym miejscu, ekologicznie dostosowanym do ich aktualnych form aktywności (np. w trakcie godów płazy wynoszone są do zbiorników).

Typowe prace wykonywane w ramach czynnej ochrony płazów, to:

- odłowienie zwierząt z pasa przyszłych robót ziemnych (przed odhumusowaniem gruntu),
- zabezpieczenie placu budowy przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń tymczasowych
- odławianie płazów, które zostaną zatrzymane przez ogrodzenia tymczasowe. W zależności od sytuacji, będą one przenoszone albo na drugą stronę ogrodzonego pasa drogi, albo do siedlisk zastępczych,
- odławianie płazów z urządzeń odwodnieniowych, wykopów i innych pułapek,
- odławianie płazów z pasa budowy w miejscach niezabezpieczonych lub z miejsc, w których ogrodzenia tymczasowe okazały się nieskuteczne.

W celu zapewnienia możliwości migracji płazów i innych drobnych zwierząt po skarpach rowów wzdłuż wnioskowanej drogi zaprojektowano nachylenie skarp 1:2 umożliwiające wydostanie się drobnych zwierząt. Wg informacji uzyskanych ze Nadleśnictwa Kańczuga (głównych użytkowników tej drogi), a także wizji lokalnych informujemy, iż nie zaobserwowano jakoby na przedmiotowej drodze dochodziło do wzmożonej kolizji z płazami.

Oddziaływania na krajobraz:

- zmiany w kompozycji krajobrazu przez wprowadzenie nowych elementów,
- zniszczenie mechaniczne roślin na trasie przejazdów, składowania, materiałów i ziemi,,
- zmiana warunków siedliskowych wskutek zanieczyszczenia terenu materiałami budowlanymi,

W chwili obecnej – przed rozpoczęciem inwestycji - nie można dokładnie ilościowo określić dla okresu budowy zużycia wody, materiałów i energochłonności, ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów i ścieków, emitowanych zanieczyszczeń, wibracji oraz zasięgu uciążliwego hałasu (zależać to będzie od rozwiązań przyjętych w projekcie organizacji robót). Dlatego podane poniżej obliczenia mają charakter szacunkowy.

Oddziaływania na środowisko, z jakimi należy się liczyć w okresie przebudowy to w szczególności:

- przejściowe zniszczenie krajobrazu,
- zniszczenie szaty roślinnej (trawa, zakrzewienia) w zasięgu projektowanych robót ziemnych, co niezależnie od doraźnych szkód fito- i zoogeograficznych, zwiększy czasowo zagrożenie erozyjne,
- zmiany warunków odpływu powierzchniowego wód – bez znaczącego pogorszenia sytuacji w stosunku do stanu obecnego,
- zagrożenia wynikające z gospodarki wodno-ściekowej zaplecza placu budowy (pobór wody dla celów, bytowych i technologiczno - budowlanych w ilości do 5 m³/dobę, ścieki sanitarne w ilości do 2 /dobę)
- datkowe zanieczyszczenie powietrza wynikające z pracy maszyn i urządzeń budowlanych, transportu na plac budowy, pylenia – mało znaczące w porównaniu z oddziaływaniem ruchu (bez przekroczeń wartości odniesienia na granicy pasa drogowego),
- przejściowy wzrost poziomu hałasu wynikający z powyższych przyczyn (do poziomu 85 dB (A) na terenie budowy, prace realizowane będą w porze dziennej).

Oddziaływania powyższe są integralnie związane z zakresem przedsięwzięcia budowy dróg i nie mogą być wyeliminowane. Ograniczona możliwość zmniejszenia uciążliwości budowy (głównie w zakresie emisji hałasu) może następować poprzez ograniczenie hałaśliwych robót w rejonie zabudowy mieszkaniowej do pory dziennej.

Zasięg w/w zagrożeń w czasie budowy jest ograniczony w czasie i przestrzeni – nie decyduje w sposób trwały o stanie środowiska w rejonie analizowanego obszaru lokalizacji przedsięwzięcia

przebudowy dróg (po zakończeniu budowy ten rodzaj oddziaływania na środowisko nie będzie występował.

Wycinka zieleni w czasie budowy

Podczas przebudowy będzie konieczność wycięcia drzew. Planuje się wycinkę drzew kolidujących z projektowaną inwestycją. – Wycinka drzew możliwa będzie wyłącznie poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października.

Przewidywane ilości powstających odpadów w czasie budowy:

Na obecnym etapie projektowania trudne jest dokładne określenie ilości i rodzajów odpadów powstających w okresie budowy (stąd poniższe zestawienie ma charakter orientacyjny).

Powstające odpady podczas budowy, zgodnie z katalogiem odpadów zaliczone będą do grupy 17 tj. „Opadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)”

Podstawowymi odpadami w trakcie budowy dróg będą:

Lp	Rodzaj odpadu	Kod odpadu wg katalogu odpadów
1	Odpady asfaltów, smół oraz produktów smołowych	17 03
2	Odpady z budowy dróg	17 01
3	Gleba i ziemia	17 05

Odpady te wytworzone będą przez wykonawcę robót budowlanych w czasie budowy i będą własnością firm wykonujących roboty budowlane i przez te firmy (według umów o wykonanie prac budowlanych) zagospodarowywane zgodnie z Ustawą o odpadach, a w tym m.in. wykorzystywane ponownie jak materiał do budowy dróg.

Określenie zużycia kopalin, materiałochłonności i energochłonności

W trakcie przebudowy nastąpi zużycie kopalin do celów budowlanych (piasek, żwir, tłuczeń) – co nie stanowi zagrożenia dla środowiska przy niewielkiej skali i długości dróg.

Materiałochłonność i energochłonności prowadzonej przebudowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze stosunkowo małej skali inwestycji i tradycyjnej techniki budowy.

Wnioski w zakresie korzystania ze środowiska na etapie budowy

Na etapie budowy projektowanego przedsięwzięcia nastąpią zagrożenia związane z prowadzonymi procesami budowlanymi tj.:

- Powstanie mas ziemnych przewidzianych do rozplantowania na terenie budowy lub wywózki podczas wykonywania wykopów pod budowę dróg,
- Wycinka lub przesadzenie drzew lub krzewów kolidujących z budową drogi, (co będzie uregulowane stosownym zezwoleniem),
- Naruszenie wierzchnich warstw gleby w związku z wykopami pod budowę dróg,
- Emisja niezorganizowana hałasu i pyłów w związku z dojazdem maszyn budowlanych i samochodów dostarczających materiały budowlane,
- Emisja hałasu w czasie pracy maszyn budowlanych,
- Powstawanie odpadów z okresu prac budowlanych (odzysk lub unieszkodliwianie przez uprawnionego odbiorcę).
- Emisja niezorganizowana pyłów w trakcie budowy obiektów drogowych.

Są to uciążliwości krótkotrwałe, odwracalne i nie pozostawiające trwałych śladów w środowisku. Zasięg oddziaływania w czasie budowy jest ograniczony i nie decyduje trwale o stanie środowiska w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia (budowa nie stwarza też zagrożeń dla obiektów sąsiadujących, ludzi lub stosunków wodnych).

Ocena rozwiązań technicznych i technologicznych pozwala sformułować wniosek o korzystnych warunkach miejscowych i możliwościach ograniczenia do bezpiecznego poziomu korzystania ze środowiska w trakcie realizacji zamierzonych robót. Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne (wynika to ze skali przedsięwzięcia, tradycyjnej technologii i rodzaju przedsięwzięcia – budowy dróg).

Oddziaływanie w fazie ewentualnej likwidacji obiektu

Nie przewiduje się likwidacji przedmiotowej drogi, lecz w przypadku konieczności jej przebudowę lub rozbudowę. W przypadku konieczności fizycznej likwidacji części drogi nastąpi niezorganizowana emisja spalin z dojeżdżających samochodów wywożących odpady powstałe z likwidacji dróg oraz hałas samochodów i prac rozbiórkowych (zagrożenia dla środowiska z rozbiórki będą porównywalne z zagrożeniami z okresu budowy dróg). Odpady asfaltu, betonu i inne materiały z ewentualnej likwidacji zagospodarowane będą zgodnie z ustawą o odpadach, a uciążliwości związane z likwidacją będą krótkotrwałe. Ewentualna likwidacja części przebudowywanych dróg nie stworzy trwałych zagrożeń dla środowiska (w przyszłości) – chociaż jest bardzo mało prawdopodobna.

Oddziaływanie w fazie eksploatacji lub użytkowania

Po analizie sposobu oddziaływania projektowanej drogi wyodrębniono następujące warunki użytkowania i ewentualne zagrożenia dla środowiska związane z użytkowaniem – eksploatacją przedsięwzięcia:

W zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza:

Emisja niezorganizowana spalin z samochodów osobowych, ciężarowych przemieszczających się po drogach:

- pojazdy występujące: samochody osobowe, samochody ciężarowe
- prędkość poruszających się pojazdów: średnia 30 km/h,

EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ DO ATMOSFERY

Substancjami wprowadzanymi do powietrza atmosferycznego będą produkty spalania paliw w samochodach. Dla potrzeb obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykorzystano dane z Katalogu danych meteorologicznych opracowany przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Emisja zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych jest zaliczana do tzw. źródeł liniowych – emitarami są wszystkie pojazdy poruszające się po danym odcinku drogi. Wielkość emisji określono drogą pośrednią, korzystając z emisji właściwej (wskaźnika emisji) odniesionej do jednostki masy zużytego paliwa, a więc parametru, którego wielkość zależy od natężenia ruchu, struktury pojazdów i długości rasy komunikacyjnej.

Analizując zakres wpływu planowanego przedsięwzięcia na stan powietrza atmosferycznego oraz biorąc pod uwagę obecny ruch pojazdów można stwierdzić, że nie będą występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji zanieczyszczających w powietrzu.

W zakresie emisji hałasu:

Emisja hałasu z ruchu pojazdów osobowych, ciężarowych w porze dziennej i porze nocnej.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) tereny przyległe możemy zaliczyć do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i przemysłowej.

Dopuszczalny poziom dźwięku według Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2007 w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) wynosi wg poz. 2a dla hałasu komunikacyjnego (drogi lub linie kolejowe):

- w dzień 55 dB(A)
- w nocy 50 dB(A)

przy czym uśrednia się poziom hałasu komunikacyjnego do 8 godz. w ciągu dnia oraz 1 godzin nocy.

Podsumowując należy stwierdzić, że stopień oddziaływania na klimat akustyczny po wybudowaniu drogi.

Podsumowując należy stwierdzić, że stopień oddziaływania na klimat akustyczny po przebudowie drogi zostanie zachowany w tym rejonie gminy na obecnym poziomie i nie przekroczy poziomu dźwięku kształtowanego w tej części gminy przez inne drogi, oraz nie będzie wpływać ponadnormatywnie na tereny podlegające ochronie akustycznej. Można stwierdzić że poprzez wykonanie nowej i równej a przez to cichszej nawierzchni poziom hałasu emitowanego do środowiska może ulec zmniejszeniu.

W zakresie gospodarki odpadami:

Powstawanie odpadów eksploatacyjnych (odbieranych przez uprawnionych odbiorców do odzysku lub unieszkodliwiania zgodnie z ustawą o odpadach

W wyniku eksploatacji drogi mogą powstawać następujące rodzaje i szacowane ilości odpadów:

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod Odpadu wg katalogu odpadów	Ilość odpadów [Mg/rok]
1	Odpady z remontów dróg	17 01	3

Warunki gospodarki odpadami będą następujące:

- Magazynowanie i inne operacje z odpadami będą dokonywane w sposób nie stwarzający zagrożenia dla środowiska, jak też z zachowaniem innych przepisów szczegółowych w tym zakresie, zwłaszcza BHP i Ppoż,
- Nie będzie miejsca na magazynowanie odpadów przy eksploatowanej drodze (będą one usuwane bezpośrednio z przebudowywanej drogi przez uprawnionych odbiorców).
- Odpady poszczególnych rodzajów nie będą mieszane z innymi odpadami (segregacja odpadów),
- Wytworzone odpady będą przewożone do dalszego przerobu taborem firmy upoważnionej (odpady będą przewożone, załadowywane i wyładowywane w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia dróg i terenów użyteczności publicznej oraz środowiska oraz przy zachowaniu obowiązujących przepisów),
- Odpady będą przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania, w zależności od ich rodzaju oraz istniejących możliwości zbytu, za pośrednictwem uprawnionych firm,
- Odpady będą ewidencjonowane zgodnie z obowiązującym prawem o odpadach,
- Warunki odbioru odpadów będą uregulowane umowami z odbierającymi odpady.

Promieniowanie elektromagnetyczne

Na terenie analizowanej drogi stanowiącej przedmiot niniejszego opracowania nie występują źródła promieniowania elektromagnetycznego.

Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ustalono, że transgraniczne oddziaływanie na środowisko przedsięwzięcia nie występuje, ze względu na znaczne oddalenie od wschodniej granicy państwa. Oddziaływanie szlakiem powietrznym przez emisję do atmosfery w związku z użytkowaniem nowej drogi będzie, także nieistotne ze względów transgranicznych. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia poza terytorium Polski w związku ze wpływem ścieków z odwodnienia dróg do zlewni Bałtyku jest nieistotne ze względu na znikomą ilość odprowadzanych ścieków w skali całego dorzecza Wisły. Nie jest także przedsięwzięciem wymienionym w załączniku nr 1 do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Ekspo w dniu 25 lutego 1991 r., ratyfikowanej przez RP i ogłoszonej w Dz. U. z 1999 r. Nr 96, poz. 1110, i nie będzie miało transgranicznego oddziaływania na środowisko.

WÓJT
Gminy Rokietnica
mgr Witold Szajny