



**REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY
ŚRODOWISKA W LUBLINIE**
WSTV.4220.47.2019.AST

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH

w Kraśniku

Wpłynęło

Licz.

1300

podpis

Kazimierz Dolny, dn. 17 lipca 2019 r.

Pan
Józef Potocki
Wójt Gminy Zakrzówek
ul. Żeromskiego 24
23-213 Zakrzówek

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1 oraz ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 z późn. zm.), działając w oparciu o pismo Zastępcy Wójta Gminy Zakrzówek, znak: ROŚ.6220.2.1.2019 z dnia 2 lipca 2019 r. po przeanalizowaniu wniosku z dnia 27 czerwca 2019 r. Pana mgr inż. arch. Michała Kondrackiego, p.o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Kraśniku, ul. Szpitalna 2A 23-204 Kraśnik, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia,

wyrażam opinię, że

dla przedsięwzięcia p.n. „Przebudowa drogi powiatowej nr 2289L Strzyżewice – Zakrzówek – Sulów – Blinów – Polichna od km 12+660,08 do km 17+559,00” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania, związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w art. 62 a i 63 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r.

Na podstawie informacji przedstawionych przez wnioskodawcę analizowano rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia; usytuowanie, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska; rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Inwestycja będzie miała charakter liniowy i będzie polegać na przebudowie drogi powiatowej nr 2289L Strzyżewice – Zakrzówek – Sulów – Blinów – Polichna od km 12+660,08 do km 17+559,00. Według podziału administracyjnego, przewidziana do przebudowy droga powiatowa nr 2289L od km 12+660,08 do km 17+559,00 położona jest na

terenie gminy Zakrzówek. Zagospodarowanie w obrębie drogi stanowi w głównej mierze zabudowa mieszkalna i łąki.

Droga powiatowa nr 2289L posiada na początkowym odcinku przekrój uliczny z obustronnie zlokalizowanym chodnikiem, który w sąsiedztwie Kościoła Rzymskokatolickiego pw. Świętego Mikołaja Biskupa i Męczennika zmienia się w przekrój szlakowy z pobocznymi gruntowymi. Szerokość jezdni na długości występujących chodników wynosi 6,0 m natomiast na dalszym odcinku droga posiada szerokość równą 5,5 m. Odwodnienie przebudowywanej drogi odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych oraz przepustów pod koroną drogi znajdujących się w km:

- istniejący przepust Ø 80 w km 13+047,00 dł. 10,00m – do oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 13+404,84 dł. 9,00m – do przedłużenia o 1,00m i oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 13+840,00 dł. 10,00m – do oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 14+041,00 dł. 10,00m – do oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 14+104,00 dł. 10,00m – do oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 14+582,35 dł. 10,00m – do przedłużenia o 2,00m i oczyszczenia,
- istniejący przepust 2 Ø 80 w km 14+744,00 dł. 9,50m – do przedłużenia o 1,50m i oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 15+134,00 dł. 10,00m – do przedłużenia o 1,00m i oczyszczenia,
- istniejący przepust 5 Ø 100 w km 15+497,00 dł. 14,00m – do oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 16+332,43 dł. 10,00m – do przedłużenia o 1,00m i oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 16+668,00 dł. 10,00m – do całkowitej odbudowy o 1,00m i oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 16+904,00 dł. 10,00m – do całkowitej odbudowy o 1,00m i oczyszczenia,
- istniejący przepust Ø 80 w km 17+348,00 dł. 10,00m – do oczyszczenia oraz regulacji rowu przed wlotem i za wylotem na długości po 20,0 m,
- projektowany przepust Ø 80 w km 17+520,65,00 dł. 16,50 m – wymaga rozbiórki istniejących nawierzchni.

Część przepustów zlokalizowanych na trasie nowoprojektowanego chodnika wymaga przedłużenia ze względu na obecną długość dostosowaną jedynie do jezdni oraz obustronnych poboczy. Nawierzchnia jezdni wykazuje liczne uszkodzenia powierzchniowe (pęknięcia, nierówności i ubytki). Pogarszający się stan techniczny nawierzchni znacznie obniża poziom bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz przyczynia się do wzrostu emisji hałasu komunikacyjnego, zanieczyszczeń do powietrza oraz stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych pasa drogowego. W ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące prace:

- 1) ułożenie warstw bitumicznych,
- 2) wykonanie oświetlenia,
- 3) oczyszczenie przydrożnych rowów oraz przepustów,
- 4) wykonanie poboczy utwardzonych kruszywem,
- 5) wykonanie zjazdów indywidualnych z kruszywa,
- 6) wykonanie chodników wraz ze zjazdami,

- 7) regulację wysokościową istniejących nawierzchni, zjazdów oraz chodników,
- 8) wykonanie oznakowania.

Nawierzchnię projektowanej drogi wyznaczono po śladzie istniejącej nawierzchni z betonu asfaltowego. Na załamaniach trasy odtworzone zostaną istniejące łuki poziome oraz korekty kierunku.

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia planowanego do realizacji zamknie się w granicach inwestycji, tj. granicy pasa drogowego. Ze względu na poszerzenie zagospodarowania pasa drogowego poprzez usytuowanie chodnika oraz zatok autobusowych konieczne jest zastosowanie poręczy ochronnych U-11a „szczeblikowych”, a także uzupełnienie istniejących barier energochłonnych U-14. Skarpy przepustów, szczególnie wymagających przedłużenia, należy umocnić płytami ażurowymi. W ramach planowanej inwestycji wykonane zostanie oświetlenie uliczne dostosowane do przebiegu istniejącego oraz projektowanego chodnika, przejść dla pieszych (dodatkowe doświetlenie), parkingu w sąsiedztwie Kościoła a także istniejących i projektowanych zatok autobusowych.

Biorąc pod uwagę natężenie ruchu, strukturę rodzajową oraz funkcję i przeznaczenie, nawierzchnię dróg zaliczono do kategorii ruchu- KR3.

- Klasa techniczna drogi – Z;
- Kategoria ruchu – KR3;
- Podstawowa szerokość jezdni – 6,0 m;
- Przekrój jezdni – szlakowy;
- Pobocza – szer. 0,75 m;
- Chodniki –od km 12+660,08 do km 13+250,00 obustronne, częściowo oddzielone pasem zieleni od jezdni (zgodnie ze stanem istniejącym) na dalszym odcinku jednostronny;
- Odwodnienie –powierzchniowe do przydrożnych rowów oraz przepustów zlokalizowanych pod koroną drogi;
- Infrastruktura w pasie drogowym – oświetlenie uliczne,
- Pobocza –jednostronne z kruszywa stabilizowanego mechanicznie.

Inwestycja nie będzie powiązana z innymi przedsięwzięciami, tym samym nie wystąpi tutaj kumulowanie się oddziaływań na środowisko w sensie negatywnym. Planowane przedsięwzięcie wpłynie korzystnie na usprawnienie przejazdu oraz poprawę bezpieczeństwa pieszych i innych użytkowników drogi.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że wystąpi zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwo oraz energię w ilości niezbędnej do realizacji inwestycji.

Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Wszystkie rodzaje odpadów powstające na etapie realizacji inwestycji powinny być magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na odbiór odpadów, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz.701 ze zm.).

Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji należy gromadzić w przenośnych sanitariatach typu toy-toy. Ścieki te będą odbierane przez uprawnioną firmę. Bazy materiałowo-sprzętowe, zaplecze socjalne budowy oraz parking sprzętu i maszyn

winny być lokalizowane z uwzględnieniem środków ostrożności i zabezpieczeń przed zanieczyszczeniem zbiorników wodnych i cieków oraz gruntu, a także poza zasięgiem obrysu koron drzew oraz z wykluczeniem terenów leśnych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą występowały uciążliwości powodowane emisją hałasu pracujących urządzeń budowlanych oraz pojazdów obsługujących budowę. Natężenie tego hałasu będzie porównywalne z hałasem komunikacyjnym, a z uwagi na krótki czas trwania prac uciążliwość akustyczna nie będzie zagrożeniem dla środowiska. Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polegać powinno na m.in. maksymalnym skróceniu czasu trwania wszystkich robót, wykonywaniu prac wyłącznie w porze dziennej (6⁰⁰-22⁰⁰), stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska i dobrym stanie technicznym oraz unikaniu równoczesnej pracy hałaśliwego sprzętu budowlanego. Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia realizacja planowanego zamierzenia wpłynie na poprawę stanu klimatu akustycznego w wyniku poprawy parametrów technicznych drogi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się również uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających do powietrza, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych i transportowych oraz rozkładania nawierzchni z masy bitumicznej. Etap realizacji inwestycji będzie krótki i nie wpłynie znacząco na stan środowiska i zdrowie ludzi. Wykorzystywanie sprzętu budowlanego sprawnego technicznie oraz zastosowanie właściwych rozwiązań organizacyjno-technicznych mających na celu ograniczenie emisji wtórnej pyłu z miejsc magazynowania sypkich materiałów budowlanych, a także prowadzenie działań zapobiegających wtórnej emisji pyłu z transportu materiałów i odpadów oraz z dróg, którymi poruszać się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy zminimalizuje wpływ fazy realizacji inwestycji na powietrze. Emisja substancji zanieczyszczających w tej fazie będzie miała charakter krótkotrwały, przejściowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Uwzględniając charakter inwestycji oraz właściwości stosowanych materiałów stwierdza się, że zastosowane rozwiązania inwestycyjne nie będą przyczyną poważnej awarii przemysłowej ani katastrofy budowlanej zarówno w fazie realizacji, jak i podczas eksploatacji.

Oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko dla fazy realizacji należy minimalizować poprzez prawidłowe zlokalizowanie zaplecza wykonawstwa i właściwą organizację robót. Wykonawca robót powinien dysponować nowoczesnymi maszynami i urządzeniami sprawnymi technicznie. Należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie obowiązujących przepisów i stosowanie ramowych wytycznych BHP. Maksymalne skrócenie harmonogramu robót i szybkie oddanie do eksploatacji inwestycji to również jeden ze sposobów zminimalizowania ujemnego wpływu na środowisko. Materiały zastosowane podczas realizacji przedsięwzięcia, muszą posiadać wymagane atesty i spełniać odpowiednie normy.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający ochronę istniejącego drzewostanu znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanej drogi. Pnie drzew rosnące najbliżej pasa drogowego będą zabezpieczone przez urazami mechanicznymi.

Pas robót na ewentualnych szlakach migracji zwierząt zostanie zawężony do niezbędnego minimum. W miejscach bytowania płazów prace budowlane będą prowadzone z należytą starannością, tak aby nie doprowadzić do powstawania zastoisk wodnych. W miejscach tych zastosowane zostaną tymczasowe ogrodzenia ochronne z siatki (częściowo

zagłębiona w ziemi do wysokości ok. 30 cm i wielkości oczka nie większej niż 0,5x0,5cm), uniemożliwiające płazom przedostanie się na plac budowy.

Przedsięwzięcie usytuowane jest na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 406 „Niecka Lubelska. Lublin”, gdzie wysokiej jakości kredowe wody podziemne podlegają szczególnej ochronie.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911) przedsięwzięcie jest planowane na terenie jednolitych części wód podziemnych nr 89. Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 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 - postanowienia, o których mowa w art. 63 ust. 1 i 2, wydaje się po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Według informacji podanych w dokumentacji, część planowanej do przebudowy drogi leży na terenie Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. W odległości ok. 8,2 km od terenu planowanej inwestycji znajduje się obszar Natura 2000 Polichna PLH060078 natomiast w odległości ok. 8,02 km położony jest Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu.

Planowana do przebudowy droga zlokalizowana jest poza korytarzami ekologicznymi wyznaczonymi według opracowania Instytutu Badań Ssaków PAN w Białowieży (2012 r.).

Z analizy karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie prowadzone będzie na terenie przekształconym antropogenicznie (istniejący szlak komunikacyjny). Ze względu na przyjęte rozwiązania inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na najbliższe położone obszary chronione, jej oddziaływanie ograniczy się do okresu trwania prac wykonawczych, a więc będzie krótkotrwałe i odwracalne. Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje trwałego uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary europejskiej ekologicznej sieci Natura 2000, a także innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu tej sieci. Zakres prac nie wpłynie negatywnie na zachowanie integralności obszarów ani spójności sieci ekologicznej. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, jak i sama eksploatacja nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywrzeć znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz na ochronę przyrody pozostałych form chronionych.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia w postaci istniejącego szlaku komunikacyjnego drogi publicznej bez wytyczania nowego przebiegu, nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na klimat.

Na terenie objętym inwestycją nie wystąpią przekroczenia standardów jakości środowiska w odniesieniu do stanu istniejącego.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarze przylegającym do jezior, a w rejonie jego realizacji nie występują uzdrowiska lub obszary ochrony uzdrowiskowej. Teren inwestycji nie leży w obszarze o wysokiej gęstości zaludnienia (gęstość zaludnienia na terenie gminy Zakrzówek to ok. 66 mieszkańców/km²).

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia jego realizacji.


Biorąc pod uwagę charakter inwestycji i jej znaczną odległość od granicy państwa nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykraczało poza terytorium kraju.

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

Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko zarówno podczas realizacji, jak i eksploatacji. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą krótkotrwałe i lokalne. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w okresie eksploatacji inwestycja nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości powietrza, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów, nie będzie ono źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 przedmiotowej, stwierdzam, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz obszarach ochrony uzdrowiskowej. Ponadto nie wiąże się ono ze znacznym zasięgiem ponadlokalnym, długotrwałym i nieodwracalnym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych czy wystąpieniem awarii przemysłowej.

Tym samym należy stwierdzić, że odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

dr Anna Szaniawska
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych V

Otrzymują:

1. Adresat(z prośbą o powiadomienie stron postępowania)
2. Zarząd Dróg Powiatowych w Kraśniku ul. Szpitalna 2A 23-204 Kraśnik
3. Aa..