

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie: art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 247 z późn. zm.), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (tj. Dz. U. 2021 poz. 735) po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Zarządu Powiatu Jarosławskiego, ul. Jana Pawła II 17, 37-500 Jarosław

**orzekam**

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1818R ul. Sanowa w Radymnie odc. w km 0+018 do km 1+398”.
- II. Określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:
  - 1) Należy wykonać umocnienie rzeki San w miejscu projektowanego kolektora odprowadzającego wody opadowo-roztopowe na prawym brzegu na odcinku niezbędnym do zachowania bezpieczeństwa ww. urządzenia przy wykorzystaniu materiałów gabionowych w układzie kaskadowym na wysokości od betonowego wylotu do poziomu wody.
  - 2) Należy wykonać dodatkowe umocnienie materacami gabionowymi ułożonymi płasko na skarpie brzegu wykonane wzdłuż kaskady odpływowej po obydwu jej stronach.
  - 3) Wylot kolektora zabezpieczyć w klapę zwrotną,
  - 4) Prace dot. budowy wylotu i umocnienia brzegu rzeki San należy prowadzić przy niskich stanach wód, wyłącznie ze stanowisk brzegowych, z wykorzystaniem zabezpieczeń przeciw przedostawaniu się materiałów i odpadów budowlanych do nurtu rzeki San, poza okresem tarła i migracji ryb (tj. poza terminem 1marca - 30 czerwca oraz 1 października – 30 grudnia) pod nadzorem przyrodniczym, który w przypadku stwierdzenia zagrożeń dla ichtiofauny nakaze wdrożenie działań minimalizujących, obejmujących np. wstrzymanie prac na ww. czas.
  - 5) Wykopy, zagłębienia terenu i tym podobne obiekty niezasypane/niezagospodarowane w danym dniu roboczym, mogące stanowić pułapkę dla drobnych i średnich zwierząt, należy odpowiednio zabezpieczyć, np. szczelnie przykryć/wygrodzić po każdym zakończonym dniu pracy. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i zagłębień terenowych powstałych w trakcie prac należy sprawdzić czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. W przypadku takiego stwierdzenia należy je niezwłocznie odłowić i przenieść poza teren realizacji przedsięwzięcia w odpowiednie siedlisko.

**Uzasadnienie**

Postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1818R ul. Sanowa w Radymnie odc. w km 0+018 do km 1+398”. wszczęto dnia 26.03.2021 r. na wniosek Zarządu Powiatu Jarosławskiego, ul. Jana Pawła II 17, 37-500 Jarosław.

Do wniosku dołączono wymagane prawem dokumenty w tym: kartę informacyjną przedsięwzięcia oraz kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmującą obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...* stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Miasta Radymna.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie części drogi powiatowej nr 1818R Radymno – Medyka w km 0+018 do km 1+398.

Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wnioskowane przedsięwzięcie zostało wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* i zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...* wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Strony postępowania zostały poinformowane o wszczęciu postępowania:

- wnioskodawca: zawiadomieniem z dnia 26.03.2021 r. znak pisma: RGIII.6220.08.21,
- pozostałe strony postępowania w liczbie przekraczającej 10 osób, zgodnie z art. 74 ust. 3 pkt 1 w/w ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...* oraz art. 49 *K.p.a.*): zawiadomieniem/obwieszczeniem (RGIII.6220.08.21 z dnia 26.03.2021 r.) na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Radymna (ul. Lwowska 20), na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Radymna: [www.radymno.biuletyn.net](http://www.radymno.biuletyn.net) oraz przez obwieszczenie w miejscu planowanego przedsięwzięcia.

Jednocześnie, zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 9 w/w ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...* informacja dot. wniosku o wydanie w/w decyzji została umieszczona w Publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie ([www.ekoportal.gov.pl](http://www.ekoportal.gov.pl)) prowadzonym przez Urząd Miasta Radymna pod numerem 3/2021.

W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 64 ust. 1 i 3 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...*, Burmistrz Miasta Radymna pismem znak: RGIII.6220.08.02.21 z dnia 13.04.2021 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jarosławiu oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Przemysłu z wnioskiem o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia. W powyższym piśmie skierowanym do organów opiniujących tutejszy organ wskazał, że na terenie planowanego przedsięwzięcia nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 22.04.2021 r. do tutejszego organu wpłynęła opinia sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jarosławiu znak: PZNS.9020.8.10.2021 z dnia 20.04.2021 r., w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Opinię zawierającą stanowisko o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowej inwestycji po wcześniejszym wezwaniu i uzupełnieniu przez inwestora karty informacyjnej przedsięwzięcia Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Przemysłu wyraził pismem znak: RZ.ZZŚ.3.435.45.2021.KP z dnia 25.05.2021 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie po wcześniejszym wezwaniu i uzupełnieniu przez inwestora karty informacyjnej przedsięwzięcia, opinią z dnia 24.05.2021 r. znak:

WOOŚ.4220.3.8.2021.PM.5 stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Z uwagi na fakt, że część odcinka drogi znajduje się na terenie Gminy Radymno organ prowadzący postępowanie wystąpił z wnioskiem (pismo znak: RGIII.6220.08.02.21 z dnia 13.04.2021 r.) do Wójta Gminy Radymno o wydanie opinii w trybie art. 75 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie... W terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku Wójt Gminy Radymno nie przekazał niniejszej opinii co uznano za brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w prowadzonym postępowaniu.

Po przeanalizowaniu ww. opinii oraz po przeprowadzeniu analizy przedmiotowej inwestycji, uwzględniając łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...* stwierdzono, co następuje:

1. Skala i lokalizacja przedsięwzięcia nie spowodują negatywnego oddziaływania na środowisko i jednocześnie zachowana zostanie zasada zrównoważonego rozwoju.

Zadaniem niniejszej inwestycji jest przede wszystkim dostosowanie parametrów geometrycznych drogi do wymagań warunków technicznych jakim powinna odpowiadać droga publiczna klasy Z, wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni do parametrów zapewniających przeniesienie obciążeń od ruchu pojazdów w perspektywie 20 lat, oraz poprawa warunków komunikacji pieszej i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, zostanie przebudowany system odwodnienia drogi a w pasie drogowym zostanie usytuowany kanał technologiczny umożliwiający umieszczenie w nim elementów szerokopasmowej sieci światłowodowej.

W ramach realizacji inwestycji planowany jest następujący zakres robót:

- poszerzenie i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni istniejącej jezdni,
- budowa kanału technologicznego,
- budowa chodnika lewostronnego,
- przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych,
- utwardzenie prawego pobocza drogi,
- przebudowa istniejącego systemu odwodnienia poprzez budowę trzech odcinków rowu krytego ze studzienkami rewizyjnymi i ściekowymi po lewej stronie drogi,
- budowa kolektora deszczowego odprowadzającego wody opadowe poza pas drogowy, do naturalnego odbiornika tj. do rzeki San,
- uzupełnienie istniejącego oznakowania pionowego drogi.

Realizacja inwestycji w ramach której, ruch pieszych zostanie oddzielony od ruchu pojazdów i przeniesiony na wydzielony ciąg pieszy, powinna przynieść znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych. Ponadto, poszerzenie istniejącej nawierzchni jezdni będzie miało bezpośredni wpływ na komfort i bezpieczeństwo podróżowania pojazdami samochodowymi.

Budowa nowego systemu odwodnienia drogi zapewni poprawę stabilności korpusu drogowego poprzez ujęcie i odprowadzenie poza pas drogowy wód opadowych i roztopowych oraz przyczyni się do znacznej poprawy warunków sanitarnych zarówno przy samej drodze jak i na sąsiadujących posesjach.

2. Z uwagi na charakter inwestycji, jej znaczenie i pełnioną funkcję nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, które będą miały zasięg lokalny, mało znaczący i odwracalny.
3. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie się wiązała z budową nowych obiektów czy też przebudową istniejącej w jego rejonie infrastruktury.
4. Ze względu na charakter planowanej inwestycji uznano, że na etapie eksploatacji nie będzie ona źródłem znaczących oddziaływań na środowisko, zwłaszcza w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza oraz nie spowoduje zwiększonego oddziaływania na zdrowie i życie ludzi.

Głównymi źródłem hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie ruch pojazdów poruszających się przedmiotową drogą. Przewidywane natężenie ruchu pojazdów dla pory nocnej między godz. 22.00 a 6.00 oszacowano na 191 pojazdów a dla pory dziennej między godz. 6.00 a 22.00 na 1774 pojazdy.

Poszerzenie i przebudowa nawierzchni na drodze poprawi płynność jazdy i ograniczy emisje akustyczne w związku z czym przewiduje się, że przedsięwzięcie na etapie jego eksploatacji nie spowoduje pogorszenia klimatu akustycznego i co się z tym wiąże przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu na najbliższych terenach chronionych pod względem akustycznym.

5. Eksploatacja drogi będzie związana z nieznaczną emisją zanieczyszczeń do powietrza wynikającą ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po terenie inwestycji. Eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie jakości powietrza na przedmiotowym obszarze.
6. Eksploatacja obiektu nie będzie źródłem powstawania odpadów. W trakcie użytkowania inwestycji mogą powstać niewielkie ilości odpadów o kodzie 20 03 03 tj. odpady z czyszczenia drogi. Będą one zbierane bezpośrednio na środki transportu służb porządkowych i przekazywane na wysypisko.
7. Planowana działalność nie będzie wymagać czynności prowadzących do adaptacji do postępujących zmian klimatycznych, jak również nie będzie oddziaływać znacząco na klimat. Przebudowa drogi nie przyczyni się do wzrostu zanieczyszczeń do atmosfery, gdyż ruch kołowy odbywał się będzie płynnie, bez konieczności zatrzymań i startów pojazdów. Nadto droga ma charakter drogi lokalnej, o małym natężeniu ruchu kołowego. Emisja substancji szkodliwych pochodzących z silników spalinowych nie przekroczy dopuszczalnych norm.
8. W najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia i w zasięgu jego oddziaływania nie występują parki narodowe, rezerwy przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu. Najbliższy obszar chroniony w sieci Natura 2000 to „Rzeka San” (PLH180007) znajdujący się w odległości 100-200 m.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na granicy krajowego korytarza ekologicznego KPd-2C "Dolina Sanu".

Ze względu na rodzaje i wielkości emisji możliwe do wystąpienia na etapie eksploatacji oraz ich możliwy zasięg stwierdza się, że nie wystąpi oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na obszary podlegające ochronie przyrody.

9. Obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek nie występują w granicach planowanego przedsięwzięcia i w zasięgu jego oddziaływania.

Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia znajduje się również poza obszarami górskimi i leśnymi. Ze względu na odległość od morza, która wynosi ponad 550 km nie będzie występować wpływ na obszary wybrzeży i środowisko morskie. Ten element przyrodniczy nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

10. Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach jednolitej części wód podziemnych JCWPd – PLGW2000136, w regionie Górnej Wisły w Karpatach Zachodnich z Podkarpaciem Zachodnim i Północnym. Stan ilościowy wód jest dobry, stan jakościowy również dobry, nie jest zagrożone ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych wg Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Cele środowiskowe zapisane w w/w Planie dla jednolitej części wód podziemnych JCWPd – PLGW2000136 obejmują:

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń – z uwagi na istniejący obiekt oraz utwardzony plac w fazie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie występować możliwość dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu oraz poprawa ich stanu – jak wyżej, ze względu na brak możliwości wprowadzania zanieczyszczeń do wód podziemnych, nie będzie występować pogarszanie się stanu wód podziemnych w analizowanym rejonie,
- ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan – w czasie eksploatacji inwestycji pobór wody będzie się odbywać z ujęcia gminnego wody podziemnej, a więc nie naruszy równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych, a z uwagi na dobry stan wód podziemnych nie będą wymagane działania naprawcze.

11. Z uwagi na wody powierzchniowe planowane przedsięwzięcie znajduje się w jednolitej części wód powierzchniowych JCWP - „San od Huczek do Wisłoka bez Wisłoka” (PLRW2000192259). Jest to rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta o statusie naturalnym. Stan wód jest zły i jest zagrożone ryzyko osiągnięcia celów środowiskowych wg Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Cele środowiskowe dla wymienionej JCWP zapisane w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły – Dz. U. poz. 1911 z 2016 r. są następujące:
  - stan lub potencjał ekologiczny – dobry stan ekologiczny; planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na jakość wód rzeki San z uwagi na odległość od niej oraz brak bezpośredniego wprowadzania ścieków do wód powierzchniowych na etapie eksploatacji,
  - stan chemiczny – dobry, jak wynika z badań monitoringowych stan chemiczny jest poniżej dobrego. Ze względu na brak oddziaływania na wody powierzchniowe nie wystąpi pogarszanie się stanu chemicznego wymienionej jednolitej części wód powierzchniowych w analizowanym rejonie.
12. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje konieczności wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi.
13. Biorąc pod uwagę odległość planowanego przedsięwzięcia, która wynosi ponad 15 km w linii prostej od granicy państwa oraz rodzaje i ilości emisji i energii, które będą wprowadzane do środowiska z terenu planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko.
14. Przedmiotowe zamierzenie usytuowane jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarami przylegającymi do jezior czy obszarami ochrony uzdrowiskowej. Inwestycja nie będzie naruszać interesów osób trzecich, nie będzie miała również wpływu na dobra materialne.
15. Ze względu na charakter planowanego zamierzenia obejmującego przebudowę istniejącej drogi powiatowej uznano, że wpisywać się będzie ono w istniejący krajobraz.
16. Wariant wybrany do realizacji przy zastosowaniu przyjętych rozwiązań chroniących środowisko będzie najkorzystniejszy z punktu widzenia ochrony środowiska oraz ze względów technicznych i ekonomicznych.
17. Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii/katastrofy związanej z używanymi do budowy drogi materiałami, ich magazynowaniem i technologią robót drogowych.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę kryteriów planowanego przedsięwzięcia w zakresie, o którym mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...*, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniem, jak również uzyskanych opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Jarosławiu oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Przemyślu uznano, że po zrealizowaniu przez inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

Jednocześnie uwzględniając fakt, że w toku prowadzonego postępowania odstąpiono od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy organ, zgodnie z art. 84 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...* stwierdził w niniejszej decyzji brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Burmistrza Miasta Radymna spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*, poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami oraz o możliwości wypowiedzenia się co do złożonych materiałów w terminie 7 dni od dnia doręczenia wskazanej informacji.

W określonym terminie żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

Mając na uwadze powyższe postanowiono orzec jak w sentencji.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie... załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.

Informacja o niniejszej decyzji zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 9, art. 85 ust. 3 w/w ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie... zostanie zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie ([www.ekoportal.gov.pl](http://www.ekoportal.gov.pl)) prowadzonym przez UM Radymno pod numerem 10/2021 oraz podana do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na stronie internetowej BIP Miasta Radymna, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Radymna oraz w miejscu planowanego przedsięwzięcia.



Z UPOWAŻNIENIA  
Burmistrza Miasta Radymna  
*Zofia Kawałek*  
SEKRETARZ MIASTA

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Przemyślu za pośrednictwem Burmistrza Miasta Radymna w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Niniejsza decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma charakteru samoistnego, co oznacza, iż wyłącznie na jej podstawie żadne przedsięwzięcie nie może zostać zrealizowane. Jest to bowiem decyzja wstępna określająca jedynie pewien zakres uwarunkowań dla określonych przedsięwzięć, zaś inwestor dla możliwości realizacji inwestycji zobowiązany jest uzyskać decyzję, koncesję lub zezwolenie wskazane w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie... lub dokonać zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a tejże ustawy.

Otrzymują:

- 1) Biuro Usług Projektowych „Skarpa” Zdzisław Krzeszowski, os. Wojska Polskiego 3/19, 37-500 Jarosław
- 2) Strony postępowania, tj. właściciele działek o obrębie obszaru znajdującego się w odległości 100 m od granic terenu przewidzianego do realizacji przedsięwzięcia, przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 K.p.a
- 3) Wójt Gminy Radymno, ul. Lwowska 38, 37-550 Radymno – z prośbą o umieszczenie w BIP Gminy Radymno
- 4) A/a

## **Charakterystyka przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1818R ul. Sanowa w Radymnie odc. w km 0+018 do km 1+398”.**

### **Opis ogólny inwestycji.**

Przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi powiatowej Nr 1818R ul. Sanowa w Radymnie w odc. od km 0+018 do km 1+398. W stanie istniejącym droga przewidziana do przebudowy na w/w odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną w złym stanie technicznym z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości ok. 0,7 – 1,0 m, szerokość jezdni wynosi 5,5 m, odwodnienie powierzchniowe do odcinkowo niedrożnych rowów przydrożnych oraz chodnik od km 1+210. Po przebudowie jezdnia będzie miała szerokość 6,0 m, chodnik lewostronny o szerokości 2,0 m, pobocze prawostronne o szerokości 1,0 m.

Celem inwestycji jest dostosowanie parametrów geometrycznych drogi do wymagań warunków technicznych jakim powinna odpowiadać droga publiczna klasy Z, wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni do parametrów zapewniających przeniesienie obciążeń od ruchu pojazdów w perspektywie 20 lat oraz poprawa warunków komunikacji pieszej i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto w ramach zadania przebudowany zostanie istniejący system odwodnienia drogi (odcinkowe rowy obustronne) na rów kryty w trzech odcinkach ze studzienkami rewizyjnymi i ściekowymi które zostaną zlokalizowane po lewej stronie drogi. Wykonany zostanie również kolektor deszczowy odprowadzający wody opadowo-roztopowe do odbiornika ostatecznego, tj. rzeki San.

Realizacja inwestycji w ramach której, ruch pieszych zostanie oddzielony od ruchu pojazdów i przeniesiony na wydzielony ciąg pieszy, powinna przynieść znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych. Ponadto, poszerzenie istniejącej nawierzchni jezdni będzie miało bezpośredni wpływ na komfort i bezpieczeństwo podróżowania pojazdami samochodowymi.

Budowa nowego systemu odwodnienia drogi zapewni poprawę stabilności korpusu drogowego poprzez ujęcie i odprowadzenie poza pas drogowy wód opadowych i roztopowych oraz przyczyni się do znacznej poprawy warunków sanitarnych zarówno przy samej drodze jak i na sąsiadujących posesjach.

### **Lokalizacja przedsięwzięcia.**

Droga powiatowa nr 1818R położona jest na terenie dwóch powiatów: jarosławskiego i przemyskiego. Wg danych ewidencyjnych droga podzielona jest na trzy odcinki:

- odcinek I: ul. Sanowa w Radymnie, od km 0+000 do km 1+415,
- odcinek II: Radymno – Chałupki Medyckie, od km 1+415 do km 5+825,
- odcinek III Chałupki Medyckie – Medyka, od km 5+825 do km 23+248.

Zarządcą drogi na odcinkach I i II jest Starosta Jarosławski, natomiast odcinek III jest zarządzany przez Starostę Przemyskiego. Niniejszą inwestycją objęty jest odcinek I.

Odcinek drogi objęty niniejszym zadaniem inwestycyjnym zawierający się w kilometrażu 0+018 ÷ 1+398, położony jest w granicach miasta Radymno i częściowo gminy wiejskiej Radymno w powiecie jarosławskim. Pas drogi powiatowej na tym odcinku składa się z następujących działek ewidencyjnych:

- nr 89, jednostka ewidencyjna Michałówka, obręb gmina wiejska Radymno
- nr 761/3, jednostka ewidencyjna Radymno, obręb Radymno miasto.

Ponadto, inwestycja wymaga przeprowadzenia kolektora deszczowego przez teren następujących działek: 767/1 i 765/2 w jedn. ew. Radymno, obręb Radymno miasto. Właścicielem działki nr 767/1 jest Skarb Państwa reprezentowany przez Starostę Jarosławskiego. Działka nr 765/2 jest własnością Skarbu Państwa we władaniu przedsiębiorstwa Wody Polskie RZGW Rzeszów.

Początek projektowanego odcinka tj. km 0+018, usytuowany jest w miejscu przecięcia osi drogi powiatowej z granicą pasa drogowego drogi krajowej nr 94. Wlot drogi powiatowej na skrzyżowanie z drogą krajową został przebudowany w ramach inwestycji związanej z drogą krajową.

Koniec projektowanego odcinka tj. km 1+398 znajduje się 4 m przed punktem przecięcia osi drogi powiatowej z granicą działek 761/3 i 332. Pełny zakres przebudowy kończy się w km 1+390,89 na końcu łuku poziomego W12. Do km 1+398 występuje odcinek dowiązania projektowanej przebudowy do stanu istniejącego. Długość odcinka drogi objętego inwestycją wynosi 1,4 km.

Wzdłuż projektowanego odcinka drogi od km 0+000 do około 0+700, po obydwu stronach, usytuowane są tereny rolnicze. Luźna zabudowa zagrodowa pojawia się od km 0+700 i występuje do końca odcinka po obydwu stronach drogi.

Budynki mieszkalne w większości usytuowane są w odległości ponad 30 m od krawędzi istniejącej drogi.

#### **Skala planowanego przedsięwzięcia**

Istniejący pas drogi powiatowej na odcinku objętym inwestycją posiada powierzchnię ok. 1,65 ha. Powierzchnia utwardzona – tj. jezdni asfaltowa o średniej szerokości 5,50 m i chodnik z kostki brukowej o szer. 1,50 m - wynosi około 0,8 ha co stanowi 48% powierzchni działki.

Poza utwardzoną jezdnią, pas drogowy obejmuje inne elementy korpusu drogowego takie jak pobocza, skarpy i dno rowów przydrożnych oraz pasy terenu poza rowami, które stanowią powierzchnię biologicznie czynną.

W ramach inwestycji nie jest planowane zajęcie dodatkowego terenu. Po zrealizowaniu inwestycji powierzchnia pasa drogowego nie ulegnie zmianie. Powierzchnia utwardzona zwiększy się do około 1,12 ha co stanowić będzie 68% powierzchni pasa drogowego. Przekształceniu ulegnie powierzchnia w chwili obecnej zajmowana przez lewy rów przydrożny, w miejsce którego, zostanie wybudowany chodnik z kostki brukowej. Pozostałe powierzchnie nieutwardzone nadal będą powierzchniami biologicznie czynnymi przeznaczonymi na zieleń niską.

Realizacja robót będzie przebiegać z wykorzystaniem materiałów pochodzących z magazynów i wytwórni stacjonarnych wykonawcy.

W procesie inwestycyjnym szacuje się zużycie:

- mieszanek mineralno-bitumicznych w ilości około 3 000 ton,
- kruszyw mineralnych w ilości około 1 000 ton,
- prefabrykatów betonowych w ilości około 850 ton.
- rur kanalizacyjnych w ilości około 1600 m.

Bilans mas ziemnych jest ujemny. Nie spowoduje to powstawania odpadów gdyż pozyskany grunt zostanie wbudowany na miejscu w nasyp drogowy pod chodnikiem.

Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym zakresie. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie



budowy nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze stosunkowo niewielkiej skali inwestycji i tradycyjnej techniki budowy.

Woda zużywana będzie głównie do celów technologicznych oraz do celów bytowych. Przy założeniu zużycia wody ok. 20 l/dobę/osobę i pracy w szczycie do 20 osób zapotrzebowanie na wodę będzie wynosić ok. 0,40 m<sup>3</sup>/dobę. Na tym samym poziomie kształtować się będzie ilość powstałych ścieków socjalno-bytowych.

Zużycie paliwa do sprzętu mechanicznego i pojazdów, z uwagi na różnorodność tegoż sprzętu i pojazdów jest niemożliwa do oszacowania na etapie projektowania inwestycji. Zakłada się że zużycie paliw nie będzie odbiegało od norm przyjętych dla poszczególnych maszyn i urządzeń.

Zużycie energii elektrycznej do zasilania zaplecza budowy szacunkowo wyniesie około 1500 kWh. Nie planuje się zużycia energii cieplnej i gazowej.

W ramach niniejszej inwestycji nie jest planowana wycinka drzew. Rosnące przy drodze drzewa usytuowane są poza istniejącymi rowami w odległości ponad 3 m od krawędzi jezdni i nie kolidują z projektowanym chodnikiem, którego całkowita szerokość wynosić będzie 2,23 m. Wymagana jest jedynie lokalna pielęgnacja niektórych drzew w celu uzyskania wymaganej skrajni drogowej tj. przestrzeni wolnej od przeszkód nad projektowanym chodnikiem. Planowane jest również oczyszczenie z zarośli terenu pasa drogowego o łącznej powierzchni ok. 0,1 ha. Są to głównie powierzchnie dna i skarp rowów porośnięte odrostami po usuniętych w latach ubiegłych drzewach.

### **Możliwe warianty przedsięwzięcia**

Istnieją trzy metody przebudowy i wzmocnienia jezdni:

- 1) Metoda „w górę”.
- 2) Metoda „w głąb”
- 3) Metoda mieszana „ w głąb i w górę”.

Metoda wzmocnienia nawierzchni „w górę”, polega na układaniu na istniejącej nawierzchni nowych warstw kruszyw i warstw bitumicznych stanowiących wzmocnienie istniejącej jezdni. Metoda „w głąb” polega na mechanicznym przetworzeniu istniejącej nawierzchni, podbudowy i podłoża na wymaganą głębokość wraz z uszlachetnieniem rozdrobnionego materiału substancjami chemicznymi lub hydraulicznymi i ponownym zagęszczeniu. Na tak przygotowanej podbudowie układa się nowe warstwy bitumiczne. Metoda mieszana polega na zastosowaniu obydwu ww. metod równocześnie.

Z uwagi na niewielkie wymagane wzmocnienie istniejącej jezdni oraz mniejsze negatywne oddziaływanie na otoczenie w trakcie robót drogowych jak również z uwagi na konieczność maksymalnego wykorzystania istniejących elementów nawierzchni jezdni do realizacji wybrano wzmocnienie nawierzchni metodą „w górę”.

Wybrany wariant jest najkorzystniejszy pod względem:

- lokalizacyjnym – gdyż wykorzystany zostanie istniejący pas drogowy i elementy istniejącej drogi co nie spowoduje konieczności znaczących zmian w zagospodarowaniu przyległych nieruchomości,
- technologicznym i ekonomicznym – gdyż umożliwi wykorzystanie istniejącego terenu pasa drogowego wraz z elementami drogi jako placu budowy w trakcie realizacji inwestycji co znacznie obniży koszty inwestycji,
- środowiskowym – zastosowanie tego wariantu nie wymaga zajęcia nowych terenów oraz ingerencji w istniejącą zieleń. Poszerzenie i wyprofilowanie jezdni drogi spowoduje poprawę płynność ruchu, co wpłynie korzystnie na obniżenie emisji spalin i hałasu. Ponadto, oddzielenie ruchu pieszych od pasów przeznaczonych na ruch pojazdów będzie miało duży wpływ na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

W przypadku odcinka kanalizacji deszczowej odprowadzającej wody opadowe do rzeki San, zdecydowanie najkorzystniejsze jest poprowadzenie jej po działce nr 767/1 będącej drogą gruntową i dalej, do brzegu rzeki San (działka nr 765/2) gdzie będzie usytuowany wylot kanalizacji. Każda inna lokalizacja tego odcinka kanalizacji wymaga ingerencji albo w tereny rolnicze, albo w istniejącą zabudowę miejscowości Michałówka.

Pozostawienie drogi bez planowanej rozbudowy, czyli tzw. wariant zerowy, spowoduje w niedalekiej przyszłości zmniejszenie prędkości eksploatacyjnej ruchu, spowodowane złym stanem nawierzchni jezdni a co za tym idzie, zwiększoną emisję do środowiska substancji szkodliwych pochodzącą ze spalania. Ponadto, zły stan techniczny nawierzchni drogi na skutek ruchu pojazdów będzie potęgował hałas w otoczeniu drogi oraz skutkowało zwiększającą się corocznie w powietrzu ilością pyłów pochodzących z uszkodzonej nawierzchni oraz z nadmiernie zużywających się elementów pojazdów (ogumienie, tarcze hamulcowe, tarcze sprzęgłowe i inne elementy zawieszenia).

Nieuregulowany system odwodnienia drogi powodujący powstawanie zastoisk wody w rowach przydrożnych pogorszy warunki sanitarne otoczenia i dodatkowo, nawadniając korpus drogowy przyczyni się do utraty nośności nawierzchni jezdni i dalszej jej degradacji.

### **Rodzaj technologii**

#### **Etap realizacji inwestycji.**

Zasadnicze elementy realizowanej inwestycji to:

- poszerzenie i wzmocnienie istniejącej jezdni,
- budowa kanalizacji deszczowej,
- budowa kanału technologicznego,
- budowa lewostronnego chodnika.

Wzmocnienie istniejącej jezdni będzie realizowane w technologii warstw bitumicznych układanych metodą „w górę” na istniejącej jezdni. Do realizacji tych robót zastosowany zostanie sprzęt mechaniczny w postaci układarki mas bitumicznych, skraparki samochodowej i zespołu walców drogowych.

Roboty ziemne przy poszerzeniu istniejącej jezdni i przy budowie kanalizacji deszczowej oraz kanału technologicznego realizowane będą przy pomocy zespołu maszyn do robót ziemnych tj. koparki podsiębiernej i samochodów samowyladowczych.

Poszerzenie istniejącej jezdni z uwagi na niewielki zakres (do 0,50m) zostanie w znacznej części wykonane ręcznie z użyciem sprzętu o ręcznym prowadzeniu.

Budowa kanalizacji deszczowej oraz kanału technologicznego po wykonaniu robót ziemnych, będzie prowadzona sposobem ręcznym z wykorzystaniem sprzętu dźwigowego do osadzania studni kanalizacyjnych i sprzętu o ręcznym prowadzeniu do zagęszczania mas ziemnych.

Budowa chodnika łącznie z przebudową istniejących zjazdów będzie prowadzona sposobem ręcznym z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego o ręcznym prowadzeniu do zagęszczania warstw konstrukcyjnych chodnika i zjazdów.

#### **Etap eksploatacji obiektu budowlanego.**

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie jest związana z użyciem technik i technologii, o których mowa w art. 143 ustawy Prawo ochrony środowiska (tzw. BAT – porównanie do najlepszych możliwych technologii w związku z powyższym nie dokonuje się tego porównania.

Źródłem uciążliwości i oddziaływania na środowisko jest użytkowanie drogi, a w szczególności ruch samochodowy i wprowadzanie wód opadowych do środowiska.

W fazie eksploatacji powstawać będą emisje hałasu, emisje spalin do powietrza, spływy wód opadowych oraz powstawanie zanieczyszczeń stałych w postaci zużytych kruszyw po okresie zimowego utrzymania drogi oraz odpadów pozostawionych przez uczestników ruchu drogowego.

Zarządca drogi nie ma bezpośredniego wpływu na emisję do środowiska hałasu i spalin pochodzących z silników spalinowych. Działania Zarządcy drogi w okresie jej eksploatacji są ukierunkowane na utrzymaniu czystości w granicach pasa drogowego tj. usuwanie zanieczyszczeń po okresie zimowego utrzymania drogi i okresowe sprzątanie terenu pasa drogowego z różnego rodzaju zanieczyszczeń stałych pozostawionych przez uczestników ruchu drogowego. Dodatkowo, w przypadku jaki wystąpi po zrealizowaniu niniejszej inwestycji, do obowiązków Zarządcy drogi, należeć będzie okresowe czyszczenie osadników kanalizacji deszczowej.

Roboty związane z utrzymaniem czystości w pasie drogowym są wykonywane ręcznie. Natomiast czyszczenie osadników kanalizacji deszczowej odbywa się mechanicznie przy użyciu specjalnych pojazdów asenizacyjnych.

### **Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii**

Ścieki socjalno-bytowe będą pochodzić tylko z zaplecza budowy. Zaplecze socjalno-biurowe budowy, zgodnie z aktualnie obowiązującymi standardami, stanowić będą zestawy kontenerowe wyposażone w zbiorniki do przyjmowania ścieków bytowych. Opróżnianie zbiorników będzie się odbywać systematycznie za pomocą specjalistycznych pojazdów a ścieki będą przewożone do oczyszczalni ścieków.

Inwestycja nie ma charakteru produkcyjnego zatem, nie przewiduje się wytwarzania i odprowadzania ścieków technologicznych ani na etapie budowy ani też w trakcie eksploatacji obiektu. Niewielkie ilości wody potrzebne na etapie budowy do zagęszczania warstw kruszywa i mieszanek mineralno-bitumicznych będą pozyskiwane z własnych źródeł wykonawcy robót. Wykorzystana woda w procesie technologicznych zostanie wchłonięta przez warstwy kruszywa lub odparuje z warstw bitumicznych.

Przewidywana przebudowa nawierzchni jezdni i budowa chodnika , przebudowa zjazdów, nie będzie ingerowała w sposób odwodnienia drogi. Droga odwadniana będzie powierzchniowo poprzez nadanie jezdni odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Woda z jezdni i chodników będzie spływała do przewidzianych do wykonania studzienek ściekowych z odprowadzeniem do projektowanych studni kanalizacyjnych i dalej do naturalnego odbiornika tj. rzeki San.

Prognozowana ilość substancji szkodliwych, jaka może być wprowadzona do ścieków z przedmiotowej drogi, przy natężeniu ruchu do 2000 P/d wynosi:

- dla zawiesin ogólnych: 40mg/l - tj. poniżej dopuszczalnych 100mg/l,
- dla węglowodorów ropopochodnych poniżej granicy wyznaczalności: 0,005mg/l - tj. poniżej dopuszczalnych 15mg/l.

Dodatkowe zastosowanie osadników w studzienkach kanalizacyjnych spowoduje redukcję zawiesin ogólnych o około 40%.

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn, użyciem ciężkiego sprzętu (koparki, ładowarki, walce, itp.) oraz ruchem samochodów ciężarowych.

Rodzaj urządzenia (źródła hałasu)	Poziom mocy akustycznej A (dB)
Samochody ciężarowe	88
Maszyny budowlane	89 – 107
Koparki, spycharki, ładowarki	106 – 110

Jest to uciążliwość przemijająca. Ograniczenie pracy maszyn do pory dziennej w znacznym stopniu ograniczy oddziaływanie w hałas na tereny zabudowy mieszkaniowej.

Dla terenów przyległych do pasa drogowego dopuszczalny poziom hałasu wynosi:

- w porze dziennej LAeq D = 65dB
- w porze nocnej LAeq N = 56dB.

Zasięg oddziaływania hałasu przekraczającego dopuszczalne poziomy dla roku 2020 (rok wykonania pomiaru ruchu) jak również dla perspektywy sięgającej roku 2040 (koniec okresu eksploatacji projektowanej nawierzchni jezdni) sięga:

- do 7,0 m od krawędzi jezdni dla hałasu dziennego,
- do 7,0 m od krawędzi jezdni dla hałasu nocnego.

Z analizy danych o ruchu drogowym wynika, że poziom hałasu w perspektywie 20 lat nie ulegnie zmianie. Spowodowane jest to zmniejszającym się udzialem w potoku ruchu pojazdów ciężarowych bez przyczep, przy równoczesnym mniejszym wzroście udziału pojazdów ciężarowych z przyczepami.

W zasięgu oddziaływania hałasu dziennego jak i nocnego nie znajdują się żadne budynki przeznaczone na stały pobyt ludzi.

### **Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów**

Podczas realizacji inwestycji będą powstawać głównie odpady z grupy 17, tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej odpady komunalno-bytowe o kodzie 20 03 01- niesegregowane odpady komunalne.

Wykonawca prac budowlanych zobowiązany jest do przestrzegania przepisów i zasad obowiązujących przy gospodarowaniu odpadami. W myśl przepisów ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów jest każdy, którego działalność lub bytowanie powoduje powstawanie odpadów. Odpady powstające w trakcie budowy będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych do tego miejscach. Miejsca gromadzenia odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich.

Zgodnie z ustawą o odpadach, zasadą gospodarki odpadami jest ich ograniczanie u źródła ich powstawania, usuwanie z miejsc powstawania oraz wykorzystanie lub unieszkodliwienie odpadów w sposób zapewniający ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska.

Zgodnie z tą zasadą wszystkie odpady z grupy 17 będą składowane na zapleczu budowy lub wywożone bezpośrednio z placu budowy samochodami transportowymi. Masy ziemne pochodzące z wykopów będą wykorzystywane do budowy nasypów.

Szacunkowe ilości odpadów powstające podczas realizacji inwestycji:

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Sposób czasowego składowania	Sposób wykorzystania	Ilość [Mg]
-----	-----------------------------------	------------------------------	----------------------	------------

17 01 81	Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) Odpady z przebudowy dróg	Bezpośredni załadunek na samochody transportowe	Recykling - do ponownego wbudowania w miejsca wskazane przez inwestora	24 400
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	W zamkniętych pojemnikach na placu budowy	Wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	3,8

Szacunkowe ilości odpadów powstające podczas eksploatacji:

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu wg katalogu odpadów	Ilość odpadów [Mg/rok]
1	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 (odpady z bieżących remontów)	17 03 02	0,01
2	Odpady z czyszczenia dróg	20 03 03	0,05
3	Odpadowa masa roślinna	02 01 03	0,02
Gwiazdka (*) przy numerze kodowym oznacza odpady niebezpieczne.			

Eksploatacja obiektu nie będzie źródłem powstawania odpadów. W trakcie użytkowania inwestycji mogą powstać niewielkie ilości odpadów o kodzie 20 03 03 tj. odpady z czyszczenia drogi. Będą one zbierane bezpośrednio na środki transportu służb porządkowych i przekazywane na wysypisko.

Odpady komunalne w postaci płynnej pochodzące z przenośnych toalet będą zabierane z miejsca budowy przez specjalistyczne firmy.

### **Rozwiązania chroniące środowisko**

Podstawowe czynniki, które w przypadku eksploatacji dróg negatywnie oddziałują na środowisko to: zawiesiny stałe i substancje ropopochodne znajdujące się w ściekach spływających z powierzchni dróg, hałas komunikacyjny oraz substancje lotne pochodzące ze spalania w silnikach samochodowych i powodujące zanieczyszczenie powietrza. Ponadto, negatywne oddziaływanie dróg na środowisko może objawiać się poprzez naruszenie szlaków migracyjnych zwierząt i zakłócenie stosunków wodnych panujących w gruncie i na jego powierzchni. Dodatkowo, w przypadku budowy nowych oraz modernizacji istniejących dróg bardzo częstym zjawiskiem jest negatywna ingerencja w istniejącą roślinność i krajobraz.

Projektowany system odwodnienia drogi polega na budowie rowów krytych tj. systemu zamkniętej kanalizacji deszczowej z której wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do rzeki San. Rzeka San jest obszarem chronionym w ramach programu Natura 2000.

Według obowiązujących przepisów dla dróg gminnych i powiatowych klasy L, D i Z, zgodnie z rozporządzeniem 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 i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, wody opadowe i roztopowe z ww. dróg mogą być odprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania. Pomimo tego, w projektowanym systemie kanalizacyjnym zastosowano rozwiązania zmniejszające zawartość zawiesin stałych w

odprowadzanych do rzeki San wodach opadowych. Są to osadniki w które będą wyposażone wszystkie studzienki ściekowe. Ponadto, ostatnia studnia kanalizacyjna przed wylotem, również będzie wykonana jako studnia osadnikowa.

W ramach inwestycji nie są planowane głębokie wykopy które mogłyby zakłócić stosunki wodne w gruncie. Niweleta projektowanej drogi prowadzona jest z wyniesieniem do kilkunastu centymetrów ponad stan istniejący, tak aby w jak najmniejszym stopniu ograniczyć ingerencję w stosunki wodne panujące na gruncie.

Dla zapewnienia maksymalnej ochrony wód powierzchniowych i gruntowych na etapie realizacji przedsięwzięcia najważniejsza jest właściwa organizacja prac budowlanych i zaplecza budowy (w tym bazy materiałowo-sprzętowej).

Podczas realizacji przedsięwzięcia Nadzór Inwestorski i Wykonawca robót zobowiązani są do przestrzegania następujących zasad zapisanych w dokumentach kontraktowych:

- prace budowlane powinny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu zmechanizowanego, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego, nie powodującego wycieku olejów;
- w razie awarii np. wycieku paliwa lub oleju należy zabezpieczyć miejsca wycieku. Przy małej ilości wycieku substancję niebezpieczną należy zasypać materiałem ochronnym np. piaskiem lub ziemią okrzemkową, zebrać do oznakowanych pojemników i poddać odzyskowi lub unieszkodliwić zgodnie z ustawą o odpadach. Przy dużych wyciekach natychmiast powiadomić odpowiednie służby w celu likwidacji skutków awarii. Zbierającą się ciecz obwałować, odpompować i przekazać do odzysku;
- powstające podczas prac drogowych zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi masy ziemi przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji;
- nie należy magazynować paliw na terenie budowy;
- tankowanie maszyn i pojazdów budowlanych należy ograniczyć do niezbędnego minimum w miejscach do tego wyznaczonych na odpowiednio zabezpieczonym podłożu, paliwem dowożonym w niezbędnych ilościach;
- serwis maszyn budowlanych może odbywać się tylko poza terenem budowy, odpowiedzialnym za serwis będzie wykonawca robót;
- zaplecze technologiczne budowy należy zlokalizować z dala od terenów podmokłych i użytków rolnych. Obecnie lokalizacja zaplecza technologicznego nie jest znana, lecz zostanie ono ograniczone do niezbędnego minimum;
- teren po wykonanych robotach ziemnych należy obsiać trawą w celu ograniczenia erozji powierzchniowej i nie przedostawaniu się zawieszin stałych do wód powierzchniowych;
- wykonawca robót zobowiązany jest do utrzymania w czystości placu budowy oraz dojazdów do placu budowy.

Planowane prace nie wpłyną na zmianę stosunków wodnych na terenie objętym zakresem robót.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki socjalno - bytowe pochodzące z bazy budowy drogi. Jest to źródło ścieków występujące okresowo. W celu minimalizacji zagrożenia wód powierzchniowych tymi ściekami na placu budowy zainstalowane zostaną przenośne sanitariaty specjalne kontenery socjalne.

W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu budowy drogi na powierzchnię ziemi i glebę należy:

- uszczelnić powierzchnię terenów bazy i zaplecza budowy, które zlokalizowane będzie na istniejących, utwardzonych działkach.
- zabezpieczyć drogi dojazdowe i miejsca postoju ciężkiego sprzętu oraz składowania materiałów budowlanych przed skażeniem substancjami ropopochodnymi,

- wyposażyć zaplecze budowy w urządzenia sanitarne dla pracowników tj. przenośne toalety, w miejscach składowania odpadów komunalnych, miejscach składowania resztek materiałów budowlanych itp. dokonać uszczelnienia podłoża,
- zwrócić uwagę na stan techniczny maszyn budowlanych i taboru samochodowego w zakresie układów paliwowo-olejowych, w celu wyeliminowania możliwości wycieku do gruntu. W przypadku powstania wycieku natychmiast go zneutralizować, a niesprawny sprzęt usunąć z terenu budowy.
- unikać wprowadzenia ciężkiego sprzętu na teren nie objęty inwestycją,
- usuwać sukcesywnie z terenu budowy wszelkiego typu odpady powstałe w trakcie budowy,
- pozyskane podczas inwestycji masy ziemne (urobek) przeznaczone będą na wykonanie planowanej inwestycji.

Aby zminimalizować ujemny wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze w trakcie realizacji prac budowlanych należy:

- początkowe roboty ziemne (usunięcie roślinności i humusu, budowę dróg technologicznych, likwidację podmokłości) wykonać w okresie jesiennym a humus składować w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu dalszego wykorzystania,
- prace ziemne rozpocząć bezpośrednio po inspekcji przyrodniczej,
- prowadzić monitoring przyrodniczy na placu budowy - odławianie zwierząt i ich ewakuację ze stref zagrożenia,
- podczas prowadzenia robót ziemnych (wykopów) należy unikać tworzenia pułapek dla małych zwierząt poprzez zabezpieczenie placu budowy; w razie stwierdzenia obecności zwierząt należy je uwolnić poza terenem budowy; przed zasypaniem wykopów sprawdzić dna i ściany pod kątem obecności w nich zwierząt,
- prace prowadzić przy użyciu sprawnego sprzętu w sposób uniemożliwiający przedostanie się do gruntu paliw, olejów, smarów,
- bazy materiałowo - sprzętowe (magazyny, składy, bazy transportowe), urobek z wykopów oraz odpady powstające podczas prowadzenia prac (gruz budowlany, elementy prefabrykowane itp.) lokalizować na gruncie utwardzonym i zabezpieczonym,
- po zakończeniu prac budowlanych teren posprzątać i przywrócić do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami.

Emisje do powietrza w czasie realizacji inwestycji będą miały charakter przejściowy i krótkotrwały. Ograniczenie oddziaływania realizacji inwestycji na powietrze należy minimalizować poprzez:

- transport materiałów budowlanych po drogach utwardzonych,
- transport materiałów sypkich pojazdami do tego przystosowanymi z przykryciem skrzyń ładunkowych plandekami,
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych od wiatru,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,
- wykorzystanie maszyn i urządzeń sprawnych technicznie, spełniających wymogi co do emisji spalin i hałasu.

Działania powyższe są istotne szczególnie w rejonie występowania zabudowy mieszkaniowej. Stosowanie właściwej organizacji pracy, użycie sprawnego technicznie sprzętu zmechanizowanego, eliminowanie pracy maszyn budowlanych na biegu jałowym będzie również działaniem mającym na celu ochronę powietrza podczas realizacji przedsięwzięcia.

