



DOSTARCZONO OSOBIŚCIE

Czarna, dnia 2017-09-01

**O środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 104, 107 i art.108 ust.1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. KPA (t.j. Dz.U. z 2017r. poz.1257) art. 71 ust.1, art.75 ust.1 pkt.4 art. 84, art. 85 ust.2 pkt.2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku – o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2017, poz.1405) §3 ust.1 pkt.60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2016r. poz.71) - po rozpatrzeniu wniosku Inwestora, którym jest Powiat Bieszczadzki, ul. Bełska 22, 38-700 Ustrzyki Dolne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa – Daszówka – Czarna o długości około 1800 m obejmująca działki nr 3, 79 i 105 w miejscowości Czarna Dolna, Gmina Czarna w powiecie bieszczadzkim, województwie podkarpackim,

**WÓJT GMINY CZARNA :**

**S T W I E R D Z A :**

**brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**

1. Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stanowi charakterystyka przedsięwzięcia.

**Nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.**

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

W dniu 16 sierpnia 2017r. do Urzędu Gminy Czarna wpłynął wniosek Inwestora, którym jest Powiat Bieszczadzki z siedzibą w Ustrzykach Dolnych, ul. Bełska 22 , w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia określonego jako: **Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa – Daszówka – Czarna o długości około 1800 m obejmująca działki nr 3, 79 i 105 w miejscowości Czarna Dolna. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Czarna, w powiecie bieszczadzkim, województwie podkarpackim.**

Organ gminy 16 sierpnia 2017r. wszczął postępowanie w przedmiotowej sprawie i na podstawie art.64 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wystąpił do właściwych organów o udzielenie wymaganej opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wymagane opinie zostały udzielone:

- pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 29 sierpnia 2017r. Znak WOOŚ.4240.24.10.2017.PW.3 , w którym organ ochrony środowiska zaopiniował brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia
- opinią sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego dla powiatów bieszczadzkiego i leskiego w Ustrzykach Dolnych z dnia 29 sierpnia 2017r. znak PSNZ.4540.1.2017, w którym organ wyraził opinię, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ponieważ obowiązek (lub brak obowiązku) przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na podstawie art.63 ustawy z dnia 3 października 2008r. – o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Wójt Gminy Czarna, uwzględniając uzyskane ww. opinie, wydał dnia 29 sierpnia 2017r. Znak BD.6220.1.2017 postanowienie o nienakładaniu takiego obowiązku w odniesieniu do przedmiotowego przedsięwzięcia.

Orzekając jak w sentencji niniejszej decyzji, Wójt Gminy Czarna w oparciu o art.63 ust.1 ww. ustawy, kierował się m.in. następującymi przesłankami, wnioskami i stwierdzeniami dotyczącymi :

### ***1. Rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia***

Planowane przedsięwzięcie pn. „Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa – Daszówka – Czarna o długości około 1800 m obejmująca działki nr 3, 79 i 105 w miejscowości Czarna Dolna:

Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa – Daszówka – Czarna o długości około 1800 m obejmująca działki 3, 79 i 105 w miejscowości Czarna Dolna, będzie obejmowała przebudowę odcinka drogi powiatowej, który jest w bardzo złym stanie technicznym i stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, odbywającego się po przedmiotowej drodze.

Przebudowany zostanie środkowy odcinek drogi powiatowej nr 2296R w miejscowości Czarna Dolna, gmina Czarna. Obecnie na całej długości jezdni posiada utwardzoną, bitumiczną nawierzchnię. Na odcinku przewidzianym do przebudowy na nawierzchni jezdni powstały znaczne ubytki i koleiny, które utrudniają poruszanie się pojazdów po tych odcinkach drogi. Dodatkowo jezdni ma zdeformowany profil poprzeczny. Woda opadowa zamiast spływać z jezdni zatrzymuje się w koleinach i ubytkach w masie asfaltowej. Nawierzchnia jezdni na odcinku przeznaczonym do przebudowy, jest w złym stanie technicznych. Zły stan nawierzchni jezdni drogi znacznie utrudnia normalne użytkowanie tej drogi. Jazda po tym odcinku drogi stwarza poważne zagrożenie dla poruszających się pojazdów oraz bezpieczeństwa drogowego. Na niektórych odcinkach pobocze jest rozjeżdżone, co utrudnia spływ wody z jezdni do rowów przydrożnych. Również w złym stanie są rowy przydrożne, które są zamulone i częściowo tylko odprowadzają wodę spływającą z jezdni i poboczy.

Przebudowa odcinka drogi powiatowej będzie obejmowała:

- wykonanie prac przygotowawczych
- odmulenie i udrożnienie istniejących rowów przydrożnych,
- wykonanie nawierzchni asfaltowej,
- obsypanie i odnowienie poboczy.

Przebudowa drogi nie zmieni szerokości drogi, jak również nie zmieni kategorii ruchu.

Cała droga jest przystosowana do kategorii ruchu KR1 i KR2 i poruszania się pojazdów z prędkością 50 km/h na terenach zabudowanych i 90 km/h terenach niezabudowanych. Głównym

celem planowanego przedsięwzięcia będzie poprawa warunków i bezpieczeństwa jazdy drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa – Daszówka – Czarna.

Skala przedsięwzięcia będzie obejmowała przebudowę drogi powiatowej o długości 1800m.

- planowane przedsięwzięcie służyć będzie poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego na objętym planowanymi pracami na poszczególnych odcinkach drogi
- nie będzie występować kumulacja oddziaływań w stosunku do innych przedsięwzięci mogących oddziaływać na środowisko (brak w tym terenie innych podobnych przedsięwzięć)
- emisję i występujące uciążliwości dotyczyć będą jedynie etapu robót,
- nie będzie występować ryzyko wystąpienia poważnej awarii z uwagi na brak stosowania materiałów niebezpiecznych, trujących i wybuchowych

**2. Usytuowania przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych**

Przedmiotowa droga powiatowa nr 2296R łączy drogę krajową nr 84 Sanok – Krościenko z drogą wojewódzką nr 896 Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne.

Na obszarze, przez który przebiega droga, nie obowiązuje Miejscowy Plan Przestrzennego Zagospodarowania.

Przedmiotowy odcinek drogi jest położony w dolinie Potoku Czarny, który wpada do zatoki Czarnego Zalewu Solińskiego.

Pod względem morfologicznym trasa odcinka przebudowywanej drogi, jest położona na terenie górzystym, a wysokość trasy waha się od 509,8 – 513,8 m npm. Pod względem geograficznym trasa drogi znajduje się w północnej części Bieszczad Zachodnich.

Teren inwestycji posiada duże walory krajobrazowe i przyrodnicze. Obszar ten leży w Wschodniobeskidzkim Obszarze Chronionego Krajobrazu.

Planowane przedsięwzięcie będzie leżało z dala od terenów wodno – błotnych, o niskim poziomie wód gruntowych, obszarów górskich i leśnych, obszarów strefy ujęć wód i zbiorników wodnych, obszarów o gęstym zaludnieniu oraz obszarów uzdrowiskowych i ochrony uzdrowiskowej.

Ponadto obszar, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie leży na terenie, na którym standardy jakości środowiska są przekroczone.

Również na tym terenie nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne.

Trasa drogi na odcinku, na którym planuje się przebudowę, koliduje z ciekami wodnymi.

Na odcinku przewidzianym do przebudowy droga pięć razy przekracza ciek wodny: trzy razy Potok Czarny i dwa razy ciek bez nazwy, które są prawobrzeżnymi dopływami Potoku Czarny.

Zamierzenie inwestycyjne nie będzie związane z ingerencją w ciek wodny oraz przebudową przepustów.

Planowane przedsięwzięcie leży z dala od terenów szczególnego zagrożenia powodzią.

Ustalenia korzystania z wód regionu wodnego zostały określone w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, który został opublikowany w Dzienniku Urzędowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911).

Zgodnie z wyżej wymienionym Planem, obszar inwestycji leży w obszarze oznaczonym:

- jednolita część wód powierzchniowych o nazwie JCWP – PLRW200012221349 o nazwie „Czarna”
- statut JCWP – naturalna,
- aktualny stan lub potencjał - dobry,
- typ jednolitej części wód powierzchniowych - potok fliszowy (12),

- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – niezagrożona,

- cele środowiskowe:

- bardzo dobry stan ekologiczny;
- dobry stan chemiczny

- wskazaniem odstępstw oraz ich uzasadnieniem – nie dotyczy

Na obszarze JCWP PLRW20001222452 znajdują się następujące obszary chronione:

- Park Krajobrazowy Doliny Sanu

- obszar specjalnej ochrony ptaków i mający znaczenie dla Wspólnoty Natura 2000 PLC180001 Bieszczady

- stan JCWPd GW2000168:

- stan ilościowy - dobry
- stan chemiczny - dobry

- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - niezagrożona

- cel środowiskowy

- dobry stan chemiczny
- dobry stan ilościowy

Założenia przyjęte w założeniach planowanego przedsięwzięcia, nie są sprzeczne z ustaleniami wynikającymi z Planu gospodarki wodnej na obszarze dorzecza Wisły.

Realizacja oraz funkcjonowanie inwestycji nie wpłynie na stan i jakość wód regionu wodnego oraz nie będzie wywoływać w wodach (powierzchniowych i podziemnych) zmian fizycznych, chemicznych i biologicznych, które uniemożliwiałyby prawidłowe funkcjonowanie ekosystemów wodnych i spełnienie przez wody określonych dla nich wymagań jakościowych, związanych z ich użytkowaniem, wynikającym z warunków korzystania z wód regionu wodnego.

### ***3. rodzaju i skali możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2***

Z uwagi na odległość od najbliższej granicy państwa (ok. 8,3 km) oraz lokalny zasięg oddziaływań przedsięwzięcia wskutek wprowadzanych do środowiska substancji i energii, nie wystąpi oddziaływanie o charakterze transgranicznym w żadnym komponentcie środowiska.

Mając na uwadze, iż planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejącej infrastruktury drogowej, stwierdza się, że nie wpłynie ono istotnie na zmianę klimatu. Poprawa jakości nawierzchni drogi, a za tym poprawa płynności ruchu, zmniejszy emisję spalin, w tym gazów cieplarnianych, z poruszających się po drodze pojazdów. Projektowane przedsięwzięcie będzie dostosowane do istniejącego terenu i nie zakłóci estetyki krajobrazu.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138). Planowane zamierzenie inwestycyjne obejmuje przebudowę drogi o znaczeniu lokalnym, o małym natężeniu ruchu pojazdów, zatem nie będzie ono źródłem poważnych awarii, katastrof naturalnych i budowlanych. Jedynym niebezpieczeństwem dla środowiska, będzie wydostanie się paliwa oraz olejów do środowiska gruntowo – wodnego, z poruszających się po drodze pojazdów.

Należy podkreślić, że orzekając jak w sentencji niniejszej decyzji organ określił, iż za brakiem wymogu przeprowadzenia oceny o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wypowiedział się

zarówno jak Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ustrzykach Dolnych, jak również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie.

Pismem z dnia 11.08. 2017 r. Powiat Bieszczadzki wystąpił w oparciu o przepisy art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. kodeksu postępowania administracyjnego (j. t. Dz. U. z 2017r., poz. 1257) o wydanie decyzji z rygorem natychmiastowej wykonalności uzasadniając przebudowę drogi jako ważny interes społeczny, związku z chęcią ubiegania się o uzyskanie pomocy finansowej ze środków rezerwy budżetowej.

W myśl art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (t. j.: Dz. U. z 2017r. poz. 1257): „Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia.”.

Analizując argumenty przedstawione w piśmie, Wójt Gminy Czarna uznał, iż Wnioskodawca udowodnił wyjątkowo ważnego interesu społecznego, na podstawie którego można zastosować wyjątek określony w art. 108 § 1 Kpa.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę fakt, iż planowana przebudowa przedmiotowej drogi powiatowej po zakończeniu niezbędnego etapu robót nie zmieni sposobu użytkowania terenu i służyć będzie przede wszystkim poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zwiększeniu komfortu przejazdu organ gminy postanowił jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krośnie w terminie 14-tu dni od dnia otrzymania, składane za pośrednictwem Wójta Gminy Lutowiska.

Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.



Zap. Wójt  
Małgorzata Bartnik  
SEKRETARZ GMINY

Otrzymują :

1.Powiat Bieszczadzki, ul. Bełska 22, 38-700 Ustrzyki Dolne

2.a/a

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

określonego jako :

**Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa – Daszówka – Czarna o długości około 1800 m obejmująca działki nr 3, 79 i 105 w miejscowości Czarna Dolna**

**Inwestorem przedsięwzięcia jest Powiat Bieszczadzki, 38-700 Ustrzyki Dolne, ul. Bełska 22**

### **Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie będzie związane z przebudową istniejącej drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa – Daszówka – Czarna

- o długości około 1800 m obejmująca działki nr 3, 79 i 105 w miejscowości Czarna Dolna,  
Zadaniem przedmiotowej inwestycji będzie poprawa stanu technicznego na przebudowywanym odcinku drogi powiatowej oraz poprawienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, który się odbywa po tej drodze. Przedmiotowy odcinek drogi będzie leżał w terenie luźnej zabudowy zagrodowej oraz na terenach leśnych i w obszarze podlegającym ochronie, wynikającej z przepisów ustawy o ochronie przyrody.

Planowany zakres przedsięwzięcia obejmuje przebudowę drogi powiatowej w zakresie: Przebudowany zostanie środkowy odcinek drogi powiatowej nr 2296R o długości 1800 m w miejscowości Czarna Dolna, gmina Czarna. Obecnie na wyżej wymienionym odcinku drogi występuje zły stan techniczny nawierzchni, utwardzonej masą bitumiczną. W nawierzchni jezdni występują liczne, głębokie ubytki oraz koleiny, które uniemożliwiają normalne użytkowanie drogi. W koleinach oraz ubytkach podczas opadów atmosferycznych gromadzi się woda, która ze względu na wypatrzony profil poprzeczny drogi nie spływa do rowów przydrożnych. Jazda po tych odcinkach drogi stwarza poważne zagrożenie dla poruszających się pojazdów jak i pieszych. Ponadto na tych odcinkach są rozjeżdżone pobocza, które również utrudniają spływ wody opadowej z powierzchni jezdni. Istniejące rowy przydrożne są zamulone i tylko częściowo odprowadzają wodę z drogi. Częściowo rowy przydrożne na skutek zamulenia mają zdeformowany spadek podłużnych.

Przebudowa odcinka drogi powiatowej będzie obejmowała:

- wykonanie prac przygotowawczych
- odmulenie i udrożnienie istniejących rowów przydrożnych,
- wykonanie nawierzchni asfaltowej,
- obsypanie i odnowienie poboczy.

Przebudowa drogi nie zmieni szerokości drogi, jak również nie zmieni kategorii ruchu.

Cała droga jest przystosowana do kategorii ruchu KR1 i KR2 i poruszania się pojazdów z prędkością 50 km/h na terenach zabudowanych i 90 km/h terenach niezabudowanych. Głównym celem planowanego przedsięwzięcia będzie poprawa warunków i bezpieczeństwa jazdy po odcinku drogi powiatowej nr 2296R Ustjanowa – Daszówka – Czarna. Skala przedsięwzięcia będzie obejmowała przebudowę drogi powiatowej na odcinku o łącznej długości 1 800 m.



## Rodzaj technologii

Inwestycja zostanie wykonana w typowej technologii dla budownictwa drogowego, przy użyciu specjalistycznego sprzętu.

Wszelkie prace związane z realizacją przedmiotowej inwestycji zostaną wykonane z zastosowaniem najlepszej dostępnej technologii oraz jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska.

Przebudowa drogi – roboty ziemne, podbudowy, nawierzchnie wykonane zostaną przy użyciu typowego sprzętu takiego jak : koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozścielacze mas itp. Roboty wykończeniowe wykonane zostaną częściowo ręcznie i przy użyciu specjalistycznych narzędzi i sprzętu.

## Ewentualne warianty przedsięwzięcia

**Wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia** nie może być wzięty pod uwagę, gdyż niepodjęcie planowanego przedsięwzięcia, będzie miało negatywne skutki dla środowiska. Istniejący stan techniczny przedmiotowego odcinka drogi, może być źródłem powstawania odpadów, związanych z nadmiernym zużyciem podzespołów (zawieszenie) w pojazdach oraz mechanicznych uszkodzeń pojazdów poruszających się po tej drodze. Poruszające się pojazdy po przedmiotowej drodze, ze względu na stan jezdni, zmuszone są do licznych hamowań oraz manewrów omijających ubytki w jezdni. Z manewrami tymi związana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń oraz emisja hałasu. Ponadto droga o zniszczonej nawierzchni, przy dłuższych okresach bezdeszczowych, jest źródłem wtórnej emisji pyłu, powstającego przy ruchu pojazdów. Innym niekorzystnym aspektem nie podjęcia planowanego przedsięwzięcia, będzie coraz większa dewastacja jezdni na tym odcinku drogi. Obecnie jezdnia przedmiotowej drogi, jest utwardzona masą bitumiczną, w której znajdują się liczne ubytki, koleiny, dziury i pęknięcia. W miarę użytkowania tego odcinka drogi, istniejące ubytki w jezdni będą się powiększać oraz będą powstawały nowe. Ruch drogowy, aby ominąć ubytki znajdujące się na jezdni, będzie wychodził poza utwardzoną jezdnię na tereny nieutwardzone pasa drogowego lub na działki prywatne. Poruszanie się pojazdów po nieutwardzonym terenie, będzie związane niewątpliwie, z powstawaniem erozji gleby oraz niszczeniem niskiej zieleni.

Istniejący stan odcinka drogi, przewidzianego do przebudowy, stwarza duże zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, poruszającego się po drodze powiatowej nr 2296R. Ze względu na małą szerokość drogi i zniszczone pobocza, szczególnie narażeni na kolizję z poruszającymi się pojazdami są piesi.

**Wariant polegający na przebudowie drogi jest najkorzystniejszy**, polegał będzie na przebudowie najbardziej zniszczonego odcinka drogi powiatowej nr 2296R o długości około 1,80 km. Przy analizie tego wariantu należy wspomnieć, że przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2293R, będzie odbywała się wyłącznie w istniejącym pasie. Z przebudową odcinka drogi nie będzie związana konieczność wycinki drzew ani krzewów. Jedynym negatywnym oddziaływaniem, będzie utrata pasa zieleni niskiej, który zostanie utracony przy odmulaniu i czyszczeniu rowów przydrożnych.

Inwestycja przyczyni się do znacznego poprawienia komfortu jazdy po tej drodze oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto ruch pojazdów na tej drodze zostanie upłynniony, zostaną z ruchu pojazdów wyeliminowane manewry hamowania oraz omijania ubytków w jezdni. Inwestycja przyczyni się do znacznego ograniczenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz hałasu.

Wariant zaproponowany przez Inwestora jest korzystny dla środowiska. Zakładany wariant jest zgodny z obowiązującymi przepisami, pod kątem lokalizacyjnym (poprawa warunków ruchu dla użytkowników drogi), technologicznym (przebudowa drogi podniesie parametry użytkowe drogi)

oraz ekonomicznym (przebudowa drogi pozwoli zaoszczędzić środki finansowe na coroczne remonty drogi i elementów odwodnienia)

### **Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii :**

Dla planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji przewiduje się wykorzystanie surowców mineralnych (kruszywa naturalne, pospółka), wody oraz paliwa.

Szacuje się, że dla potrzeb realizacji inwestycji będą wykorzystywane następujące surowce i paliwo:

- masa mineralno - asfaltowa - układana jako nowa nawierzchnia (warstwa wiążąca i ścierna) – 1260 m<sup>3</sup>,
- kruszywo łamane do utwardzenia poboczy drogi - 405 m<sup>3</sup>,
- woda - do chłodzenia walców drogowych - szacunkowa ilość około 5 m<sup>3</sup>,
- olej napędowy – wykorzystywany do pojazdów i maszyn biorących udział przy realizacji inwestycji – około 1,5 m<sup>3</sup> (około 20 dm<sup>3</sup>/h przez około 10 dni roboczych ).

Podczas realizacji nie będzie wykorzystywana energia elektryczna ani ciepła.

Podczas funkcjonowania przebudowywanej drogi nie będą wykorzystywane surowce, materiały, paliwa ani energia.

### **Rozwiązania chroniące środowisko**

#### **Rozwiązania chroniące przed zanieczyszczeniem powietrza:**

- stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas rozładunku proponuje się ich zraszanie,
- masy bitumiczne transportować samochodami, w których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w oponczkę ograniczającą emisję oparów asfaltów,
- transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie z oponczką ograniczającą pylenie transportowanego materiału,
- stosować gotowe mieszanki mineralno – asfaltowe wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- utrzymywać drogę w odpowiednim stanie czystości, nie stwarzającym możliwości nadmiernego pylenia,
- wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw od pracy.

#### **Rozwiązania chroniące przed hałasem i drganiami.**

Etap budowy będzie związany z emitowaniem hałasu, którego źródłem będą:

- samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane i odbierające niewykorzystane materiały budowlane i odpady.
  - sprzęt ciężki w postaci:
    - koparka,
    - spycharka lub równiarka,
    - walec drogowy,
    - maszyna do układania asfaltu,
    - urządzeń wibracyjnych do zagęszczania kruszywa łamanego,
- powinny być w dobrym stanie technicznym oraz posiadać aktualne badania techniczne.
- osoby obsługujące maszyny budowlane oraz pojazdy powinny posiadać stosowne uprawnienia,



– prowadzenie prac związanych z emisją hałasu jedynie w porze dziennej – w szczególności w najbliższym położeniu względem zabudowy mieszkaniowej,  
niedopuszczenie do sytuacji, w której urządzenia o dużej wartości poziomu mocy akustycznej (tzn. takie, które emitują dźwięk o dużym natężeniu) będą pracowały równocześnie w bliskim położeniu względem wspomnianej zabudowy mieszkaniowej

### **Rozwiązania chroniące wody podziemne i powierzchniowe**

- planowana inwestycja nie będzie ingerowała w naturalne czy sztuczne ciekły wodne,
- cała inwestycja będzie położona poza terenami zagrożonymi powodzią (powyżej wody  $Q_{1\%}$ ),
- uszczelnienie terenu przeznaczonego na zaplecze budowy i bazę materiałową oraz zapewnienie przez wykonawcę robót dostępności sorbentów,
- zakaz stosowania sprzętu budowlanego o złym stanie technicznym, z którego następują niekontrolowane ubytki płynów roboczych (oleje),
- zakaz naprawy sprzętu budowlanego w miejscu wykonywanych prac,
- zakaz tankowania maszyn budowlanych na terenie przeznaczonym pod inwestycję,
- wyposażenie zaplecza budowy w system odbioru ścieków bytowych w postaci np. przenośnych sanitariatów,
- ścieki bytowe z zaplecza technicznego powinny być wywożone na oczyszczalnię ścieków w Ustrzykach Dolnych,
- wykonywanie prac ziemnych (czyszczenie i udrożnianie rowów) poza okresem rozrodu gadów i płazów (tj. od 1 marca do 30 czerwca)

### **Rozwiązania chroniące powierzchnię ziemi.**

- ograniczenie do minimum zajętości terenu, wyasfaltowana jezdnia drogi powinna się pokrywać
- z istniejącą, zniszczoną jezdnią drogi powiatowej,
- bezwzględne egzekwowanie przepisów dotyczących BHP,
- transport materiałów budowlanych (szczególnie sypkich i pyłących), będzie wykonywany z użyciem środków transportowych wyposażonych w plandeki,
- mieszanka mineralno - asfaltowa zostanie wykonana poza placem budowy i dowieziona na miejsce krytymi samochodami,
- drogi dojazdowe do miejsca inwestycji będą systematycznie czyszczone,
- teren zaplecza technicznego zostanie utwardzony płytami betonowymi, który po zakończeniu prac związanych z przebudową, zostanie przywrócony do stanu pierwotnego,
- teren czasowo zajęty w trakcie prac budowlanych zostanie zrekultywowany i przywrócony do stanu pierwotnego,
- przy realizacji inwestycji będą wykorzystywane wyłącznie maszyny sprawne technicznie i posiadające stosowne badania techniczne,
- harmonogram robót budowlanych powinien uwzględniać okres prac polowych.

### **Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko**

#### **Przewidywana ilość i sposób odprowadzania ścieków, wód opadowych i roztopowych**

W przypadku funkcjonowania planowanej inwestycji nie będą powstawały ścieki. Na utwardzonej jezdni drogi, będą powstawały wody opadowe i roztopowe, które będą wprowadzane do rowów przydrożnych.

Zgodnie z § 21 ust. 2 rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie

substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2014r, poz. 1800), wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

### **Przewidywany poziom emisji hałasu**

Emisja hałasu podczas prowadzenia prac budowlanych, która będzie spowodowana pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących wykorzystywane na placu budowy materiały, nie może zostać wyeliminowana, będzie miała charakter okresowy i krótkotrwały. Prace budowlane będą prowadzone sprawnymi maszynami budowlanymi i środkami transportu, jedynie w porze dziennej tj. w godzinach od 06:00 do 22:00. Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji przebudowanej drogi będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przyjazdem samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Zgodnie z informacjami podanymi w przedłożonej dokumentacji, średniodobowe natężenie ruchu pojazdów wyniesie ok. 130 pojazdów/dobę, a poprawa nawierzchni jezdni ograniczy emisję hałasu do środowiska. Wobec powyższego przewiduje się, że wartości ponadnormatywne poziomu hałasu dla pory dziennej i nocnej, przy zadanym natężeniu ruchu pojazdów, nie przekroczą granicy pasa drogowego, i spełnione będą wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

### **Przewidywana emisja do powietrza zanieczyszczeń gazowo – pyłowych**

W fazie realizacji, przedsięwzięcie będzie generować do powietrza zanieczyszczenia związane z pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących wykorzystywanych na placu budowy. Są to oddziaływania, których nie można wyeliminować, lecz które mają charakter okresowy i odwracalny. W celu ograniczenia emisji nieorganicznej związanej z tym etapem, zwłaszcza pylenia, będą stosowane rozwiązania, typu: masy bitumiczne i materiały pyłące transportowane będą w sposób zabezpieczający emisję oparów i pyłów, droga utrzymana będzie w czystości, na placu budowy pracował będzie sprawny technicznie sprzęt. Na etapie eksploatacji, pojazdy poruszające się po przedmiotowej drodze, będą miały znikomy wpływ na lokalny stan jakości powietrza. Emisja z pojazdów nie spowoduje pogorszenia standardów jakości powietrza i nie przyczyni się do przekroczeń wartości dopuszczalnych. Po naprawie uszkodzeń w drodze, nastąpi poprawa przepustowości drogi, stąd potencjalnie dojdzie do ograniczenia emisji z samochodów, z uwagi na krótszy czas potrzebny na jej przebycie.

### **Przewidywane ilości i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko**

Powstające na etapie realizacji i eksploatacji odpady, będą odpadami typowymi dla tego typu przedsięwzięć i będą zagospodarowywane zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r., poz. 1987, ze zm.). Zostaną poddane selektywnej zbiórce, magazynowane będą w pojemnikach odpowiednio dostosowanych do rodzaju odpadów oraz przekazane podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia na transport, odzysk i unieszkodliwianie. Urobek powstały podczas pogłębiania i odtwarzania rowów przydrożnych zostanie wykorzystany w miejscu realizacji przedsięwzięcia do podniesienia poboczy drogi.

## Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Planowana inwestycja zlokalizowana jest ok. 8,3 km od granicy państwa. W przypadku przedmiotowej inwestycji nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko ze względu na odległość, skalę oraz charakter inwestycji.

### Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania na środowisko

Przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania w granicach:  
Wschodnio-beskidzkiego Obszaru Chronionego Krajobrazu utworzony Rozporządzeniem Wojewody Krośnieńskiego Nr 10 z dnia 2 lipca 1998 roku (Dz. Urz. Województwa Krośnieńskiego Nr 17/98 poz. 223).

Oraz w pobliżu Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków i obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Bieszczady PLC180001,

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 1 ww. uchwały w sprawie Wschodniobeskidzkiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, na jego terenie zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Jednak zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt. 3 ustawy o ochronie przyrody ww. zakaz nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego. Przepisy art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r., poz. 2147) definiują *wydzielanie gruntów pod drogi publiczne i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg*, jako inwestycje celu publicznego. W związku z powyższym, w przedmiotowej sprawie znajduje zastosowanie odstępstwo od zakazu obowiązującego w granicach Wschodniobeskidzkiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej  
Budowa i użytkowanie przedmiotowej drogi nie będzie wiązało się z ryzykiem poważnej awarii lub katastrofy naturalnej. Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt nie będą zawierały substancji niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka katastrofy budowlanej w rozumieniu Prawo budowlane.

Z up. WÓJTA  
Małgorzata Baranik  
SEKRETARZ GMINY