

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 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 o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 753 z późn. zm.) Rozporządzenie nr 3 Wojewody Lubelskiego z dnia 23 marca 2005 r. w sprawie Krzczonowskiego Parku Krajobrazowego.

Po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, złożonego przez Gminę Rybczewice, Rybczewice Drugie 119, 21-065 Rybczewice z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej Nr 105761L w miejscowościach Rybczewice Pierwsze i Rybczewice Drugie. Lokalizacja przedsięwzięcia na działkach nr ew. 2664, 2569 obręb ew. nr 09, gm. Rybczewice, gm. Rybczewice.

Po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świdniku (opinia znak ONS.NZ.9027.2.27.2022 z dnia 26.09.2022). Również po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (postanowienie znak WOOŚ.4220.167.2022.AŁ z dnia 30.11.2022 r.). Jak i opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu (opinia znak LU.ZZŚ.3.4360.301.2022.ML z dnia 28.10.2022).

USTALAM ŚRODOWISKOWE UWARUNKOWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn.: „Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej Nr 105761L w miejscowościach Rybczewice Pierwsze i Rybczewice Drugie.

Lokalizacja przedsięwzięcia na działkach nr ew. 2664, 2569 obręb ew. nr 09, gm. Rybczewice, gm. Rybczewice, pow. świdnicki, woj. lubelskie

ORZEKAM

1. **Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko**
2. **Wskazuję wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia**
 - a) Wszystkie prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00-22.00).
 - b) Należy stale kontrolować teren prowadzenia robót, szczególnie wykopy, pod kątem obecności małych zwierząt. Zwierzęta stwierdzone na placu budowy należy odławiać i przenosić na siedliska zastępcze.
 - c) Drzewa rosnące w najbliższym sąsiedztwie planowanej Inwestycji należy zabezpieczyć na czas rozbudowy drogi. Nie można dopuścić do odkrycia, przesuszenia i uszkodzenia ich systemu korzeniowego. W bliskim sąsiedztwie drzew prace ziemne należy wykonywać ręcznie. W przypadku prowadzenia prac koparką lub innym sprzętem w rejonie drzew, należy zabezpieczyć również pnie przed uszkodzeniem mechanicznym. W tym celu należy owinać pień drzewa za pomocą desek lub wygradzenie płótkami.
 - d) Straty w zieleni należy uzupełnić w stosunku 1 :1 poprzez wprowadzanie nowych nasadzeń, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa;
 - e) W przypadku stwierdzenia występowania gatunków chronionych ptaków bądź innych zwierząt objętych ochroną gatunkową w stosunku, co do których w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody określono czynności podlegające zakazom (w tym umyślnego płoszenia lub niepokojenia), należy uzyskać stosowną zgodę regionalnego dyrektora ochrony środowiska na wykonanie określonych czynności.
3. **Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**

UZASADNIENIE

Gmina Rybczewice, Rybczewice drugie 119, 21-065 Rybczewice, dnia 06.07.2022. r wystąpiła z wnioskiem dotyczącym wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej Nr 105761L w miejscowościach Rybczewice Pierwsze i Rybczewice Drugie.

Lokalizacja przedsięwzięcia na działkach nr ew. 2664, 2569 obręb ew. nr 09, gm. Rybczewice, gm. Rybczewice.

Do wniosku załączono:

kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną zgodnie art. 74 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, w 4 egz. wraz z zapisem w formie elektronicznej na nośniku CD; poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obszarem, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać; wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym

realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie o raz pełnomocnictwo.

Planowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

W związku z powyższym, pismem BGP.6220.3.1.2022 z dnia 12.09.2022 r Wójt Gminy Rybczewice zawiadomił obwieszczeniem o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie. Wójt wystąpił do organów opiniujących pismem BGP.6220.3.2.2022 z dnia 12.09. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu i Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świdniku o wydanie opinii co oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia. W zawiadomieniu poinformowano również strony o uprawnieniach wynikających z art.10 Kpa.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świdniku w dniu 26.09.2022 r. wydał opinię sanitarną znak ON.NS.9027.2.23.2022, w który wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu, ze względu na stwierdzenie niejasności merytorycznych pismem LU.ZZŚ.3.4360.301.2022.EB z dnia 29.09.2022 r. wezwała do ich uzupełnienia. Wójt Gminy Rybczewice pismem z dnia 12.10.2022r. znak sprawy BGP6220.3.3.2022 przekazał wyjaśnienia Inwestora dotyczące niejasności. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu w dniu 28.10.2022 r. wydało opinię znak sprawy LU.ZZŚ.3.4360.301.2022.ML, w który wyrażając opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwości osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

Pismem znak: WOOS.4220.176.2022.AŁ z dnia 04.10.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wezwał do uzupełnienia wniosku ze względu na stwierdzenie niejasności merytorycznych. Wójt Gminy Rybczewice pismem z dnia 10.11.2022r. znak sprawy BGP6220.3.4.2022 r. przekazał wyjaśnienia Inwestora dotyczące niejasności. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 30.11.202 r. znak WOOS.4220.167.2022.AŁ, wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn „Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej Nr 105761L w miejscowościach Rybczewice Pierwsze i Rybczewice Drugie, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

1 . Miejsce i charakterystyka oraz rodzaj realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest „Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej Nr 105761L w miejscowościach Rybczewice Pierwsze i Rybczewice Drugie”. Długość odcinka drogi objętego opracowaniem wynosi ok. 1,6 km.

Zakres przebudowy obejmuje odcinek od km 0+000 do około km 0+570, natomiast rozbudowa dotyczy odcinka od około km 0+570 do około km 1+600.

Początek trasy odcinka zlokalizowano w km 0+000 na krawędzi jezdni drogi powiatowej Nr 2122L. Koniec trasy zlokalizowano około km 1+600.

Dokładne kilometraże początku oraz końca trasy mogą ulec nieznacznej zmianie w toku realizacji projektu budowlanego, w zależności od zastosowanych rozwiązań projektowych, uzyskanych decyzji, opinii i uzgodnień.

Inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*.

Skala inwestycji – przewidywane podstawowe rodzaje projektowanych robót:

- a) budowa kanału technologicznego,
- b) budowa oświetlenia drogi,
- c) przebudowa kolidujących urządzeń uzbrojenia terenu,
- d) wycinka drzew i krzewów, karczowanie pni,
- e) rozbiórka, przebudowa i budowa przepustów pod jezdnią,
- f) rozbiórka, przebudowa i budowa przepustów pod zjazdami,
- g) przebudowa i budowa skrzyżowań,
- h) przebudowa i budowa nawierzchni jezdni,
- i) budowa peronów przystanków komunikacji zbiorowej,
- j) przebudowa i budowa zjazdów publicznych oraz indywidualnych,
- k) wprowadzenie docelowej, stałej organizacji ruchu,
- l) wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Przyjęte parametry techniczno – użytkowe drogi w stanie docelowym po zakończeniu realizacji inwestycji:

- a) podstawowa szerokość jezdni – 3,50 ÷ 5,00 m,
- b) szerokość poboczy – 0,75 m.

Przedsięwzięcie jest w całości zlokalizowane na terenie Gminy Rybczewice (obręb ewidencyjny 0009 Rybczewice). Lokalizacja inwestycji przebiega po śladzie istniejącego szlaku drogowego.

Obszar, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, nie posiada opracowanego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

Zgodnie z Art. 11i ust. 2 Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Droga przebiega przez teren pokryty zabudową zagrodową oraz przez tereny o przeznaczeniu rolniczym (grunty orne, sady, łąki trwałe, pastwiska). W bezpośrednim sąsiedztwie drogi sytuuje się około 20 posesji.

Gmina Rybczewice liczy 3511 mieszkańców (stan na 30.06.2016 r.). Gęstość zaludnienia na terenie Gminy Rybczewice wynosi około 35 os./km². Gmina Rybczewice jest położona na obszarze Wyniosłości Giełczewskiej.

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do granic terenu inwestycji liniowej oraz najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji. Oddziaływanie może być odczuwalne

w strefie zabudowy miejscowości Rybczewice Pierwsze i Rybczewice Drugie. Oddziaływanie będzie wynikać z emisji do środowiska (hałas, zanieczyszczenie powietrza, gospodarka wodno – ściekowa oraz gospodarka odpadami).

Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do zmiany struktury zagospodarowania i wzrostu gęstości zaludnienia. Inwestycja w żadnym stopniu nie stanowi zagrożenia dla zdrowia ludzi. Realizacja pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu, a to w sposób pośredni na ochronę zdrowia mieszkańców. Przedsięwzięcie pozytywnie oddziałuje na rozwój Gminy Rybczewice.

Przedsięwzięcie będzie usytuowane poza obszarami wodno – błotnymi. Najbliżej położony obszar wodno – błotny (obszar Ramsar) – Poleski Park Narodowy znajduje się w odległości 44 km od planowanej inwestycji.

Teren objęty opracowaniem leży poza obszarami wybrzeży (wykluczone oddziaływanie na środowisko morskie), obszarami górskimi, terenami uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej. Miejsce realizacji inwestycji nie przylega do jezior. W pobliżu terenu inwestycji nie zostały ustanowione żadne obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Początkowy odcinek inwestycji jest zlokalizowany w odległości około 60 metrów od rzeki Giełczew.

Na terenie Gminy Rybczewice istnieje 5 ujęć wód podziemnych, zaopatrujących w wodę wodociągi gminne. Są to: Bazar, Częstoborowice, Izdebnó, Rybczewice Pierwsze, Zygmuntów. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej inwestycji nie występują ujęcia wód. Najbliżej położonym ujęciem jest ujęcie zlokalizowane w miejscowości Rybczewice Pierwsze, które jest zlokalizowane w odległości około 1 km w kierunku wschodnim od przedmiotowej drogi. Ze względu na znaczną odległość ujęcia nie przewiduje się negatywnego wpływu na stan wód podziemnych pobieranych z ujęcia.

Planowane przedsięwzięcie **jest** położone w obszarach podlegających ochronie w myśl *Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody*. Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze Krzczonowskiego Parku Krajobrazowego.

Teren objęty opracowaniem leży poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych o numerze 406 GWZP – Niecka lubelska (Lublin).

2. Rodzaj technologii

W ramach robót budowlanych przewiduje się technologie powszechnie stosowane w budownictwie drogowym z zastosowaniem surowców przyjaznych środowisku oraz posiadających atesty o ich dopuszczeniu do stosowania. Roboty budowlane będą prowadzone metodami tradycyjnymi. Cały zakres prac planuje się wykonać mechanicznie przy użyciu sprawnych maszyn drogowych tj. m. in. koparek, układarek mas bitumicznych, walców drogowych, równiarek, ładowarek oraz drobnego sprzętu do prac brukarskich (piły do cięcia betonu, stopy wibracyjne, zagęszczarki wibracyjne).

Technologie zastosowane w realizacji robót będą wynikały z najnowszych specyfikacji technicznych dla budownictwa drogowego, w których materiały i metody wykonania są dostosowane do bieżących zmian klimatu.

3. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

3.1. Wariant bezinwestycyjny

Na przedmiotowym odcinku drogi występują liczne uszkodzenia nawierzchni: nierówności poprzeczne i podłużne, wyboje. W okresach wiosennym i jesiennym w wybojach gromadzi się woda. Natomiast w okresie letnim występuje pylenie nawierzchni.

W przypadku zaniechania realizacji planowanej inwestycji (wariant bezinwestycyjny) należy liczyć się z możliwością wypadków drogowych spowodowanych stale pogarszającym się stanem nawierzchni. Należy liczyć się również z ewentualnością wypłaty odszkodowań w przypadku uszkodzenia pojazdów. Pogarszający się stan techniczny nawierzchni przekłada się na wzrost zanieczyszczenia powietrza wskutek pylenia oraz wzrost poziomu hałasu.

Podsumowując, pozostawienie obecnej sytuacji w stanie bazowym uznaje się za niekorzystne, ponieważ:

- a) codzienna eksploatacja jezdni oraz jej wystawienie na działanie czynników zewnętrznych powoduje konieczność ciągłych i kosztownych napraw;
- b) zniszczona nawierzchnia jezdni naraża na szkody użytkowników drogi, przyczyniając się do uszkodzeń podwozia (m. in. uszkodzenia miski olejowej). Powoduje to szybsze zużycie części samochodowych, przyczyniając się do obniżenia jakości życia mieszkańców. Ewentualne wycieki płynów (paliwa, oleju napędowego, płynu hamulcowego) z uszkodzonych części pojazdów mogą przedostawać się bezpośrednio do gleby, zanieczyszczając wody gruntowe;
- c) wątpliwy stan nawierzchni zmusza kierowców do wzmożonej uwagi. Zwiększa się w ten sposób częstotliwość hamowania, co powoduje wzrost emisji spalin związany z niskimi obrotami silnika oraz wzrostem zużycia paliwa.

3.2. Wariant lokalizacyjny

Pod względem lokalizacyjnym rozważano możliwość budowy drogi od podstaw po nowym śladzie, w innej lokalizacji. Takie rozwiązanie byłoby jednak bardzo niekorzystne zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i środowiskowo – przyrodniczego.

Wytyczenie nowego szlaku komunikacyjnego wiązałoby się z koniecznością pozyskania terenów pod inwestycję. Niezbędne byłoby wykonanie prac zmierzających do przygotowania terenu poprzez np. jego osuszenie, wyrównanie. Takie postępowanie wymagałoby poniesienia bardzo wysokich nakładów inwestycyjnych i byłoby całkowicie nieuzasadnione pod względem ekonomicznym.

Budowa drogi po nowym śladzie mogłaby zaburzyć istniejące warunki wodne oraz wprowadzić dysharmonię krajobrazu. Zmianie mogłyby ulec również walory przyrodnicze.

3.3. Wariant inwestycyjny - proponowany przez wnioskodawcę do realizacji

Wybór możliwych wariantów trasy projektowanego odcinka drogi był ograniczony do przyjęcia przebiegu zgodnie z istniejącym śladem. Przebieg drogi utartym szlakiem komunikacyjnym, według którego wykształciły się stałe formy osiedli ludzkich, jest niezmienny od lat.

Przewidziane dla proponowanego wariantu rozwiązania zawierają wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu realizacji. Są to metody powszechnie stosowane w krajowych rozwiązaniach technologicznych. Niweleta nawierzchni jezdni została zaprojektowana przy założeniu dostosowania do wysokości istniejących zjazdów i istniejącego terenu oraz przy założeniu zachowania ciągłości prawidłowego spływu wód opadowych. Przyjęte parametry układu geometrycznego drogi oraz zaprojektowana konstrukcja wzmocnienia nawierzchni jezdni są zgodne z obowiązującymi krajowymi przepisami.

Nowa nawierzchnia zabezpieczy drogę przed rozmyciem. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne zapewnią właściwą sztywność oraz nośność nawierzchni. Powierzchnia warstwy ścieralnej pozwoli uzyskać odpowiednią szorstkość.

W wyniku przeprowadzonej inwestycji powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny. Nastąpi zdecydowana poprawa warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości dla środowiska. Znacznie wzrośnie bezpieczeństwo rowerzystów oraz pieszych.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę jest najkorzystniejszy dla środowiska, ponieważ:

- a) przyczyni się do **obniżenia poziomu hałasu** komunikacyjnego,
- b) przyczyni się do **obniżenia poziomu emisji spalin** poprzez upłynnienie jazdy pojazdów,
- c) **nie spowoduje** dysharmonii istniejącego krajobrazu,
- d) **nie zakłóci** istniejących walorów przyrodniczych,
- e) **zwiększy bezpieczeństwo** uczestników ruchu.

4. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Wszelkie wykorzystywane surowce, materiały, paliwa, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonywania robót budowlanych. Czas realizacji przedsięwzięcia szacuje się na ok. 4 miesiące.

Na potrzeby przedsięwzięcia planuje się wykorzystanie normatywnych ilości w zakresie zużycia wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii. W trakcie prowadzenia robót budowlanych będą wykorzystywane typowe dla tego rodzaju prac materiały takie jak: kruszywo naturalne, mieszanki mineralno – asfaltowe, beton, cement oraz inne elementy wykończenia drogi. Planuje się wykorzystać paliwa (oleje oraz benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energię elektryczną do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody.

Szacunkowe zapotrzebowanie na ilość wody niezbędnej do procesów technologicznych na etapie realizacji przedsięwzięcia wynosi 100 m³. Na cele socjalno - bytowe wodę będzie dowoził wykonawca. Woda do picia – w szczelnie zamkniętych butelkach w zależności od liczby zatrudnionych pracowników, przynajmniej 1,5 l/os/zmianę roboczą. W celu umycia rąk i butów – woda z beczkowitzu.

Ilość wykorzystanych surowców zostanie określona przedmiarem robót i nie naruszy stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody oraz kruszywa. Woda do celów technologicznych dowożona będzie w beczkowitzach. Materiały potrzebne do realizacji przedsięwzięcia będą dowożone odpowiednio przystosowanym transportem samochodowym bezpośrednio z magazynów stacjonarnych producenta i wbudowywane na bieżąco w nawierzchnię drogi. Do pokrycia zapotrzebowania na energię elektryczną w fazie realizacji przedsięwzięcia zostanie wykorzystana istniejąca sieć energetyczna. Nie przewiduje się konieczności wykorzystania energii gazowej oraz energii cieplnej.

Wszelkie wykorzystane do budowy materiały będą użyte w sposób normatywny ze szczególnym uwzględnieniem odzysku materiałów i surowców.

W okresie eksploatacji drogi nie przewiduje się żadnego bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

5. Rozwiązania chroniące środowisko

Z uwagi na zakres i charakter projektowanych robót przedsięwzięcie nie tylko nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością oraz szkodliwością dla środowiska, ale nawet przyczyni się do ich zdecydowanego polepszenia.

Zaplecze budowy będzie organizował Wykonawca wybrany w trybie przetargowym. Wykonawca otrzyma zalecenie od Inwestora, aby zaplecze było zorganizowane na terenie utwardzonym, już przekształconym, z dala od siedlisk, z dala od drzew i krzewów oraz poza obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Jeżeli Wykonawca będzie lokalnym przedsiębiorcą, zaplecze dodatkowe nie będzie potrzebne.

Na etapie realizacji występuje duże prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań negatywnych takich jak:

- a) zwiększona emisja hałasu na poziomie 90 – 100 dB,
- b) emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłów z silników i środków transportowych oraz maszyn budowlanych.

Wszelkie negatywne oddziaływania są związane z prowadzeniem robót budowlanych i będą miały charakter przemijający, w pełni odwracalny, oraz ustąpią z chwilą zakończenia robót budowlanych.

Zastosowanie rozwiązań określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia takich jak między innymi:

- a) zapewnienie wysokiej sprawności maszyn oraz urządzeń budowlanych,
- b) najgłośniejszy sprzęt budowlany nie będzie pracował jednocześnie.
- c) stały nadzór nad stanem technicznym wszelkich jednostek sprzętowych oraz usuwanie tych, u których stwierdzono uszkodzenia lub wycieki,
- d) wytwarzanie mieszanek w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operację mieszania kruszywa ze spoiwem lub lepiszczem na placu budowy,
- e) prowadzenie robót nawierzchniowych w dni ciepłe, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowanie substancji odorotwórczych,

przyczyni się do znacznego ograniczenia negatywnych oddziaływań na etapie realizacji.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się żadnych znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko. Emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza w wyniku przeprowadzonej realizacji przedsięwzięcia ulegnie znacznemu zmniejszeniu.

Droga będąca przedmiotem inwestycji nie jest obiektem nowym. W związku z tym:

- a) nie spowoduje zmiany istniejących stosunków międzyludzkich, połączeń komunikacyjnych;
- b) nie wprowadzi zmian w zakresie migracji zwierząt;
- c) nie zmieni istniejących warunków wodnych, nie spowoduje zanieczyszczenia wody gruntowej;
- d) nie spowoduje wzrostu emisji spalin;
- e) nie spowoduje wzrostu poziomu hałasu;
- f) nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia odpadami, gdyż materiały z odzysku zostaną powtórnie wykorzystane.

Realizacja inwestycji doprowadzi natomiast do pozytywnych oddziaływań takich jak:

- a) zmniejszenie emisji spalin oraz zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę płynności ruchu;
- b) zwiększenie bezpieczeństwa ruchu dzięki poprawie stanu technicznego nawierzchni oraz uzupełnieniu oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa;
- c) minimalizacja wibracji pochodzących od poruszających się pojazdów.

Realizacja inwestycji nie wprowadza w żadnym stopniu zmian przeznaczenia terenu objętego pasem drogowym, a doprowadzi jedynie do poprawy stanu technicznego nawierzchni oraz zapewni bezpieczeństwo ruchu wszystkim użytkownikom drogi.

Oś projektowanego odcinka drogi pokrywa się z osią trasy istniejącej z uwzględnieniem ewentualnych lokalnie występujących korekt układu geometrycznego i poszerzeń jezdni celem dostosowania jej szerokości do normatywów prawnych i założeń projektowych.

5.1. W zakresie oddziaływania na powietrze atmosferyczne

Celem ograniczenia wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia masy bitumiczne będą transportowane wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu. Roboty nawierzchniowe będą prowadzone w dni ciepłe, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowanie substancji odorotwórczych.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowych do powietrza będą stosowane mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operację mieszania kruszywa ze spoiwem lub lepiszczem na placu budowy. Transportowane i składowane na terenie budowy kruszywo i inne materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte, a teren budowy będzie systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia. Silniki maszyn roboczych będą wyłączane w trakcie przerw technologicznych.

Wykonanie nowej warstwy ścieralnej jest najlepszym rozwiązaniem chroniącym powietrze atmosferyczne. Poprawa płynności ruchu, w tym skrócenie czasu przejazdu pojazdów poruszających się po idealnie gładkiej nawierzchni wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji spalin.

5.2. W zakresie gospodarki wodno - ściekowej

Dla ochrony wód podziemnych i powierzchniowych przewiduje się zastosowanie sprawnych technicznie maszyn budowlanych, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

Zostaną wprowadzone zasady zakazujące tankowania jednostek transportowych na placu budowy. Wyjątek będą stanowić jednostki, które muszą być tankowane – pod warunkiem rozłożenia folii ochronnej. Przewiduje się stały nadzór nad stanem technicznym wszelkich jednostek sprzętowych oraz usuwanie tych, u których stwierdzono uszkodzenia lub wycieki.

W przypadku ewentualnej awarii sprzętu zanieczyszczony grunt zostanie zneutralizowany przy użyciu środków do usuwania substancji ropopochodnych np. sorbentu, a następnie zutyliczowany. Środki te będą stale dostępne na placu budowy.

5.3. W zakresie oddziaływania akustycznego

Celem ograniczenia uciążliwości hałasowej na etapie prowadzenia robót budowlanych przewiduje się prowadzenie prac w porze dziennej (godz. 6.00 – 22.00). Wszelkie roboty będą prowadzone przy użyciu sprzętu o znikomej szkodliwości dla środowiska oraz posiadającego odpowiednie atesty oraz badania techniczne.

Podczas prowadzenia robót budowlanych mogą nastąpić chwilowe przekroczenia dopuszczalnych norm dotyczących emisji hałasu, pochodzące od ciężkiego sprzętu, takiego jak układarka mas bitumicznych czy sprzęt do robót ziemnych. Realizacja będzie prowadzona w sposób zapewniający minimalizację tych uciążliwości np. poprzez zapewnienie wysokiej sprawności maszyn oraz urządzeń budowlanych posiadających aktualne przeglądy. Roboty

będą prowadzone w porze dnia z zachowaniem zasad BHP. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane możliwie najdalej od terenów chronionych akustycznie. Najgłośniejszy sprzęt budowlany nie będzie pracował jednocześnie. Do minimum zostanie ograniczone użycie maszyn wibracyjnych.

Powyższe uciążliwości będą mieć charakter krótkotrwały, który dodatkowo będzie minimalizowany przez dobrą organizację pracy i odpowiedni nadzór.

Wykonanie nowej warstwy ścieralnej jest najlepszym rozwiązaniem chroniącym klimat akustyczny. Poprawa płynności ruchu, w tym skrócenie czasu przejazdu pojazdów poruszających się po idealnie gładkiej nawierzchni wpłynie korzystnie na zmniejszenie poziomu hałasu i zminimalizuje wibracje pochodzące od poruszających się pojazdów.

5.4. W zakresie gospodarki odpadami

Celem minimalizacji zagrożeń związanych z wytwarzaniem odpadów na etapie realizacji przedsięwzięcia zostaną podjęte działania przeciwdziałające negatywnym oddziaływaniom na środowisko. Zaplecze budowy oraz baza materiałowo - sprzętowa zostaną zlokalizowane w miejscu o podłożu utwardzonym lub zostanie wykonane tymczasowe utwardzenie, uniemożliwiające przedostawanie się substancji ropopochodnych do gruntu. Przewiduje się stały nadzór nad stanem technicznym wszelkich jednostek sprzętowych oraz usuwanie tych, u których stwierdzono uszkodzenia lub wycieki.

Zaplecze budowy będzie wyposażone w elementy takie jak: kontener do gromadzenia zmieszanych odpadów komunalnych, kabina sanitarna, pojemnik dwudzielny do gromadzenia czystych oraz zużytych środków do usuwania substancji ropopochodnych np. sorbentu.

Miejsca tymczasowego składowania i magazynowania odpadów przed ich ostatecznym odzyskiem lub unieszkodliwieniem zostaną odgradzone i oznakowane. Nie dopuszcza się mieszania ze sobą różnych rodzajów odpadów. Odpady sypkie zostaną zabezpieczone od rozwiewania.

Na etapie eksploatacji zarządca drogi dołoży wszelkich starań, by sposób postępowania z odpadami powstałymi wskutek czyszczenia nawierzchni, pielęgnacji zieleni przydrożnej był zgodny z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami.

5.5. W zakresie oddziaływania na środowisko przyrodnicze i inne, w tym szaty roślinnej

Roboty budowlane związane z wykonaniem przepustów będą prowadzone poza okresem wiosennej i jesiennej migracji ptaków (który trwa od 15 marca do 30 maja oraz od 15 sierpnia do 30 września).

W ramach działań ochrony drzewostanu przewiduje się ograniczenie wycinki do niezbędnego minimum, wynikającego z kolizji oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wycinka zostanie przeprowadzona w okresie jesienno – zimowym (poza okresem lęgowym, ptaków). W przypadku, gdy z harmonogramu robót budowlanych wyniknie konieczność przeprowadzenia wycinek w okresie lęgowym, prace zostaną wykonane pod nadzorem uprawnionego ornitologa.

Dla zabezpieczenia istniejących drzew przy wykonywaniu robót budowlanych będą miały zastosowanie materiały takie jak: deski, słupki drewniane, maty słomiane osłonowe. Przy wykonywaniu robót Wykonawca wykaże się możliwością korzystania ze sprzętu do tymczasowej ochrony drzew: sprzęt ręczny do wykopów (szpadle, łopaty), sprzęt do podlewania.

Na placu budowy będzie obowiązywał zakaz magazynowania materiałów budowlanych w bezpośrednim sąsiedztwie drzew, w szczególności takich, które mogłyby uszkodzić korzenie drzew.

W przypadku natrafienia podczas realizacji inwestycji na ruchome zabytki archeologiczne w postaci ceramiki, kafli, szkła, przedmiotów krzemiennych, kości ludzkich lub zwierzęcych Inwestor poinformuje o zaistniałej sytuacji Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie.

Biorąc pod uwagę niewielki i lokalny charakter, a także zachowanie wcześniej opisanych sposobów minimalizowania wpływu inwestycji na środowisko przewiduje się, że na etapie realizacji przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszary chronione położone w pobliżu inwestycji. Oddziaływania na etapie realizacji będą krótkotrwałe, odwracalne i ustąpią z chwilą zakończenia robót budowlanych.

Realizacja inwestycji będzie miała pozytywny wpływ na obszary chronione na etapie eksploatacji. Będzie się to wiązało ze zmniejszeniem negatywnych oddziaływań (zanieczyszczenia, wibracje, hałas).

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

6.1. Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych

Ścieki socjalno – bytowe z placu budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone z terenu budowy w miejsca utylizacji. Podczas eksploatacji nie będą powstawały ścieki socjalno – bytowe.

6.2. Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Nie występują.

6.3. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych

W myśl przepisów *Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* wody opadowe lub roztopowe z innych dróg niż drogi krajowe, wojewódzkie lub powiatowe klasy G mogą być wprowadzone do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Przedmiotowa droga jest drogą klasy niższej niż G (główna). Mając powyższe na uwadze, wody opadowe i roztopowe nie podlegają obowiązkowi podczyszczenia.

Średnia roczna suma opadów na przedmiotowym terenie wynosi około 600 mm. Biorąc pod uwagę łączną powierzchnię utwardzenia wynoszącą około 9 tys. m² przewidywana ilość wód opadowych z powierzchni utwardzonych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wyniesie średnio około 15 m³/dobę.

Projekt nie przewiduje zmiany istniejącego sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, które wsiąkają w nieutwardzoną powierzchnię terenu.

Wody opadowe i roztopowe będą ulegać procesowi samooczyszczenia, którego skuteczność sięga nawet do 90 % zarówno dla zawiesin jak i ropopochodnych. Spływające wody roztopowe i opadowe nie będą zawierały substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Spełniają wymagania określone w *Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych*.

6.4. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

W fazie przedprojektowej niemożliwe jest dokładne wyliczenie ilości oraz podanie rodzajów odpadów powstających w okresie budowy z uwagi na brak projektów budowlanych zawierających precyzyjne obmiary (stąd poniższe zestawienie ma charakter szacunkowy, a ostateczne wartości mogą się różnić).

Prognozowane (szacunkowe) ilości odpadów, które powstaną podczas realizacji inwestycji kształtują się następująco (wraz z podaniem kodu odpadów wg katalogu odpadów):

W trakcie realizacji inwestycji mogą powstawać również inne rodzaje odpadów. Ogólną zasadą postępowania z powstałymi odpadami będzie ich selektywna zbiórka w miejscach specjalnie wydzielonych. Sposób postępowania z odpadami będzie zgodny z aktualnie obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami. Zagospodarowaniem poszczególnych odpadów zajmą się firmy posiadające stosowne zezwolenia na gospodarowanie tego rodzaju odpadem.

Przedstawienie precyzyjnego bilansu mas ziemnych w fazie przedprojektowej nie jest możliwe. Szacunkowa ilość wykopów to ok. 1 m³ / mb. Szacunkowa ilość nasypów to ok. 0,5 m³ / mb. Ziemia pochodząca z wykopów może zostać wykorzystana na miejscu w bilansie mas ziemnych do wykonania nasypów, o ile rodzaj oraz stan pozyskanego gruntu będzie spełniał wymagania normatywów drogowych.

Nadmiar gruntu pochodzącego z wykopów zostanie zagospodarowany przez Wykonawcę robót wybranego w trybie przetargowym. Wykonawca otrzyma polecenie od Inwestora, żeby sposób postępowania z odpadami – masami ziemnymi był zgodny z aktualnie obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami np. poprzez przeprowadzenie procesu odzysku mas ziemnych i uzyskanie zezwolenia na przetwarzanie tego rodzaju odpadów.

6.5. Emisja hałasu

Podczas prowadzenia robót budowlanych mogą nastąpić chwilowe przekroczenia dopuszczalnych norm dotyczących emisji hałasu, pochodzące od ciężkiego sprzętu, takiego jak układarka mas bitumicznych czy sprzęt do robót ziemnych. Realizacja będzie prowadzona w sposób zapewniający minimalizację tych uciążliwości np. poprzez zapewnienie wysokiej sprawności maszyn oraz urządzeń budowlanych.

Powyższe uciążliwości będą mieć charakter krótkotrwały, który dodatkowo będzie minimalizowany przez dobrą organizację pracy i odpowiedni nadzór.

Inwestycja ma charakter liniowy i mimo, że etap realizacji całej inwestycji jest czasochłonny (szacunkowo ok. 4 miesiące) to oddziaływania na poszczególnych odcinkach drogi są krótkotrwałe i nie przekraczają kilkunastu dni. Z uwagi na pozytywne skutki prac związanych z realizacją inwestycji, negatywne oddziaływania są przez mieszkańców akceptowane i postrzegane jako mało uciążliwe.

W fazie eksploatacji emisje nie przekroczą wartości dopuszczalnych z uwagi na znikome natężenie ruchu pojazdów. Wykonanie nowej, równej nawierzchni przyczyni się natomiast do wzrostu płynności jazdy, a co za tym idzie, do zmniejszenia emisji hałasu w stosunku do stanu istniejącego.

Na podstawie *Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* wyszczególnia się następujące rodzaje terenów chronionych akustycznie położonych w pobliżu projektowanej inwestycji: zabudowa zagrodowa – w bezpośrednim sąsiedztwie drogi sytuuje się około 20 posesji, najbliższej położony budynek jest oddalony o ok. 6 m od krawędzi jezdni.

Na podstawie przeprowadzonej analizy nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla najbliższych terenów chronionych akustycznie w fazie eksploatacji przedsięwzięcia.

6.6. Emisja do powietrza

W fazie realizacji wystąpią źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza, którymi będą:

- a) roboty ziemne – powodujące powstanie pyłu ziemnego,
- b) maszyny drogowe i samochody transportowe – powodujące emisję spalin,
- c) gorąca mieszanka mineralno – asfaltowa – powodująca emisję par ciężkich węglowodorów.

Podczas prowadzenia robót budowlanych mogą nastąpić chwilowe przekroczenia dopuszczalnych norm dotyczących emisji zapylenia, pochodzące od ciężkiego sprzętu, takiego jak układarka mas bitumicznych czy sprzęt do robót ziemnych. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza w wyniku spalania paliw. Realizacja będzie prowadzona w sposób zapewniający minimalizację tych uciążliwości np. poprzez zapewnienie wysokiej sprawności maszyn oraz urządzeń budowlanych. Należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że wszelkie roboty związane z realizacją przedmiotowej drogi będą związane z poważnym ograniczeniem ruchu, co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów.

Oddziaływania związane z fazą realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter oddziaływań krótkotrwałych i nie spowodują trwałych zmian w środowisku. Źródła emisji będą często zmieniały swoją lokalizację względem terenu, często nie będą pracowały jednocześnie. Emisja zanieczyszczeń na etapie realizacji ma charakter emisji zorganizowanej, a jej wielkość nie będzie miała wpływu na środowisko. Podanie wielkości emisji do powietrza w ujęciu ilościowym dla fazy realizacji przedsięwzięcia nie jest możliwe, z uwagi na wielość czynników mających na nią wpływ (m. in. temperatura układania mieszanki bitumicznej wpływa na emisję węglowodorów). Wielkość oddziaływania będzie ograniczona jedynie do terenu budowy.

Planowana realizacja drogi ma na celu jej poprawę stanu technicznego co wiąże się ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Istotnym zagrożeniem dla środowiska powodowanym przez ruch drogowy jest emisja spalin samochodowych. Spaliny zawierają gazy zanieczyszczające powietrze. Eksploatacja drogi będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza pochodzącej ze spalania paliw (benzyna, gaz, olej napędowy) w silnikach pojazdów. Podczas spalania paliw w pojazdach, do powietrza emitowane są następujące zanieczyszczenia: tlenek węgla, dwutlenek azotu, węglowodory, pył, dwutlenek siarki.

W fazie eksploatacji emisje nie przekroczą wartości dopuszczalnych z uwagi na znikome natężenie ruchu pojazdów. Wykonanie nowej, równej nawierzchni przyczyni się natomiast do wzrostu płynności jazdy, a co za tym idzie, do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w stosunku do stanu istniejącego.

W związku z powyższym należy stwierdzić, że organ prowadzący sprawę został zobowiązany do rzetelnej oceny zebranego materiału dowodowego, które jedynie wskazują na ewentualny kierunek analizy dokumentacji dotyczącej przedsięwzięcia, wobec powyższego zgodnie z zasięgniętymi opiniami nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny

oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych.

Z uwagi na powyższe postanowiono orzec jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 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 (tj. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oraz zgłoszenia. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3 ustawy od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu o którym mowa w art. 90 ust. 1 ustawy jeżeli było wydane.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie, za pośrednictwem Wójta Gminy Rybczewice, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Z up. Wójta

mgr Renata Trała
SEKRETARZ GMINY

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Gmina Rybczewice, Rybczewice Drugie 119, 21-065 Rybczewice
2. Pozostałe strony postępowania — zgodnie z art. 49 K.p.a.
3. A/a.

Do wiadomości

- 1) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, ul. Bazylianówka 46, 20-144 Lublin;
- 2) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świdniku, Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarząd Zlewni w Zamościu, ul. Młyńska 27, 22-400 Zamość
- 4) Starosta Powiatu Świdnickiego, ul. Niepodległości 13, 21-040 Świdnik

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie i rozbudowie drogi gminnej Nr 105761L w miejscowościach Rybczewice Pierwsze i Rybczewice Drugie. Lokalizacja przedsięwzięcia na działkach nr ew. 2664, 2569 obręb ew. nr 09, gm. Rybczewice, gm. Rybczewice, powiat świdnicki, woj. . lubelskie.

Główne parametry eksploatacyjne i jakościowe przedstawiają się następująco:

- Zakres przebudowy obejmuje odcinek od km 0+000 do około km 0+570, natomiast rozbudowa dotyczy odcinka od około km 0+570 do około km 1+600.
- Początek trasy odcinka zlokalizowano w km 0+000 na krawędzi jezdni drogi powiatowej Nr 2122L. Koniec trasy zlokalizowano około km 1+600.
- Dokładne kilometraże początku oraz końca trasy mogą ulec nieznacznej zmianie w toku realizacji projektu budowlanego, w zależności od zastosowanych rozwiązań projektowych, uzyskanych decyzji, opinii i uzgodnień.
- W ramach robót budowlanych przewiduje się technologie powszechnie stosowane w budownictwie drogowym z zastosowaniem surowców przyjaznych środowisku oraz posiadających atesty o ich dopuszczeniu do stosowania.
- Roboty budowlane będą prowadzone metodami tradycyjnymi. Cały zakres prac planuje się wykonać mechanicznie przy użyciu sprawnych maszyn drogowych tj. m. in. koparek, układarek mas bitumicznych, walców drogowych, równiarek, ładowarek oraz drobnego sprzętu do prac brukarskich (piły do cięcia betonu, stopy wibracyjne, zagęszczarki wibracyjne).
- Technologie zastosowane w realizacji robót będą wynikały z najnowszych specyfikacji technicznych dla budownictwa drogowego, w których materiały i metody wykonania są dostosowane do bieżących zmian klimatu.
- Nowa nawierzchnia zabezpieczy drogę przed rozmyciem. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne zapewnią właściwą sztywność oraz nośność nawierzchni. Powierzchnia warstwy ścieralnej pozwoli uzyskać odpowiednią szorstkość.
- W wyniku przeprowadzonej inwestycji powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny. Nastąpi zdecydowana poprawa warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości dla środowiska. Znacznie wzrośnie bezpieczeństwo rowerzystów oraz pieszych.
- Wariant proponowany przez wnioskodawcę jest najkorzystniejszy dla środowiska, ponieważ:
 - a) przyczyni się do obniżenia poziomu hałasu komunikacyjnego,
 - b) przyczyni się do obniżenia poziomu emisji spalin poprzez upłynnienie jazdy pojazdów,
 - c) nie spowoduje dysharmonii istniejącego krajobrazu,
 - d) nie zakłóci istniejących walorów przyrodniczych,
 - e) zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Z up. Wójta



mgr Renata Trała
SEKRETARZ GMINY

