

Kurów, dnia 31.07.2018 r.

OS.6220.5.9.2018

D E C Y Z J A
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ
PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 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 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.), a także zgodnie z § 3 ust. 2 pkt. 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71.), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Panią Annę Nizioł – Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg w Puławach ul. Składowa 1a, 24-100 Puławy oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Radomiu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

stwierdzam

- I. brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego „Przebudowie drogi powiatowej 2534L Kurów- Karmanowice” na terenie gminy Kurów i Wąwolnica.**
- II. charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji i jest jej integralną częścią.**

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

Wnioskiem z dnia 13.06.2018 r. (data wpływu 18.06.2018 r.) Pani Anna Nizioł – Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Puławach ul. Składowa 1a, 24-100 Puławy wystąpiła z wnioskiem do Wójta Gminy Kurów o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej 2534L Kurów- Karmanowice” na terenie gminy Kurów i Wąwolnica.

Do wniosku o wydanie decyzji załączona została: karta informacyjna przedsięwzięcia z zapisem w wersji elektronicznej, plan sytuacyjny obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać, oraz załącznik graficzny obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać.

Ustalono, że analizowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt. 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody) 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. Tym samym przedsięwzięcie będące przedmiotem rozpoznania należało zaliczyć do grupy mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 75 ust. 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.) ustalono, że organem

właściwym do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia jest Wójt Gminy Kurów z uwagi na to, że największa część inwestycji realizowana będzie na terenie gminy Kurów - odcinek drogi o długości 3721,0 mb w miejscowości Klementowice. Natomiast na terenie gminy Wąwolnica odcinek drogi o długości 1740,60 mb zlokalizowany jest w miejscowości Karmanowice.

Na tej podstawie Wójt Gminy Kurów, jako organ prowadzący postępowanie, wystąpił w piśmie z dnia 18.06.2018 r. znak OŚ.6220.5.1.2018 do Wójta Gminy Wąwolnica o wyrażenie zgody na przeprowadzenie przedmiotowego postępowania. W odpowiedzi Wójt Gminy Wąwolnica w piśmie z dnia 22.06.2018 r. l.dz. 120/2018 wyraził zgodę na prowadzenie postępowania administracyjnego w powyższej sprawie i wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ustalono, że w powyższej sprawie liczba stron postępowania przekracza 20, więc zgodnie z art. 74 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.) stosuje się przepisy art. 49 k.p.a. przewidujący powiadomienie stron o czynnościach organów administracji państwowej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania.

Na podstawie art. 63 ust. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), organem właściwym do stwierdzenia obowiązku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest Wójt Gminy Kurów, po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie.

Działając zgodnie z art. 61 § 1 i 4 oraz art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.), w związku z art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), pismem z dnia 22.06.2018 r., znak: OŚ.6220.5.5.2018 Wójt Gminy Kurów zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania i wstąpieniu do organów opiniujących oraz poinformował strony o ich uprawnieniach do czynnego udziału w każdym jego stadium oraz o możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Powyższe zawiadomienie zostało zamieszczone na stronie Urzędu Gminy Kurów w Biuletynie Informacji Publicznej (<http://bip.kurow.eu>) i na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Kurów ul. Lubelska 35, 24-170 Kurów oraz na tablicy ogłoszeń sołectwa Klementowice. Ponadto zawiadomienie zostało przesłane w piśmie z dnia 22.06.2018 r., znak: OŚ.6220.5.6 do Wójta Gminy Wąwolnica z prośbą o podanie do publicznej wiadomości zawiadomienia o wszczęciu postępowania. W odpowiedzi w piśmie z dnia 27.06.2018 r. znak: OŚ.7030.5.18 poinformowano o podaniu niniejszego zawiadomienia do publicznej wiadomości.

W wyznaczonym 14-dniowym terminie nie zostały wniesione żadne uwagi, ani zastrzeżenia do realizacji w/w inwestycji.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 i 2 oraz 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.) Wójt Gminy Kurów wystąpił pismem z dnia 22.06.2018 r., znak: OŚ.6220.5.2.2018 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach, pismem z dnia 22.06.2018 r., znak: OŚ.6220.5.3.2018 do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym oraz pismem z dnia 22.06.2018 r. znak: OŚ.6220.5.4.2018 do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu o wyrażenie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji oraz określenia ewentualnego zakresu raportu oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 29.06.2018 r. znak: WA.ZZŚ.4.436.170.2018.SP (data wpływu do Urzędu 09.07.2018 r.) Dyrektor Zarządu Zlewni w Radomiu wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach po zapoznaniu się z dokumentami załączonymi do wniosku strony z dnia 22.06.2018 r. znak: OŚ.6220.5.2.2018 z uwagi, że Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny jest organem prowadzącym, w stosunku do podmiotów, dla których

powiat jest organem założycielskim lub organem prowadzącym, lub w których powiat jest podmiotem dominującym przekazał sprawę do rozpoznania Lubelskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu w Lublinie. W odpowiedzi Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie w dniu 12.07.2018 r. znak: DNS-NZ.7016.67.2018.MW wydał opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 05.07.2018 r. znak: WSTV.4220.39.2018.AP.1 (data wpływu: 09.07.2018 r.) wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej 2534L Kurów- Karmanowice” na terenie gminy Kurów i Wąwolnica nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, na podstawie karty informacyjnej o przedsięwzięciu, zebranego materiału, uwarunkowań zawartych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy oraz uzyskanych opinii Wójt Gminy Kurów wydał w dniu 13.07.2018 r. znak: OŚ.6220.5.7.2018 postanowienie, w którym odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Przed wydaniem niniejszej decyzji organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym w zawiadomieniu z dnia 13.07.2018 r. znak: OŚ.6220.5.8.2018 terminie nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania, związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.) tj.:

1). Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

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

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 2534L Kurów - Karmanowice na terenie gminy Kurów i Wąwolnica. Inwestycja przebiega poprzez miejscowości: Klementowice, Karmanowice i zlokalizowana jest na działkach stanowiących pas drogowy 2534L. Zadanie obejmuje przebudowę 3 odcinków drogi powiatowej:

- odcinek 1 : od km 2+527,20 do km 4+930,00 – długości 2402,80 mb,
- odcinek 2 : od km 5+372,00 do km 5+488,80 – długości 116,80 mb,
- odcinek 3 : od km 5+598,40 do km 8+540,40 – długości 2942,0 mb.

Teren objęty planowaną inwestycją położony jest województwie lubelskim, w miejscowościach: Klementowice i Karmanowice na terenie gminy Kurów i Wąwolnica. Łączna długość przebudowywanej drogi wynosi 5461,60 mb, na terenie gminy Kurów zlokalizowany jest odcinek o długości 3721,00 mb, natomiast na terenie gminy Wąwolnica odcinek o długości 1740,60 mb. Granica gmin Kurów i Wąwolnica znajduje się w km 6+799,80.

Droga położona jest na działkach, które stanowią jej pas drogowy. Wszystkie roboty prowadzone będą tylko i wyłącznie na działkach stanowiących pas drogowy.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 z późn. zm.), jeżeli inwestycja drogowa nie wychodzi poza granice dotychczasowego pasa drogowego i dotyczy zakresu robót takich jak: korekta łuków poziomych i pionowych, poszerzenie jezdni, utwardzenie poboczy, podwyższenie nośności - kwalifikowana jest jako przebudowa drogi.

Zakres przedsięwzięcia dla drogi powiatowej nr 2534L Kurów - Klementowice na ww. trzech odcinkach: od km 2+527,20 do km 4+930,00, od km 5+372,00 do km 5+488,80 i od km 5+598,40 do km 8+540,40 obejmuje m.in.:

- wykonanie lokalnie opornika z kruszywa łamanego 0 - 31,5 mm grubości 25 cm i szerokości 30 cm w miejscach zdegradowanej krawędzi jezdni na odcinku około 2000 mb ;
- wykonanie nawierzchni jezdni asfaltowej szerokości 5,5 m (lokalnie na łukach poziomych 6,0 m) na całym odcinku objętym inwestycją poprzez wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego o średniej grubości 5,8 cm oraz warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego grubości 4 cm;

- wykonanie zjazdów do posesji i skrzyżowań o nawierzchni: asfaltowej, z kostki brukowej i kruszywa łamanego zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego;
- wykonanie lewostronnego chodnika z kostki brukowej o szerokości 2,0 m na odcinku od km 4+248,00 do km 4+882,00;
- wykonanie prawostronnego chodnika z kostki brukowej o szerokości 1,5 m na odcinku od km 6+806,00 do km 7+150,00;
- wykonanie nawierzchni asfaltowej na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i powiatowymi;
- mechaniczne ścinanie istniejących zawyżonych poboczy ziemnych na szerokości 1,0 m;
- wykonanie utwardzonego pobocza z kruszywa łamanego o szerokości 1,0 m na całym projektowanym odcinku;
- wykonanie nowego oznakowania poziomego i pionowego.

Przebudowa drogi powiatowej jest związana ze złym stanem technicznym istniejących nawierzchni, które wymagają wykonania pilnych robót drogowych, w celu poprawy parametrów techniczno-użytkowych drogi i warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nawierzchnia asfaltowa na przedmiotowych odcinkach charakteryzuje się występowaniem następujących rodzajów uszkodzeń:

- koleiny strukturalne występują na znacznej długości rozważanych odcinków;
- widoczne ślady remontów cząstkowych na całej długości przedmiotowych odcinków drogi;
- pęknięcia poprzeczne wypełnione lepiszczem występują miejscowo;
- tekstura warstwy ścieralnej wykazuje ślady typowego zużycia eksploatacyjnego (ubytki pojedynczych ziaren grys, utrata własności wiążących lepiszcza);
- wykruszenia warstwy ścieralnej przy krawędzi - zwłaszcza w rejonie zjazdów.

Jezdnia asfaltowa drogi jest w słabym stanie technicznym z licznymi spękaniami i ubytkami oraz zdegradowaną krawędzią, która zawęży istniejącą jezdnię. Generalnie - nawierzchnia asfaltowa jest na większości odcinków w złym stanie technicznym, co powoduje utrudnienia w odbywającym się ruchu pojazdów. W związku z tym konieczne jest wykonanie przebudowy istniejącej jezdni asfaltowej oraz warstw asfaltowych, które zabezpieczą istniejącą drogę przed dalszym jej zniszczeniem, wzmocnią oraz poprawią jej stan techniczny.

Na analizowanych odcinkach droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią asfaltową o szerokości około 5,5 m, z obustronnymi zawyżonymi poboczami ziemnymi o szerokości około 1,0 - 2,0 m i lokalnymi rowami przydrożnymi. Lokalnie jezdnia posiada zdegradowaną krawędź, co powoduje jej zwężenie do szerokości 5,2 m.

Na długości dróg powiatowych występują zjazdy i skrzyżowania do posesji o różnorodnej nawierzchni, tj. z kostki brukowej, asfaltowej oraz z kruszywa łamanego. Jezdnia asfaltowa drogi jest w słabym stanie technicznym z licznymi spękaniami i ubytkami oraz zdegradowaną krawędzią, która zawęży istniejącą jezdnię. Istniejące pobocze ziemne jest w znacznej części zawyżone względem nawierzchni asfaltowej, co utrudnia prawidłowe odwodnienie jezdni.

Teren, na którym zaprojektowano drogi posiada lokalnie następujące uzbrojenie:

- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna,
- przewody energetyczne,
- linia telefoniczna.

W obecnie istniejącym pasie drogowym poza utwardzonymi nawierzchniami występują zieleńce oraz w rowach pojedyncze drzewa liściaste i iglaste. Istniejące zieleńce zostaną w obrębie prowadzonych robót urządzone od nowa.

Planowana inwestycja nie koliduje z drzewami i nie wymaga wycinki drzew.

Przebudowywana droga posiadać będzie następujące parametry:

- klasa techniczna drogi: „L” (lokalna),
- długość odcinka: odcinek DP 2534L - całkowita długość: 5461,60 mb,
- kategoria ruchu: KR3,
- przekrój jezdni: szlakowy (pół-uliczny dla lokalnego chodnika przy jezdni od km 4+248,00 do km 4+882,00),
- szerokość jezdni: 5,5 m (lokalnie na łukach poziomych 6,0 m),
- szerokość pasa ruchu: 2,75 m,
- utwardzone pobocze: szerokość 1,0 m,

- odwodnienie: powierzchniowe w kierunku istniejących rowów,
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h,
- podłoże o nośności G2.

W ramach przebudowy przewidziano wykonanie wzmocnienia istniejącej nawierzchni asfaltowej drogi w następujący sposób:

jezdnia asfaltowa DP 2534L

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - grubość: 4 cm,
- warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego - średnia grubość: 5,8 cm,
- istniejąca konstrukcja drogi powiatowej;

chodniki:

- warstwa ścieralna z brukowej kostki betonowej - grubość: 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - grubość: 4 cm,
- warstwa podbudowy z piasku stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ MPa - gr. 15 cm,
- warstwa odsączająca z piasku - grubość: 10 cm;

zjazd z kruszywa łamanego:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stabiliz. mech. - grubość: 12 cm;

utwardzone pobocze:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stabiliz. mech. - grubość: 12 cm

Roboty ziemne pod warstwy konstrukcyjne będą wykonywane przy pomocy koparko-ładowarek i spycharek, a w pobliżu istniejących elementów uzbrojenia i zagospodarowania terenu roboty ziemne wykonywane będą ręcznie. Warstwy podbudowy będą zagęszczane przy pomocy walców różnego rodzaju, zagęszczarek płytowych i wibracyjnych. Roboty brukarskie będą wykonywane ręcznie. Roboty asfaltowe będą wykonywane rozkładarką do mas asfaltowych i zagęszczane walcami.

Jak stwierdzono w karcie informacyjnej przedsięwzięcia - na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się:

- zabezpieczenie nieprzeznaczonych do usunięcia drzew i krzewów (wraz z ich systemami korzeniowymi) przed ich uszkodzeniem lub zanieczyszczeniem. Zastosowanie zabezpieczeń tymczasowych w stosunku do wszystkich drzew i krzewów na terenie robót budowlanych, narażonych na uszkodzenia mechaniczne i wyschnięcie w czasie prac, tj.:
 - owinięcie pnia drzewa np. matami słomianymi oszalowanie deskami do wysokości pierwszych gałęzi; oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub sznurkami;
 - przykrycie odkrytych korzeni matami słomianymi lub folią;
 - podlewanie drzew i krzewów wodą przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych; nie należy dopuścić do przesuszenia korzeni;
 - ręczne wykonywanie prac w wykopach w obrębie strefy korzeniowej drzew, w odległości około 2 m od obrysu korzeni;
- zabezpieczenie i kontrola wykopów i innych miejsc stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla zwierząt (w tym płazy i gady) oraz działania umożliwiające zwierzętom bezpieczne ich opuszczenie:
 - odpowiednie zabezpieczenie wykopów i miejsc stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla drobnych zwierząt,
 - regularne kontrole wykopów i innych miejsc stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla zwierząt,
 - w przypadku stwierdzenia, że do wykopu dostały się zwierzęta, należy umożliwić im bezpieczne jego opuszczenie,
- zabezpieczenie samochodów przewożących materiały mogące stwarzać zapylenie oraz zanieczyszczenie środowiska za pomocą plandek. Na etapie prowadzonych robót ziemnych grunt z wykopów zostanie wbudowany w miejscu inwestycji, tam gdzie konieczne jest wykonanie nasypów;
- zorganizowanie całego procesu budowy w jak najkrótszym terminie, aby ograniczyć emisję spalin i hałasu z maszyn wykonujących roboty;
- utrzymanie placu budowy w jak najlepszym porządku przez czas trwania budowy;
- lokalizowanie baz sprzętowo-materiałowych z daleka od drzew i zastoisk wodnych;

- prowadzenie robót budowlanych przy pomocy nowoczesnego i sprawnego sprzętu oraz z zachowaniem szczególnej ostrożności, aby do istniejącego podłoża gruntowego nie przedostały się na skutek awarii żadne substancje ropopochodne lub inne niebezpieczne substancje, które mogłyby doprowadzić do skażenia środowiska naturalnego.

Przewidywany zakres inwestycji dla DP 2534L obejmuje następujące elementy pasa drogowego:

- długość przebudowywanej jezdni w ciągu DP 2534L: 5461,60 mb;
- powierzchnia warstwy ścieralnej na ciągu głównym drogi: 30 434 m²;
- powierzchnia utwardzonych poboczy: 7 824 m²;
- powierzchnia poboczy ziemnych: 1 250 m²;
- powierzchnia zjazdów z kruszywa łamanego: 1 050 m²;
- powierzchnia zjazdów i skrzyżowań asfaltowych: 1 370 m²;
- powierzchnia nowego chodnika z kostki brukowej: 1 851 m²;

W celu ochrony środowiska wykonawca zobowiązuje się na etapie realizacji inwestycji:

- nie dopuszczać do zanieczyszczenia podłoża, zwłaszcza substancjami ropopochodnymi i olejowymi; w przypadku wycieku zastosować sorbenty i odseparować zanieczyszczoną warstwę podłoża, następnie unieszkodliwić zgodnie z przepisami ochrony środowiska,
- wyposażyć teren planowanego przedsięwzięcia w zestaw środków sorbentowych, umożliwiających usuwanie skutków awaryjnych rozlewów substancji ropopochodnych i przeciwdziałanie ich rozprzestrzenianiu,
- w przypadku awarii sprzętu budowlanego zapewnić sposób neutralizacji i minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Z przedłożonej karty informacyjnej wynika, że w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie ma realizowanych innych (poza modernizacją linii kolejowej Warszawa - Lublin) przedsięwzięć o tym samym charakterze, stąd nie zachodzi zagrożenie kumulowania się oddziaływań na środowisko. Ponadto analizując ryzyko wystąpienia skumulowanego oddziaływania na etapie budowy ewentualnej równoczesnej realizacji innych inwestycji na przedmiotowym terenie, stwierdzono, że wzajemne interakcje będą znikome i nie spowodują znaczącego negatywnego wpływu na środowisko, ponieważ będą czasowe i po etapie budowy ustąpią. Uporządkowany zostanie cały teren, który objęty jest planowaną inwestycją. Wykonanie przedsięwzięcia podniesie komfort i bezpieczeństwo użytkowników drogi. Nowe nawierzchnie przyczynią się do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska poprzez ograniczenie emisji hałasu i pyłów.

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

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii.

Woda wykorzystywana do budowy dróg w ilości kilku tysięcy litrów będzie dowożona we własnym zakresie beczkowozami przez wykonawcę robót.

Piasek do podsypki i zasypywania wykopów będzie pochodził częściowo z wykopów, gdzie występuje grunt piaszczysty, a pozostałe ilości przywiezione będą z kopalni kruszywa. Wszystkie materiały zastosowane do budowy drogi będą posiadały odpowiednie atesty i deklaracje zgodności, które zagwarantują ich wysoką jakość.

Paliwo do pracy maszyn budowlanych w ilości kilku tysięcy litrów będzie tankowane do urządzeń na stacjach paliwowych lub na bazach wykonawcy zlokalizowanymi poza terenem budowy.

Do wykonania ww. inwestycji wykorzystany zostanie beton asfaltowy wyprodukowany w wytwórni mas bitumicznych poza placem budowy; beton towarowy wyprodukowany w wytwórni

betonu poza placem budowy. Krawężniki betonowe, kruszywo na podbudowę oraz pozostałe elementy prefabrykowane będą dostarczone na budowę bezpośrednio przed wbudowaniem.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia w terenie częściowo przekształconym antropogenicznie oraz brak konieczności wycinki drzew, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą występowały uciążliwości powodowane emisją hałasu pracujących urządzeń budowlanych oraz pojazdów obsługujących budowę (lokalny i okresowy hałas o wartościach 85-95 dB). Oddziaływania te mogą być uciążliwe dla mieszkańców okolicznych posesji (szczególnie wzdłuż miejscowości Karmanowice). Należy jednak uwzględnić, że będą to oddziaływania krótkotrwałe. Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polegać powinno na m.in. maksymalnym skróceniu czasu trwania wszystkich robót, wykonywaniu prac wyłącznie w porze dziennej, stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska i dobrym stanie technicznym oraz unikaniu równoczesnej pracy hałaśliwego sprzętu budowlanego. Realizacja przedsięwzięcia nie powinna doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, określonych dla terenów zabudowy mieszkaniowej, chronionej w myśl zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia realizacja planowanego zamierzenia wpłynie na poprawę stanu klimatu akustycznego w wyniku poprawy parametrów technicznych nawierzchni drogi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się również uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających do powietrza pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach samochodów oraz innych pojazdów i urządzeń wykorzystywanych przy pracach budowlanych i transportowych. 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. Niedopuszczone będzie mieszanie materiałów pylistych w miejscu prowadzenia inwestycji lub wykonywanie ich w czasie bezwietrznej pogody. W przypadku silnego pylenia z nawierzchni dróg stosowane będzie zraszanie wodą w celu jego wyeliminowania. Emisja substancji zanieczyszczających w tej fazie będzie miała charakter krótkotrwały, przejściowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. W wyniku realizacji inwestycji zmaleje emisja spalin z pojazdów poruszających się po przebudowywanej drodze, jak również ograniczone zostanie pylenie z nawierzchni drogi. Związane to będzie z upłynnieniem ruchu. Ponadto prędkość projektowa (40 km/h) sprzyjała będzie poruszaniu się pojazdów przy niskich obrotach silnika, co ograniczy emisję spalin.

Podczas przebudowy drogi powstaną materiały rozbiórkowe, których zagospodarowanie jest obowiązkiem wykonawcy robót. Materiały uzyskane z rozbiórki stanowiące odpady i gruz nienadające się do ponownego wykorzystania, zagospodaruje wykonawca robót i usunie poza teren budowy przy zachowaniu przepisów z ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz. U z 2018 r., poz. 21 z późn. zm.). Na etapie realizacji inwestycji mogą powstać odpady inne niż niebezpieczne, reprezentujące 4 kody odpadów. W trakcie eksploatacji inwestycji powstaną odpady z czyszczenia ulic i placów (kod odpadów: 20 03 03). Spośród wymienionych odpadów żaden nie kwalifikuje się do odpadów niebezpiecznych. W trakcie przebudowy stosowane będą technologie małodopadowe, wszystkie materiały będą segregowane, co spowoduje, iż znaczna część będzie przeznaczona do dalszego wbudowania. Odpady będą gromadzone w sposób selektywny w wyznaczonych miejscach i zabezpieczone w sposób uniemożliwiający ich przenikanie do środowiska. Gruz i materiały betonowe zostaną przekruszone na kruszarkach betonowych i wbudowane, jako warstwy pomocnicze. Odpady z mieszanek bitumicznych zostaną wywiezione do wytwórni mas bitumicznych wykonawcy robót i wykorzystane ponownie. Odpady komunalne zbierane w sposób selektywny przekazane będą odpowiednim firmom, które zajmują się zbieraniem odpadów i posiadają zezwolenia właściwych organów na gospodarowanie tymi odpadami. Na podstawie przedstawionych informacji dotyczących

planowanej inwestycji można stwierdzić, że gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Powstające ścieki będą miały charakter typowych ścieków bytowych. Wykonawca zapewni dla swoich pracowników na czas prowadzenie robót możliwość korzystania z przenośnych urządzeń sanitarnych, tj. szczelnych kontenerów - toalet typu TOI-TOI, obsługiwanych przez specjalistyczne firmy.

Projektowana do przebudowy droga będzie odwadniana powierzchniowo, zgodnie z ukształtowaniem terenu.

Na etapie eksploatacji częstotliwość wykorzystania drogi powiatowej może wzrosnąć ze względu na poprawę nawierzchni i standardu jazdy lub utrzymać się na poziomie podobnym do częstotliwości aktualnego wykorzystania. Poprawa nawierzchni wpłynie jednak na skrócenie czasu użytkowania i szybsze pokonanie tego odcinka trasy, a zatem krótszy czas oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

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.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji - przedsięwzięcie będzie związane z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery podczas transportu. Nie przewiduje się wzrostu emisji gazów cieplarnianych w wyniku eksploatacji, gdyż prognozowane natężenie ruchu po przebudowie nie ulegnie zmianie i kształtować się będzie na dotychczasowym poziomie. Wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o wyższych parametrach technicznych skutkować będzie krótszym czasem przejazdu po analizowanych odcinkach i mniejszą emisję gazów cieplarnianych, co można uznać za łagodzenie zmian klimatu. Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym utrzymaniem na podobnym poziomie jak obecny natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący.

Ze względu na skalę i charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się podejmowania działań związanych z adaptacją przedmiotowej inwestycji do zmian klimatu (m. in. związanych ze wzrostem częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk atmosferycznych - np. wysokich lub niskich temperatur, porywistych wiatrów). Zastosowane materiały i technologia będą typowe dla stosowanych w tym klimacie.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową, ryzyka wystąpienia poważnych awarii, lub katastrof naturalnych i budowlanych przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących i zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku występowania poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138). Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie też za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z używanymi do rozbudowy dróg materiałami i technologią robót drogowych.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości powstania katastrofy budowlanej.

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

Podczas rozbudowy drogi powstaną materiały rozbiórkowe, których zagospodarowanie jest obowiązkiem Wykonawcy robót. Materiały uzyskane z rozbiórki stanowiące odpady i gruz nienadające

się do ponownego wykorzystania, zagospodaruje Wykonawca robót i usunie poza teren budowy przy zachowaniu przepisów z Ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. (Dz. U z 2018 r., poz. 21 z późn. zm.).

W trakcie realizacji inwestycji mogą powstać następujące odpady:

- 17 01 81- odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 04 05 - żelazo i stal,
- 20 03 01 - niesegregowane odpady komunalne.

W trakcie eksploatacji inwestycji mogą powstać następujące odpady:

20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów.

Spośród wymienionych odpadów żaden nie kwalifikuje się do odpadów niebezpiecznych.

Odpady komunalne zbierane w sposób selektywny przekazane będą odpowiednim firmom, które zajmują się zbieraniem odpadów i posiadają zezwolenia właściwych organów na gospodarowanie tymi odpadami.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikające z emisji,

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie stanowiła zagrożenia dla zdrowia ludzi. Jednak w trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe podwyższenie hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń technologicznych. Wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie charakteryzował się niskim poziomem uciążliwości.

2). Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego -uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek,

Przebudowywana droga powiatowa nie znajduje się w obszarze przylegającym do jezior; jednak w bezpośrednim sąsiedztwie od planowanej inwestycji w Klementowicach znajduje się staw w dolinie cieku stanowiącego prawy dopływ Strugi Kurowskiej (lewy dopływ Kurówki).

Planowana do przebudowy droga nie leży w obszarach wodno-błotnych.

b) obszary wybrzeży i środowiska morskie,

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne,

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami góorskimi i leśnymi.

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

Inwestycja nie będzie realizowana na obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

Planowana do przebudowy droga położona jest w otulinie Kazimierskiego Parku Krajobrazowego (uchwała Nr XXIX/407/2017 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 28 kwietnia 2017 r. w sprawie Kazimierskiego Parku Krajobrazowego - Lubel. z 2017 r. poz. 2324), ale poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 z późn. zm.), w tym poza obszarami Natura 2000. Obszarami objętymi ochroną na podstawie ww. ustawy, położonymi najbliżej (do 10 km) terenu inwestycji są:

- Kazimierski Park Krajobrazowy oddalony od terenu inwestycji około 70 m w kierunku zachodnim;
- Otulina Kazimierskiego Parku Krajobrazowego – w bezpośrednim sąsiedztwie,
- obszar Natura 2000 Płaskowyż Nałęczowski PLH060015 oddalony od terenu inwestycji około 4,5 km w kierunku zachodnim,
- obszar Natura 2000 Przełom Wisły w Małopolsce PLH060045 oddalony od terenu inwestycji około 8,3 km w kierunku zachodnim,
- obszar Natura 2000 Puławy PLH060055 oddalony od terenu inwestycji około 9,6 km w kierunku północo-zachodnim,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” oddalony od terenu inwestycji około 4,3 km w kierunku północo-wschodnim.

Według opracowania Instytutu Badań Ssaków PAN w Białowieży (2012 r.) przebudowywany odcinek drogi powiatowej położony jest poza korytarzami ekologicznymi, a najbliższymi korytarzami ekologicznymi są: „KPdC-3B Północna Lubelszczyzna”, który funkcjonuje w odległości ponad 430 m w kierunku północnym i północo-zachodnim oraz „GKPdC-4A Małopolski Przełom Wisły” - położony w odległości ponad 2 km na zachód od przedmiotowego przedsięwzięcia. Planowana inwestycja nie wpłynie w sposób znaczący na funkcjonowanie ww. korytarzy.

Inwestycja ze względu na charakter i zakres prac nie będzie stanowiła źródła negatywnych oddziaływań na te tereny. Inwestycja nie pogorszy stanu siedlisk oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których powołano obszary Natura 2000. Nie wpłynie negatywnie na integralność obszaru oraz spójność sieci Natura 2000. Inwestycja nie koliduje również z celami ochrony, w tym ochroną przyrody, Kazimierskiego Parku Krajobrazowego i Obszaru Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór”. Planowana droga przebiega przez tereny przekształcone antropogenicznie. Warunki przyrodnicze na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie stanowią w aktualnym stanie zagospodarowania terenu o znaczącej wartości z punktu widzenia ochrony przyrody.

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

Na obszarze, na którym planowane jest przedsięwzięcie nie stwierdzono przekroczeń standardów jakości środowiska oraz nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń w związku z realizacją przedsięwzięcia.

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

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Jednakże - zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446 z późn. zm.) odkryte w trakcie prac ziemnych przedmioty posiadające cechy zabytku podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest do wstrzymania wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiedniego zabezpieczenia miejsca i niezwłocznego powiadomienia stosownych służb konserwatorskich.

h) gęstość zaludnienia,

Inwestycja nie leży w obszarach o dużej gęstości zaludnienia. Gęstość zaludnienia na terenie gminy Kurów wynosi około 78 osób/km², a w gminie Wąwolnica około 80 osób/km² i jest niższa od średniej powiatu, województwa i kraju. Planowana do realizacji droga przebiega przez obszar zabudowy mieszkaniowej (jednorodzinnej i zagrodowej) miejscowości: Karmanowice (zwarta zabudowa), Klementowice i Kurów.

i) obszary przylegające do jezior,

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarze przylegającym do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Inwestycja położona jest poza uzdrowiskami oraz obszarami ochrony uzdrowiskowej. Najbliższe Uzdrowisko Nałęczów znajduje się w odległości około 8 km w kierunku południowo-wschodnim od przebudowywanej drogi powiatowej; przedmiotowa droga znajduje się granicach projektowanej strefy ochrony uzdrowiskowej „C” Celejów/Witoszyn.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,

Zgodnie z podziałem regionalnym zwykłych wód podziemnych planowane przedsięwzięcie znajduje się w obrębie regionu lubelsko-podlaskiego, w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 406 - "Niecka Lubelska (Zbiornik Lublin)". Został on utworzony dla ochrony wód podziemnych związanych z użytkowym poziomem wód podziemnych. Wody te występują w węglanowych i węglanowo-krzemionkowych utworach kredy górnej.

Ponadto zgodnie z podziałem dokonany w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 z późn. zm.) przedsięwzięcie usytuowane jest w obszarze jednolitych części wód podziemnych JCWPd nr 88 o kodzie europejskim: PLGW200088-pow. 2179,7 km². Dorzecze Wisły; Rejon wodny Środkowej Wisły; RZGW w Warszawie. Rodzaj użytkowania – rolniczy. Stan ilościowy i chemiczny oceniono jako dobry, stan ogólny- dobry. Celem środowiskowym dla JCWPd nr 88 jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrażone. Brak odstępstw.

Zgodnie z podziałem dokonany w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przedmiotowa inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o nazwie „Kurówka od źródeł do Białki bez Białki (typ 6) - potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych) - oznaczonej kodem europejskim PLRW2000623923, region wodny Środkowej Wisły, status - silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym potencjałem, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) - ocena stanu JCWP: stan dobry.

Ponadto przedmiotowa inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o nazwie oraz kodem RW2000623892: „Dopływ z Lasu Stockiego” nie zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Planowane w ramach projektu prace nie będą wiązać się z ingerencją w środowisko gruntowe w stopniu mogącym wpływać na poziom oraz stan chemiczny wód podziemnych. Uwzględniając informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia zasadnym jest stwierdzenie, że realizacja tego przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitej części wód powierzchniowych oraz jednolitej części wód podziemnych, w obrębie których będzie realizowane, jak również nie pogorszy ich aktualnego stanu.

3). Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy „oś” wynikające z:

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

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

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji i lokalizację w odległości ponad 100 km od granicy państwa, nie będzie ono źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko.

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

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w terenie przekształconym antropogenicznie, nie będzie, więc obiektem dominującym w krajobrazie. W związku z tym nie przewiduje się znaczącego

oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na krajobraz. Przedsięwzięcie realizowane jest w miejscu gdzie już istnieje droga, nie będzie wymagało zajmowania nowych terenów i nie spowoduje zmian w dotychczasowym sposobie użytkowania terenu przyległego.

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

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

Wpływ planowanej inwestycji na krajobraz będzie miał miejsce na całej trasie realizacji inwestycji i związany będzie bezpośrednio z prowadzeniem robót budowlanych, pracą sprzętu ciężkiego, dowozem materiałów i urządzeń oraz lokalizacją miejsc składowania materiałów budowlanych. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe, nie spowodują istotnych zmian w krajobrazie i znikną po zakończeniu robót budowlanych. Uporządkowany zostanie cały teren, który objęty jest planowaną inwestycją.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,

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 ona źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na uwadze skalę zamierzenia, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania.

Analizując ryzyko wystąpienia znacznego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym obszarze, wzajemne interakcje mogą wystąpić. W razie nakładania się harmonogramów prac między budową drogi a innymi realizowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Generowanie zanieczyszczeń do powietrza zwiększy się w wyniku pracy maszyn w jednakowym czasie. W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

Zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko między innymi takich jak: wykonywanie prac w porze dziennej, prowadzenie robót budowlanych przy pomocy nowoczesnego i sprawnego sprzętu oraz z zachowaniem szczególnej ostrożności, zabezpieczenie samochodów przewożących materiały mogące stwarzać zapylenie oraz zanieczyszczenie środowiska za pomocą plandek, prowadzone prace budowlane pod stałym nadzorem budowlanym, zabezpieczenie nieprzeznaczonych do usunięcia drzew i krzewów (wraz z ich systemami korzeniowymi) przed ich uszkodzeniem lub zanieczyszczeniem, selektywne zbieranie odpadów i przekazywanie podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia do odzysku lub unieszkodliwiania sprawi, że oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko będzie miało charakter krótkotrwały, przejściowy o zasięgu lokalnym i tym samym ograniczy możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko.

Mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, uwzględniając wniosek strony oraz fakt, iż zamierzone przedsięwzięcie nie spowoduje zmiany standardów jakości środowiska orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.)
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy o oś. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. 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 ust. 3, 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, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
4. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przepis art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na którego została przeniesiona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (art. 87 ww. ustawy).

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie wniesione za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załącznik do decyzji:

Nr 1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:



WÓJT
Stanisław Wójcicki

Otrzymują:

1. Inwestor: **Powiatowy Zarząd Dróg w Puławach ul. Składowa 1a, 24-100 Puławy**
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 K.p.a.:
3. na stronie internetowej BIP Urzędu Gminy <http://bip.kurow.eu/>,
4. Wójt Gminy Wąwolnica, ul. Lubelska 39, 24-160 Wąwolnica
5. Oś a/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie
Wydział Spraw Terenowych V
ul. Lubelska 4a, 24 – 120 Kazimierz Dolny
2. Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie
ul. Pielęgniarek 6, 20-708 Lublin
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Radomiu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polski
ul. Wernera 4a, 26-600 Radom

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Charakterystyka przedsięwzięcia – stanowi załącznik do decyzji zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz.1405 z późn. zm.).

Przedmiotem inwestycji jest: **Przebudowa drogi powiatowej 2534L Kurów- Karmanowice na terenie gminy Kurów i Wąwolnica**. Inwestycja przebiega poprzez miejscowości Klementowice, Karmanowice i zlokalizowana jest na działkach stanowiących pas drogowy 2534L. Zadanie obejmuje przebudowę 3 odcinków drogi powiatowej:

Odcinek 1 : od km 2+527,20 do km 4+930,00

Odcinek 2 : od km 5+372,00 do km 5+488,80

Odcinek 3 : od km 5+598,40 do km 8+540,40

Łączna długość przebudowywanej drogi wynosi 5461,60 mb, na terenie gminy Kurów zlokalizowany jest odcinek o długości 3721,00 mb, natomiast na terenie gminy Wąwolnica odcinek o długości 1740,60 mb.

Droga położona jest na działkach, które stanowią jej pas drogowy. Wszystkie roboty prowadzone będą tylko i wyłącznie na działkach stanowiących pas drogowy.

Zakres przedsięwzięcia dla drogi powiatowej nr 2534L Kurów - Klementowice na ww. trzech odcinkach: od km 2+527,20 do km 4+930,00, od km 5+372,00 do km 5+488,80 i od km 5+598,40 do km 8+540,40 obejmuje m.in.:

- wykonanie lokalnie opornika z kruszywa łamanego 0 - 31,5 mm grubości 25 cm i szerokości 30 cm w miejscach zdegradowanej krawędzi jezdni na odcinku około 2000 mb ;
- wykonanie nawierzchni jezdni asfaltowej szerokości 5,5 m (lokalnie na łukach poziomych 6,0 m) na całym odcinku objętym inwestycją poprzez wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego o średniej grubości 5,8 cm oraz warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego grubości 4 cm;
- wykonanie zjazdów do posesji i skrzyżowań o nawierzchni: asfaltowej, z kostki brukowej i kruszywa łamanego zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego;
- wykonanie lewostronnego chodnika z kostki brukowej o szerokości 2,0 m na odcinku od km 4+248,00 do km 4+882,00;
- wykonanie prawostronnego chodnika z kostki brukowej o szerokości 1,5 m na odcinku od km 6+806,00 do km 7+150,00;
- wykonanie nawierzchni asfaltowej na skrzyżowaniach z drogami gminnymi i powiatowymi;
- mechaniczne ścinanie istniejących zawyżonych poboczy ziemnych na szerokości 1,0 m;
- wykonanie utwardzonego pobocza z kruszywa łamanego o szerokości 1,0 m na całym projektowanym odcinku;
- wykonanie nowego oznakowania poziomego i pionowego.

Przebudowa drogi powiatowej jest związana ze złym stanem technicznym istniejących nawierzchni, które wymagają wykonania pilnych robót drogowych, w celu poprawy parametrów techniczno-użytkowych drogi i warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nawierzchnia asfaltowa na przedmiotowych odcinkach charakteryzuje się występowaniem następujących rodzajów uszkodzeń:

- koleiny strukturalne występują na znacznej długości rozważanych odcinków;
- widoczne ślady remontów cząstkowych na całej długości przedmiotowych odcinków drogi;
- pęknięcia poprzeczne wypełnione lepiszczem występują miejscowo;
- tekstura warstwy ścieralnej wykazuje ślady typowego zużycia eksploatacyjnego (ubytki pojedynczych ziaren grys, utrata własności wiążących lepiszcza);
- wykruszenia warstwy ścieralnej przy krawędzi - zwłaszcza w rejonie zjazdów.

Jezdnia asfaltowa drogi jest w słabym stanie technicznym z licznymi spękaniami i ubytkami oraz zdegradowaną krawędzią, która zawęża istniejącą jezdnię. Generalnie - nawierzchnia asfaltowa jest na większości odcinków w złym stanie technicznym, co powoduje utrudnienia w odbywającym się ruchu pojazdów. W związku z tym konieczne jest wykonanie przebudowy istniejącej jezdni asfaltowej oraz warstw asfaltowych, które zabezpieczą istniejącą drogę przed dalszym jej zniszczeniem, wzmocnią oraz poprawią jej stan techniczny.

Na analizowanych odcinkach droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią asfaltową o szerokości około 5,5 m, z obustronnymi zawyżonymi poboczami ziemnymi o szerokości około 1,0 - 2,0 m i lokalnymi rowami przydrożnymi. Lokalnie jezdnia posiada zdegradowaną krawędź, co powoduje jej zwężenie do szerokości 5,2 m.

Na długości dróg powiatowych występują zjazdy i skrzyżowania do posesji o różnorodnej nawierzchni, tj. z kostki brukowej, asfaltowej oraz z kruszywa łamanego. Jezdnia asfaltowa drogi jest w słabym stanie technicznym z licznymi spękaniami i ubytkami oraz zdegradowaną krawędzią, która zawęża istniejącą jezdnię. Istniejące pobocze ziemne jest w znacznej części zawyżone względem nawierzchni asfaltowej, co utrudnia prawidłowe odwodnienie jezdni.

Teren, na którym zaprojektowano drogi posiada lokalnie następujące uzbrojenie:

- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna,
- przewody energetyczne,
- linia telefoniczna.

W obecnie istniejącym pasie drogowym poza utwardzonymi nawierzchniami występują zieleńce oraz w rowach pojedyncze drzewa liściaste i iglaste. Istniejące zieleńce zostaną w obrębie prowadzonych robót urządzone od nowa.

Planowana inwestycja nie koliduje z drzewami i nie wymaga wycinki drzew.

Przebudowywana droga posiadać będzie następujące parametry:

- klasa techniczna drogi: „L” (lokalna),
- długość odcinka: odcinek DP 2534L - całkowita długość: 5461,60 mb,
- kategoria ruchu: KR3,
- przekrój jezdni: szlakowy (pół-uliczny dla lokalnego chodnika przy jezdni od km 4+248,00 do km 4+882,00),
- szerokość jezdni: 5,5 m (lokalnie na łukach poziomych 6,0 m),
- szerokość pasa ruchu: 2,75 m,
- utwardzone pobocze: szerokość 1,0 m,
- odwodnienie: powierzchniowe w kierunku istniejących rowów,
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h,
- podłoże o nośności G2.

W ramach przebudowy przewidziano wykonanie wzmocnienia istniejącej nawierzchni asfaltowej drogi w następujący sposób:

jezdnia asfaltowa DP 2534L

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - grubość: 4 cm,
- warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego - średnia grubość: 5,8 cm,
- istniejąca konstrukcja drogi powiatowej;

chodniki:

- warstwa ścieralna z brukowej kostki betonowej - grubość: 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - grubość: 4 cm,
- warstwa podbudowy z piasku stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ MPa - gr. 15 cm,
- warstwa odsączająca z piasku - grubość: 10 cm;

zjazdy z kruszywa łamanego:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stabiliz. mech. - grubość: 12 cm;

utwardzone pobocze:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stabiliz. mech. - grubość: 12 cm

Roboty ziemne pod warstwy konstrukcyjne będą wykonywane przy pomocy koparko-ładowarek i spycharek, a w pobliżu istniejących elementów uzbrojenia i zagospodarowania terenu roboty ziemne wykonywane będą ręcznie. Warstwy podbudowy będą zagęszczane przy pomocy walców różnego rodzaju, zagęszczarek płytowych i wibracyjnych. Roboty brukarskie będą

wykonywane ręcznie. Roboty asfaltowe będą wykonywane rozkładarką do mas asfaltowych i zagęszczane walcami.

TŁÓW
Stanisław Kiciński

Wzrost do szerokości 2,2 m.

Na długości drogi powiatowej występują zjazdy i skrzyżowania do posesji o różnorodnej nawierzchni, tj. z kostki brukowej, asfaltowej oraz z kruszywa łamanego. Jednostka asfaltowa drogi jest w dobrym stanie technicznym z lekkimi uszkodzeniami i śladowymi ubytkami oraz zdezaktywowaną krawężnią, która wymaga istniejącej jezdni. Istniejące pobocze ziemne jest w znaczącej części zawyżone względem nawierzchni asfaltowej, co utrudnia prawidłowe odwodnienie jezdni.

Tymczasem, na którym zaplanowano drogę posiada lokalnie następujące urządzenia:

- wodociąg
- kanalizacja sanitarna,
- przewody energetyczne,
- linie telefoniczne.

W obecnym istniejącym pasie drogowym poza stworzonymi nawierzchniami występują zieleń oraz w rowach pojedyncze drzewa liściaste i iglaste. Istniejące zieleń kosztów w okresie prowadzonych robót uwzględnione od nowa.

Planowana inwestycja nie kolizuje z drzewami i nie wymaga wycinki drzew.

Przebudowywana droga posiadać będzie następujące parametry:

- klasa techniczna drogi: „I” (lokalna),
- długość odcinka: odcinek DP 2234L - całkowita długość: 5481,50 m,
- kategoria ruchu: KRB,
- przekrój jezdni: asfaltowy (pół-uliczny dla lokalnego chodnika przy jezdni od km 4+248,00 do km 4+882,00),
- szerokość jezdni: 5,2 m (lokalnie na odcinkach powyższych 6,0 m),
- szerokość pasa ruchu: 2,75 m,
- utworzenie pobocza: szerokość 1,0 m,
- odwodnienie: powierzchniowe w kierunku istniejących rowów,
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h,
- pobocze o nośności G2.

W ramach przebudowy przewidziano wykonanie wymienionych istniejącej nawierzchni

asfaltowej drogi w następujący sposób:

jezdni asfaltowa DP 2234L

- warstwa ścielna z betonem asfaltowym - grubość: 4 cm
- warstwa wyłożeniowa-wiązka z betonem asfaltowym - średnia grubość: 5,8 cm,
- istniejąca konstrukcja drogi powiatowej;

chodnik:

- warstwa ścielna z brukowej kostki betonowej - grubość: 6 cm,
- podkładka cementowo-piaskowa 1:4 - grubość: 4 cm,
- warstwa podbudowy z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=2,5MPa$ - gr. 12 cm,
- warstwa odgrazająca z piasku - grubość: 10 cm;

drogi z kruszywa łamanego:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stabiliz. mech. - grubość: 12 cm;

warstwę pobocza:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stabiliz. mech. - grubość: 12 cm

Roboty ziemne pod warstwy konstrukcyjne będą wykonywane przy pomocy koparek-ładowarek i spycharek, a w pobliżu istniejących elementów udróżnienia i zagospodarowania terenu roboty ziemne wykonywane będą ręcznie. Warstwy podbudowy będą zagęszczane przy pomocy walców tarczowego rodzaju, zagęszczarek płytowych i wibracyjnych. Roboty brukarskie będą