

## **DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Działając na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust.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 (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) – zwaną dalej „ustawa OOOŚ” oraz z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.) – zwaną dalej „KPA”, w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 26.05.2023 r. (data doręczenie 30.05.2023 r.) złożonego przez: Skarb Państwa Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa reprezentowaną przez pełnomocnika P. Rafała Draszczyka o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej DP 3505L”

### **orzekam, co następuje:**

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej DP 3505L”
- II. Określam następujące istotne warunki i wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:
  1. Należy minimalizować zajętość terenu oraz jego czasowe przekształcenia w całym okresie prowadzenia robót budowlanych; zabezpieczyć plac budowy, park maszyn przed niekontrolowanym zrzutem substancji niebezpiecznych dla środowiska; teren powinien być utwardzony, szczelnie izolowany od podłoża, uniemożliwiający migrację pionową do gruntu substancji niebezpiecznych; na bieżąco kontrolować pojazdy, maszyny, urządzenia i inny sprzęt techniczny pod kątem wycieku substancji ropopochodnych, zapewnić wyposażenia zapleczy w środki chemiczne neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych; odpowiednio zorganizować zaplecze socjalne dla pracowników budowy.
  2. Powstałe ścieki socjalno-bytowe powinny być odbierane i unieszkodliwiane przez wyspecjalizowane firmy zewnętrzne; odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia powinny być zagospodarowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, należy stosować materiały budowlane spełniające standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wmywanie i inne formy oddziaływania czynników atmosferycznych.
  3. Wycinkę i karczowanie drzew i zarośli kolidujących z inwestycją zaleca się prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, czyli w terminie od 15 października do końca lutego. Dopuszcza się usunięcie drzew w okresie lęgowym pod

warunkiem wykluczenia występowania w ich obrębie lęgów ptaków, stwierdzonych w wyniku dokonanego przez specjalistę ornitologa przeglądu przeprowadzonego bezpośrednio przed planowaną wycinką drzew.

4. Drzewa nieprzeznaczone do wycięcia, które mogą być narażone na zniszczenia należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Pojedyncze drzewa należy zabezpieczyć przez owinięcie pnia matami słomianymi a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi lub do wysokości 2 m. Drzew lub grupy drzew i krzewów mogą być także wyгородzone tymczasowym płotem o minimalnej wysokości 150 cm.
  5. Wszelkie głębokie wykopy ziemne należy zabezpieczyć przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt (płazów, ssaków, bezkręgowców) poprzez ich wyгородzenia tymczasowymi płotkami zabezpieczającymi o wysokości 50 cm obejmujące pełen obwód strefy brzeżnej poszczególnych zagłębień (wykopów) powstających w ramach prowadzonych prac budowlanych. W razie stwierdzenia obecności zwierzęta należy przenosić do strefy poza placem budowy.
  6. Planowane nasadzenia należy wykonać z uwzględnieniem gatunków rodzimych, niestanowiących pokarmu dla ptaków oraz innych zwierząt, dostosowanych do warunków siedliskowych i do kategorii obiektu. Nie należy wprowadzać gatunków inwazyjnych oraz, ze względu na ochronę biologiczną upraw rolnych, nie należy wprowadzać do otoczenia roślin, które mogłyby zagrozić ich bezpieczeństwu fitosanitarnemu.
- III. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji
- IV. Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

## UZASADNIENIE

Skarb Państwa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa reprezentowany przez pełnomocnika P. Rafała Draszczyka zwany dalej inwestorem, wystąpił do Wójta Gminy Tarnawatka z wnioskiem z dnia 26.05.2023 r. (data doręczenia 30.05.2023 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa drogi powiatowej DP 3505L”.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy OOS, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt gminy właściwy ze względu na miejsce lokalizacji przedsięwzięcia. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości na terenie gminy Tarnawatka, więc organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Tarnawatka.

W niniejszym postępowaniu administracyjnym bierze udział powyżej 10 stron, w związku z czym, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy OOS, zawiadomienie stron nastąpiło zgodnie z art. 49 KPA – poprzez obwieszczenie, które zostało podane do publicznej wiadomości na terenie właściwym ze względu na miejsce planowanego przedsięwzięcia.

Do wniosku dołączono wszystkie wymagane załączniki, w tym kartę informacyjną przedsięwzięcia (dalej jako KIP). Po dokonaniu analizy KIP ustalono, że planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących

potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony. Jednocześnie dla przedmiotowej inwestycji zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy OOS wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Inwestor wskazał, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest konieczna do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy OOS Wójt Gminy Tarnawatka zwrócił się z prośbą do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tomaszowie Lubelskim oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz opinii co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku dla planowanego przedsięwzięcia.

O powyższym fakcie powiadomiony został wnioskodawca, za pośrednictwem pełnomocnika oraz strony postępowania poprzez obwieszczenie.

W dniu 03 lipca 2023 r. (data wpływu 04.07.2023 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tomaszowie Lubelskim wydał opinię oznaczoną numerem NZ.9027.2.31.2023, w której nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w postanowieniu znak: WSTIII.4220.57.2023.JK z dnia 14 lipca 2023 r. (data wpływu 17.07.2023 r.) wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 3505L planowanego do realizacji na terenie gminy Tarnawatka nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność nałożenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązku realizacji przedsięwzięcia z uwzględnieniem warunków, które zostały przywołane w sentencji niniejszej decyzji (punkty 3-6)

Pismem z dnia 04 lipca 2023 r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Zamościu wezwał inwestora do dokonania uzupełnień. Po przeanalizowaniu dokonanych przez inwestora wyjaśnień w dniu 09 sierpnia 2023 r. (data wpływu 14.08.2023 r.) wydał opinię oznaczoną numerem LU.ZZS.3.4901.124.2023.EK-D, w której nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

Po otrzymaniu ww opinii, Wójt Gminy Tarnawatka przez obwieszczenie z dnia 22 sierpnia 2023 r., które zostało podane do publicznej wiadomości, zawiadomił strony postępowania o zebraniu materiału dowodowego niezbędnego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz poinformował, że w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia mają prawo wypowiedzieć się co do zabranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W toku postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji, strony postępowania nie wniosły żadnych zastrzeżeń, uwag ani wniosków.

W dniu 25 sierpnia 2023 roku do Wójta Gminy Tarnawatka wpłynął wniosek inwestora za pośrednictwem pełnomocnika Pana Rafała Draszczyka o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny. Zgodnie z art. 108 § 1 KPA decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor

natychmiastowej wykonalności ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Planowane przedsięwzięcie jest kwalifikowane jako inwestycja celu publicznego o znaczeniu priorytetowym z punktu widzenia gospodarki regionu. Długotrwałe procedury uzgodnień rodzą ryzyko, iż Wnioskodawca, bez swojej winy nie będzie w stanie dochować terminów harmonogram, co może oznaczać konieczność wstrzymania prac lub całkowite ich zaniechanie. Taka ewentualność stanowi zagrożenie dla wskazanego powyżej interesu społecznego.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniono wszystkie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy OOS. Na podstawie informacji przedstawionej przez wnioskodawcę analizowano: rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 3505L na odcinku od projektowanego węzła Tarnawatka do istniejącej drogi krajowej nr 17. Podstawowymi celami oraz efektami inwestycji są: zapewnienie dostępności projektowanej drogi ekspresowej S17 poprzez włączenie drogi powiatowej DP3505L w węzeł „Tarnawatka”, podniesienie parametrów nośności drogi, poprawa warunków ruchu na drodze powiatowej, poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych.

Zakres przedmiotowej inwestycji obejmuje m. in.: przebudowę drogi powiatowej nr 3505L na odcinku od km ok. 0+000 do km ok. 1+200, wzmocnienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni na całym przedmiotowym odcinku drogi, poszerzenia jezdni (dobudowa pełnej konstrukcji) wraz z wglębną przebudową konstrukcji poboczy, korektę łuków poziomych i pionowych drogi, poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych oraz inne elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, przebudowę skrzyżowań (korekta geometrii, korekta łuków wyokrąglających, pasów dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo, wysp kanalizujących), budowę ciągu pieszo-rowerowego oraz przebudowę miejsc parkingowych, przebudowę ciągów istniejących chodników i zjazdów zarówno indywidualnych jak i publicznych oraz budowa nowych odcinków chodnika i ciągów pieszo-rowerowych, przebudowę elementów odwodnienia, rozbiórki i wykonanie nowych konstrukcji oporowych, przebudowę istniejących przepustów oraz ewentualną budowę nowych przepustów w zależności od potrzeb wynikających z rozwiązań projektowych, usunięcie i odtworzenie ogrodzeń, które mogą znajdować się również w pasie drogowym, przebudowę sieci i urządzeń uzbrojenia terenu kolidujących z inwestycją, wykonanie oznakowania poziomego i pionowego, wycinkę drzew i krzewów, zaprojektowanie przejść dla pieszych.

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej DP3505L realizowany jest po istniejącym śladzie, w obrębie istniejącego pasa drogowego. Przewiduje się poszerzenie istniejącej granicy pasa drogowego w miejscach związanych z przebudową skrzyżowań, budową ciągu pieszo-rowerowego, koniecznością wykonania skarp i przeciwskarp rowów drogowych. Obecnie wytyczony istniejący pas drogowy ma powierzchnię ok. 4,8 ha. Szacuje się, że stan projektowany (stałe zajęcie terenu pod inwestycję) wyniesie ok. 5,8 ha.

W zakresie przebudowywanego odcinka drogi powiatowej nie projektuje się obiektów inżynierskich.

Parametry techniczne drogi powiatowej nr 3505L: długość przebudowy ok. 1200 m, klasa techniczna G, liczba jezdni 1, liczba i szerokość pasów ruchu 2x3,50 m, prędkość projektowa 50 km/h, pochylenie poprzeczne na prostej 2,00%, skrajnia pionowa 4,60 m, szerokość infrastruktury dla pieszych i rowerzystów min. 3,0 m, obciążenie nawierzchni 115 kN/oś, kategoria ruchu KR3. Przebieg planowanej inwestycji w planie pokrywa się z istniejącym przebiegiem drogi DP3505L.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni projektowanej drogi powiatowej nr 3505L odprowadzane będą częściowo do rowu trawiastych prowadzonych jedno lub obustronnie wzdłuż jezdni, częściowo do kanalizacji deszczowej w miejscach gdzie wzdłuż jezdni planuje się budowę ciągu pieszo-rowerowego. Odwodnienie przebudowywanego odcinka drogi powiatowej zostanie włączone do istniejącego systemu odwodnienia – odbiornikiem wód opadowych i roztopowych, tak jak to występuje w stanie obecnym, będzie rów położony na działce nr 859 po zachodniej stronie drogi krajowej. Wody zostaną przekierowane kanalizacją deszczową w kierunku pasa drogowego DK17, gdzie następnie istniejącym przepustem zostaną doprowadzone do odbiornika.

Droga powiatowa nr 3505L to droga relacji Tarnawatki – Werechanie (gm. Rachanie) i na omawianym odcinku zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Tarnawatka zatwierdzonym Uchwałą Rady Gminy Tarnawatka Nr XV/81/2004 z dnia 23 marca 2004 roku (Dz. Urzędowy Wojew. Lubelskiego nr 94, poz. 1571 z dnia 8 czerwca 2004 roku z późn. zm.) graniczy z terenami zabudowy zagrodowej i jednorodzinnej oraz terenami wykorzystywanymi rolniczo.

W związku z potrzebą zachowania istniejącego przebiegu ciągu komunikacyjnego nie przewiduje się rozwiązań wariantowych związanych z inną lokalizacją przedsięwzięcia.

Na potrzebę analizy środowiska przyrodniczego pod kontem oddziaływania przedsięwzięcia na zasoby przyrody i funkcje ekologiczne terenu przeznaczonego pod przedsięwzięcie, przeanalizowano dostępne dane charakteryzujące lokalną przyrodę. Dokonano przeglądu literatury naukowej, analizę ogólnokrajowych baz z wynikami długofalowych programów badawczych, regionalnych kartotek faunistycznych, a także pozyskiwano dane z odpowiednich Organów w rejonie planowanej inwestycji oraz przeprowadzono kontrolne wizje terenowe, mające na celu rozpoznanie przyrodnicze obszaru. Kontrole terenowe prowadzono w okresie jesiennym i zimowym roku 2022/2023.

Z przeprowadzonych badań terenowych wynika, że na analizowanym terenie struktura siedliskowa jest uboga, nie występują siedliska przyrodnicze wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Brak też jest innych cennych pod względem fitosocjologicznym siedlisk nieleśnych lądowych i mokradłowych oraz gatunków roślin objętych w Polsce ochroną ścisłą ani częściową, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409), nie zidentyfikowano również grzybów wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408) oraz siedlisk wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2014 r. w sprawie siedlisk

przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia, jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1713). Szatę roślinną terenów stanowiących użytki rolne stanowią pospolite zbiorowiska roślinne głównie trawiaste niestanowiące znacznej wartości przyrodniczej. W odległości do 1 km od miejsca lokalizacji przedsięwzięcia nie wyznaczono stref ochronnych zwierząt. Teren przedsięwzięcia nie jest wykorzystywany przez gatunki fauny wodnoblótnej, jako miejsce bytowania i rozrodu (brak zbiorników wodnych). Nie stwierdzono, aby przestrzeń powietrzna na terenie planowanej inwestycji była szczególnie intensywnie wykorzystywana przez ptaki. Brak zbiorników wodnych wyklucza możliwość wyboru tego terenu jako pierzowisk gatunków wodnych (gęsi i blaszkodziobe). Przeważająca część ptaków należy do gatunków objętych ochroną ścisłą, jednakże spotykanych stosunkowo często na terenie kraju, związanych z otwartymi terenami rolnymi bądź obszarami zabudowanymi. W rejonie analizowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono gatunków ssaków cennych i chronionych. Nie zaobserwowano oznak aktywności lub schronień letnich i zimowych nietoperzy. Ze względu na dane świadczące o występowaniu chomika europejskiego w okolicach obszaru głównego zamierzenia inwestycyjnego, jakim jest budowa drogi S17, przeprowadzono kontrolę okolicznych pól i łąk w celu identyfikacji ewentualnych siedlisk i nor gatunku. Nie stwierdzono śladów bytowania, żerowania oraz nor chomika europejskiego.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała usunięcia drzew kolidujących z planowanym przedsięwzięciem. W pasie drogowym oraz bezpośrednim otoczeniu przedsięwzięcia nie występują drzewa objęte ochroną pomnikową. Na zinventaryzowanych drzewach nie stwierdzono występowania chronionych gatunków fauny ( w tym ksylofagów i pachnicy dębowej) ani flory. Działaniem minimalizującym potencjalne negatywne oddziaływanie będzie usuwanie drzew i krzewów poza okresem rozrodczym ptaków (tj. w terminie od 15 października do 1 marca). Dopuszcza się usunięcie drzew w okresie lęgowym pod warunkiem wykluczenia występowania w ich obrębie lęgów ptaków, stwierdzonych w wyniku dokonanego przez specjalistę ornitologa przeglądu przeprowadzonego bezpośrednio przed planowaną wycinką drzew. Drzewa, na których zostanie stwierdzone występowanie lęgów jak również drzewa sąsiednie rosnące w odległości nie większej niż 50 m będą mogły być usunięte poza sezonem lęgowym ptaków. Drzewa, które unikną wycinki, a będą się znajdować w pasie robót budowlanych lub w bliskim ich sąsiedztwie, należy zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami korzeni i pni. Do usunięcia przeznaczono drzewa i krzewy kolidujące z planowanym układem drogowym oraz uzbrojeniem terenu, ograniczające widoczność na skrzyżowaniach lub zjazdach, a także drzewa i krzewy w złym stanie zdrowotnym, w tym te stanowiące zagrożenie dla mienia lub życia.

W celu uzupełnienia zieleni po wycince, a także zagospodarowania terenu drogi planuje się wprowadzenie nowej zieleni na dostępnych wolnych terenach, w granicach linii rozgraniczających terenu inwestycji, z uwzględnieniem zasad dotyczących kształtowania zieleni w powiązaniu z istniejącą zielenią poza pasem drogowym. Wprowadzone zostaną nasadzenia drzew ozdobnych oraz krzewów rodzimych gatunków.

Otoczenie planowanego przedsięwzięcia objęto analizą pod kątem występowania zabytków wpisanych do rejestru zabytków, pomników historii. Przedmiotowe

przedsięwzięcie nie wkracza na obiekty zabytkowe, strefy ochrony konserwatorskiej oraz nie koliduje z obiektami wpisanymi do gminnej ewidencji zabytków. Inwestycja zlokalizowana jest poza zasięgiem stanowisk archeologicznych, a także poza strefami chronionymi kulturowo. Nie planuje się ingerencji w żadne ze stwierdzonych w pobliżu obiektów zabytkowych, cmentarzy, krzyży czy figur sakralnych.

Planowana do przebudowy droga jest drogą powiatową, nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej i nie ma wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że droga powiatowa posiadać będzie połączenia z innymi drogami publicznymi poprzez budowę nowych bądź przebudowę istniejących skrzyżowań z drogą krajową nr 17, projektowaną drogą ekspresową S17 oraz drogami gminnymi. Oddziaływanie skumulowane może wystąpić w odniesieniu do przebiegających w sąsiedztwie inwestycji innych ciągów komunikacyjnych krzyżujących się z drogą powiatową.

W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się wykonanie robót rozbiórkowych, które obejmować będą m.in. rozbiórkę istniejących miejsc parkingowych, rozbiórkę istniejącego chodnika, rozbiórki konstrukcji oporowych, frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej i uzyskanie destruktu, który zostanie przewieziony do wytwórni mas bitumicznych. Materiały rozbiórkowe nadające się do ponownego wykorzystania planuje się w miarę potrzeb ponownie wykorzystać, materiały nienadające się do ponownego wykorzystania zostaną przekazane do utylizacji.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą surowce naturalne (woda, piasek, kruszywo) w ilościach wynikających z wyliczeń projektowych przy założonej technologii robót. W fazie tej wystąpią uciążliwości akustyczne związane z emisją hałasu na poziomie 88-100 dB oraz emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza związana z transportem materiałów budowlanych, pracą maszyn budowlanych, a także emisja związana z przemieszczaniem materiałów sypkich i plastycznych oraz urobku ziemnego. Emisje te będą miały charakter czasowy, a zasięg ich oddziaływania ograniczy się do trasy inwestycji liniowej oraz najbliższego otoczenia. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w pasie drogowym bezpośrednio przylegającym do przebudowywanej drogi, poza terenami wrażliwymi ekologicznie np. doliny rzek, tereny leśne, na działce posiadającej nieprzepuszczalne podłoże uniemożliwiające przedostanie się substancji ropopochodnych do gruntu. Prace budowlane prowadzone będą w porze dnia (6:00 – 22:00) przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie o możliwie najlepszych parametrach akustycznych z zastosowaniem właściwych rozwiązań organizacyjno-technicznych, eliminujących wystąpienie awarii sprzętu budowlanego powodujących przedostawanie się substancji ropopochodnych do gruntu i wód powierzchniowych. Wszelkie prace związane z rozbudową drogi zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. Warstwy nawierzchniowe z betonu asfaltowego będą układane, gdy temperatura otoczenia w ciągu doby nie będzie niższa niż 5°C. Nawierzchnia nie będzie układana podczas opadów atmosferycznych oraz silnego wiatru.

Wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia odpady będą gromadzone selektywnie w szczelnych pojemnikach na wydzielonej powierzchni o nieprzepuszczalnym podłożu, a następnie zostaną przekazane do odzysku lub

unieszkodliwienia firmom posiadającym stosowne uprawnienia. Odpady budowlane zostaną zagospodarowane przez wykonawcę robót. Masy ziemne powstałe w wyniku prowadzenia prac budowlanych zostaną wbudowane w pobocze drogi. W tej fazie nie będą wytwarzane odpady niebezpieczne. Sposób postępowania z odpadami będzie zgodny z wymogami określonymi w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1587) .

Wytworzone ścieki bytowe związane z funkcjonowaniem zaplecza socjalnego będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych opróżnianych przez uprawnione podmioty i wywożone do oczyszczalni ścieków.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości komunikacyjne wynikające z częściowego wyłączenia drogi dla ruchu kołowego. Ruch kołowy prowadzony będzie wahadłowo na poszczególnych odcinkach przy regulacji ustalonymi znakami i sygnałami lub z zastosowaniem możliwych objazdów drogami publicznymi, z odpowiednim oznakowaniem i informacją. Uciążliwości komunikacyjne związane z rozbudową drogi będą mieć charakter przemijający i ograniczą się do etapu realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się występowania znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko. Emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, w wyniku przeprowadzonej rozbudowy, ulegnie znacznemu zmniejszeniu, wynikać będzie z eksploatacji drogi i będzie zależeć od natężenia ruchu. W wynikach obliczeń w poszczególnych punktach receptorowych przy budynkach chronionych akustycznie nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zarówno w 2027 jak i w 2036 roku.

Droga po przebudowie odwadniana będzie poprzez nadanie jezdni odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Woda opadowa spływała będzie grawitacyjnie do rowów przydrożnych, w których podlegać będzie procesowi samooczyszczania (efekt oczyszczania wód opadowych w rowach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40÷90%, a dla substancji ropopochodnych 20÷90%). W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu (piasku, soli), których ilość będzie zależna od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania drogi. W zakresie przebudowywanego odcinka drogi nie projektuje się zbiorników retencyjnych.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu. Prace budowlane prowadzone będą w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym z zastosowaniem surowców naturalnych przyjaznych dla środowiska i posiadających atesty do ich stosowania. Preferowane są technologie zakładające dowóz gotowych elementów, prefabrykatów i półproduktów (mieszanka bitumiczna, kostka betonowa, krawężniki itp.) co ogranicza wytwarzanie odpadów i wpływ budowy na środowisko.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji inwestycji. Odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą magazynowane selektywnie w odpowiednio oznakowanych pojemnikach / kontenerach w sposób uniemożliwiający przedostawanie się odpadów do środowiska. Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji zostaną



w pierwszej kolejności zagospodarowane zgodnie z zapisami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz 796). Odpady, których nie można zagospodarować zgodnie z ww. rozporządzeniem będą przekazane odpowiednim podmiotom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami z zakresu gospodarki odpadami, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem. Masy ziemne powstające w wyniku realizacji inwestycji będą w pierwszej kolejności wykorzystane w miejscu ich wydobywania (zostaną wykorzystane do niwelacji terenu inwestora) pod warunkiem spełnienia standardów jakości gleby i ziemi. Sposób postępowania z odpadami powstającymi na etapie eksploatacji inwestycji będzie zgodny z przepisami ustawy o odpadach. Z uwagi na rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich ilość, a także ze względu na właściwy sposób zagospodarowania wytworzonych odpadów nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do rowów odwadniających porośniętych roślinnością trawiastą bez konieczności podczyszczania w separatorach i wg KIP nie przekroczą standardów określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 roku w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019, poz. 1311).

Gmina Tarnawatka liczy ok. 4 tys. mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosi 47,6 mieszkańców/km<sup>2</sup>. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do granic terenu inwestycji liniowej, oraz najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji i może być odczuwalne w strefach zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej. Oddziaływanie przedsięwzięcia będzie wynikać z uwarunkowań miejsca realizacji oraz emisji do środowiska (hałas, zanieczyszczenie powietrza, gospodarka wodno-ściekowa, gospodarka odpadami). W związku z powyższym przeanalizowano możliwe skutki środowiskowe wynikające z lokalizacji i miejscowych uwarunkowań oraz z emisji w fazie realizacji, likwidacji i funkcjonowania przedsięwzięcia w odniesieniu do elementów środowiska i funkcji ekologicznych (korytarze ekologiczne), w tym przyrodniczych obszarów chronionych (obszar Natura 2000) oraz zdrowia ludzi.

Na etapie realizacji występuje duże prawdopodobieństwo oddziaływań negatywnych na warunki akustyczne i aerosanitarne w zabudowie mieszkaniowej (zdrowie ludzi) wynikających z lokalizacji przedsięwzięcia oraz emisji hałasu (emisja na poziomie ok. 90 – 100 dB) i emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłów z silników środków transportowych i maszyn budowlanych. Chwilowe bezpośrednie oddziaływanie hałasu, przy zastosowaniu rozwiązań określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia (prowadzenie prac w porze dnia przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie o możliwie najlepszych parametrach akustycznych) będzie odczuwalne w obrębie trasy inwestycji liniowej oraz w bezpośrednim otoczeniu i może być odczuwalne w strefie zabudowanej budynkami mieszkalnymi zlokalizowanej wzdłuż drogi powiatowej. Emisja ponadnormatywna związana z fazą przebudowy drogi będzie mieć charakter przemijający. Uciążliwości związane z przebudową drogi będą mieć charakter przemijający i ograniczą się do etapu realizacji przedsięwzięcia.

W okresie funkcjonowania oddziaływanie na klimat akustyczny oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie pochodną częstotliwości ruchu pojazdów. Oddziaływania negatywne fazy eksploatacji będą działaniami długookresowymi o charakterze cyklicznym, poziomie negatywnym słabym. Przebudowa drogi przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drgań wywołanych ruchem drogowym, poprawi płynność ruchu, spowoduje obniżenie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza obniżając tym samym negatywne oddziaływanie na otoczenie.

Stwierdza się brak prawdopodobieństwa wystąpienia stałych lub długoterminowych przekroczeń poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń powietrza określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r., poz. 845). Brak również prawdopodobieństwa oddziaływań negatywnych znaczących, tj. przekroczenia ustalonych prawem standardów akustycznych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r., poz. 112).

Inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla zdrowia ludzi zarówno na etapie realizacji jak też późniejszej eksploatacji. Ewentualne zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi związane są z normalnymi zagrożeniami związanymi z ruchem drogowym niezależnymi od planowanego przedsięwzięcia.

Droga przebiega przez tereny zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej chronionej przed hałasem na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r. poz. 112). Najbliższa zabudowa zlokalizowana jest w odległości ok. 10 m od krawędzi jezdni planowanej do przebudowy drogi. Przebiega również przez tereny otwarte stanowiące użytki rolne.

Przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarem: wybrzeża, przylegającym do jezior, górskim, terenem uzdrowiska i obszarem ochrony uzdrowskiej, obszarami na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym poza obszarami Natura 2000. W promieniu do 5 km występuje obszar Natura 2000 – Obszar Specjalnej Ochrony Roztocze PLB060012 – granice obszaru leżą około 960 m od drogi powiatowej nr 3505L. Przedmiotem ochrony obszaru są gatunki ptaków ujęte w Załączniku I Dyrektywy Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 20, poz. 7, ze zm.) i wymienione w Standardowym Formularzu Danych (dokumentacja sieci Natura 2000, zawierająca zakres zgodny ze stosownymi decyzjami wykonawczymi Komisji Europejskiej) z oceną ogólną A, B lub C, oraz gatunki chronione na podstawie przepisów krajowych z oceną ogólną D. Przedsięwzięcie nie ingeruje w siedliska przyrodnicze i nie będzie mieć znaczenia dla przedmiotów ochrony obszaru.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w otulinie Krasnobrodzkiego Parku Krajobrazowego. Granica Parku przebiega w odległości ok. 5,5 km od terenu funkcyjnego.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza Korytarzami Ekologicznymi. Najbliżej

położony Korytarz Ekologiczny GKpdC-2a Lasy Roztocza – Dolina Bugu znajduje się w odległości ok 0,2 km od przebudowywanej drogi. Jest to strefa ciągów leśnych w obrębie, której występują zadrzewienia i zakrzaczenia umożliwiające migrację zwierząt poprzez lokalne korytarze leśne. Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie pasa drogowego istniejącej drogi, w terenie przekształconym antropogenicznie i nie ingeruje w strukturę ekologiczną korytarza krajowego i lokalnych ciągów ekologicznych.

Z przeprowadzonej analizy uwarunkowań lokalizacyjnych, skali i charakteru przedsięwzięcia oraz zapotrzebowania na zasoby naturalne, potencjalnych emisji do środowiska i rozwiązań chroniących określonych w KIP wynika brak prawdopodobieństwa oddziaływań negatywnych znaczących na elementy środowiska i funkcje ekologiczne oraz na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych (utrzymanie dobrego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków, w tym ptaków stanowiących przedmiot ochrony i ich siedlisk) wynikających z ustaleń Dyrektywy Siedliskowej oraz Dyrektywy Ptasiej (Dyrektywa Rady 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory i Dyrektywa 2009/147/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa) oraz ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 z późn. zm) w obszarze specjalnej ochrony ptaków Roztocza PLB060012.

Przedsięwzięcie nie ingeruje w siedliska przyrodnicze gatunków ptaków będących przedmiotem ww. obszaru. Siedliska chronionych gatunków ptaków występują w odległości ponad 1 km od pasa technicznego planowanej do przebudowy drogi.

Nie występują znaczące oddziaływania na odbiór krajobrazu widocznego z punktów widokowych zlokalizowanych w granicach Krasnobrodzkiego Parku Krajobrazowego – planowana do przebudowy droga jest już elementem obecnego krajobrazu, brak obiektów dysharmonijnych. W związku z powyższym nie przewiduje się znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na przyrodę i krajobraz ww. Parku Krajobrazowego.

Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na zbiorowiska roślinne (trawiaste) występujące w strefie bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia na odcinkach drogi przebiegających przez tereny otwarte stanowiące grunty orne. Siedliska te charakteryzują się małą różnorodnością biologiczną, należą do popularnie występujących, o małej wartości przyrodniczej i są w znacznym stopniu zdegradowane w wyniku długoletniej ciągłej eksploatacji istniejącej drogi.

Z Karty Informacyjnej wynika, że przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 407 Niecka Lubelska (Chełm – Zamość).

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 04 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim PLRW20001524135 o nazwie „Wieprz do Jacynki”, status: naturalna część wód, typ P\_org Potok lub struga w dolinie o dużym udziale torfowisk, monitorowana, ocena stanu JCWP – zły. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone. Dla JCWP nie

zostało ustanowione odstępstwo a art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonej kodem PLGW200090, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny i ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrażone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Teren inwestycji znajduje się w obszarze, który zgodnie z mapami zagrożenia powodziowego Informatycznego Systemu Ochrony Kraju zlokalizowany jest poza strefa szczególnego zagrożenia powodzią. Planowane przedsięwzięcie nie przecina żadnego cieków powierzchniowych. Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarem o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek. Planowana inwestycja nie przebiega poprzez tereny zakwalifikowane jako obszary wodno-błotne Ramsar. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Planowane przedsięwzięcie ma zasięg lokalny. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do terenu inwestycji liniowej, oraz najbliższego otoczenia miejsca jej realizacji i może być odczuwalne w strefie zabudowy mieszkaniowej.

Realizacja zadania nie przyczyni się do pogłębienia zmian klimatu. Nie przewiduje się wzrostu emisji gazów cieplarnianych w wyniku eksploatacji, ponieważ prognozowane natężenie ruchu po rozbudowie drogi nie zmieni się znacznie i kształtować się będzie na podobnym poziomie. Nowa nawierzchnia jezdni wykonana z wysokiej jakości masy bitumicznej o wyższych parametrach technicznych spowoduje krótszy czas przejazdu na analizowanym odcinku i niższą emisję gazów cieplarnianych, co należy uznać jako łagodzenie klimatu. Nieznaczna emisja LZO pochodząca z mas bitumicznych będzie nieistotna.

Z analizy charakteru przedsięwzięcia i sposobu przystosowania do zmian klimatu (nagłych zjawisk pogodowych związanych z ociepleniem się klimatu tj. fale upałów, susze oraz sprzyjające w tych warunkach pożary, jak również powodzie, nawalne deszcze, burze, silne wiatry, intensywne opady śniegu, silne mrozy itp.) wynika, że przedsięwzięcie nie będzie wrażliwe na skrajne zjawiska klimatyczne i nie będzie znacząco oddziaływać na klimat i na bioróżnorodność. Teren przedsięwzięcia nie obejmuje i nie leży w pobliżu miejsc zagrożonych powodzią lub ruchami osuwiskowymi mas ziemnych.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w pasie drogowym drogi istniejącej, która jest już elementem aktualnego krajobrazu, zlokalizowanej w większości w terenach zurbanizowanych oraz w terenie otwartym stanowiącym użytki rolne, nie będzie generować obiektów dysharmonijnych lub dominant krajobrazowych i w związku z tym nie przewiduje się znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na krajobraz.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w znacznej odległości od wschodniej granicy państwa i uwzględniając jego skalę oraz lokalny charakter, brak jest prawdopodobieństwa oddziaływania transgranicznego na elementy środowiska przyrodniczego.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodować negatywnego

wpływu na środowisko w miejscu realizacji i funkcjonowania przedsięwzięcia związanego z emisją odpadów. Odpady będą wytwarzane, gromadzone i utylizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i programami szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego. Wielkość i rodzaj odpadów nie będzie wpływać na system gospodarki odpadami w gminie.

Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania chroniące środowisko nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W okresie funkcjonowania oddziaływanie na klimat akustyczny oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie pochodną częstotliwości ruchu pojazdów. Oddziaływania negatywne fazy eksploatacji będą działaniami długookresowymi o charakterze cyklicznym, poziomie negatywnym słabym. Przebudowa drogi przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drgań wywołanych ruchem drogowym, poprawi płynność ruchu, spowoduje obniżenie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza obniżając tym samym negatywne oddziaływanie na otoczenie.

Mając powyższe na uwadze, po uwzględnieniu łącznie uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy OOS stwierdza się brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla w/w planowanego przedsięwzięcia. Biorąc powyższe pod uwagę i uwzględniając stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych III w Zamościu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tomaszowie Lubelskim oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu orzeczono jak w sentencji.

## **POUCZENIE**

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy OOS decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 oraz do zgłoszeń, o których mowa w art. 72 ust. 1a tej ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia dokonuje się w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku o wydanie decyzji bądź dokonanie zgłoszeń 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 decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ustawy OOS, jeżeli było wydane.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ustawy OOS.

Od decyzji niniejszej służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zamościu za pośrednictwem Wójta Gminy Tarnawatka w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Tarnawatka oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

*Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.*

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy OOS

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie WST III w Zamościu
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tomaszowie Lubelskim

## Załącznik

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach  
znak: IR.6220.2.2023.AC z dnia 13 września 2023 r.

### **CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA zgodnie z art. 84 ust. 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).**

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 3505L na odcinku od projektowanego węzła Tarnawatka do istniejącej drogi krajowej nr 17. Podstawowymi celami oraz efektami inwestycji są: zapewnienie dostępności projektowanej drogi ekspresowej S17 poprzez włączenie drogi powiatowej DP3505L w węzeł „Tarnawatka”, podniesienie parametrów nośności drogi, poprawa warunków ruchu na drodze powiatowej, poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych.

Zakres przedmiotowej inwestycji obejmuje m. in.:

- przebudowę drogi powiatowej nr 3505L na odcinku od km ok. 0+000 do km ok. 1+200,
- wzmocnienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni na całym przedmiotowym odcinku drogi,
- poszerzenia jezdni (dobudowa pełnej konstrukcji) wraz z wglębną przebudową konstrukcji poboczy,
- korektę łuków poziomych i pionowych drogi,
- poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych oraz inne elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę skrzyżowań (korekta geometrii, korekta łuków wyokrąglających, pasów dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo, wysp kanalizujących),
- rozbiórkę istniejących miejsc parkingowych, rozbiórkę istniejącego chodnika
- przebudowę ciągów istniejących chodników i zjazdów zarówno indywidualnych jak i publicznych oraz budowa nowych odcinków chodnika i ciągów pieszo-rowerowych,
- przebudowę elementów odwodnienia, rozbiórki i wykonanie nowych konstrukcji oporowych,
- przebudowę istniejących przepustów oraz ewentualną budowę nowych przepustów w zależności od potrzeb wynikających z rozwiązań projektowych,
- usunięcie i odtworzenie ogrodzeń, które mogą znajdować się również w pasie drogowym,
- przebudowę sieci i urządzeń uzbrojenia terenu kolidujących z inwestycją, wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- wycinkę drzew i krzewów,
- zaprojektowanie przejść dla pieszych.

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej DP3505L realizowany jest po istniejącym śladzie, w obrębie istniejącego pasa drogowego. Przewiduje się poszerzenie istniejącej granicy pasa drogowego w miejscach związanych z przebudową skrzyżowań,

budową chodników, budową zatoki autobusowej, koniecznością wykonania skarp i przeciwskarp rowów drogowych. Obecnie wytyczony istniejący pas drogowy ma powierzchnię ok. 4,8 ha. Szacuje się, że stan projektowany (stałe zajęcie terenu pod inwestycję) wyniesie ok. 5,8 ha.

Przewiduje się, że prace budowlane będą wykonane w porze dziennej, zgodnie z projektem budowlanym przy użyciu specjalistycznego sprzętu budowlanego lub ręcznie (gdzie będzie to wymagane lub uwarunkowane występowaniem kolizji z uzbrojeniem podziemnym oraz drzewami).

W fazie realizacji, stosowane będą maszyny budowlane i inne:

- napędzane olejem napędowym – średnie zużycie paliwa przez jedną maszynę ok. 40 dm<sup>3</sup>/h. Wielkość zużycia paliw zależna będzie od ilości zastosowanych maszyn, ich rodzaju i czasu pracy;
- wykorzystujące sprężone powietrze, do których wytworzenia zostaną wykorzystane odpowiednie agregaty zasilane także olejem napędowym;
- wykorzystujące prąd elektryczny, do których wytworzenia zostaną wykorzystane odpowiednie agregaty zasilane także olejem napędowym.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga również wykorzystania wody:

- przez pracowników do celów socjalnych. Woda na ww. potrzeby będzie zapewniona przez wynajęte w tym celu firmy. Szacuje się, iż średnie zużycie wody do celów socjalnych przez jednego pracownika fizycznego na dobę wynosi ok. 0,06 m<sup>3</sup>;
- do utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów- zależnie od przyjętej organizacji robót, jak również do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni bitumicznych.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wykorzystane będą surowce naturalne (piasek, woda, kruszywo) oraz masa bitumiczna asfaltowa w ilościach wynikających z wyliczeń projektowych przy założonej technologii robót.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejącego układu komunikacyjnego nie określono wariantów nowego przebiegu drogi.

Przedstawione rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne umożliwią dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń powietrza oraz nie przyczynią się do pogorszenia standardów jakościowych i ilościowych wód powierzchniowych i podziemnych.

Z uwagi na ograniczoną skalę i zasięg oddziaływania przedsięwzięcie nie pogorszy stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych, jak również nie spowoduje przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych dla tych części wód. Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Przedsięwzięcie z uwagi na znaczną odległość od granicy Państwa nie przyczyni się do wystąpienia oddziaływania transgranicznego na środowisko.