Burmistrz Boguchwały
ul. Suszyckich 33
36-040 Boguchwała

ROS.6220.14.2022

Boguchwała dnia, 20.10.2022 r.

DECYZJA

Działając na podstawie:

- art. 104, ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2022.2000 j.t. ze zm.)
- art. 71 ust.1 i ust.2 pkt 2, art. 73 ust.1, art.75 ust.1 pkt.4,art. 80 ust. 2, art.84, art. 85 ust.1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.)
- § 3 ust.1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko *(Dz.U z 2019 r., poz. 1839),* drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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 po rozpatrzeniu wniosku Burmistrza Boguchwały, ul. Suszyckich 33, 36-040 Boguchwała działającego przez pełnomocnika Pana Jerzego Trojnar, Eko Projekt S.C, ul. Handlowa 4/5, 35-103 Rzeszów

orzekam

STWIERDZIĆ brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:**„ Rozbudowa drogi gminnej nr 151402R wraz z rozbiórką i budową nowego mostu na rzece Lubcza w miejscowości Racławówka oraz rozbiórką, budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej , budowli i urządzeń budowlanych" – w ramach inwestycji „ Przebudowa i remont dróg na terenie Gminy Boguchwała''** pod następującymi warunkami:

1. Prace związane z umocnieniem rzeki Lubcza prowadzone będą etapowo (najpierw zostanie umocnione dno, następnie jeden brzeg, a po nim drugi), ze stanowisk brzegowych. Do umocnienia dna potoku wykorzystane zostaną materace siatkowo-kamienne, natomiast umocnienie skarp wykonane zostanie przy pomocy koszy siatkowo-kamiennych.
Umocnienie potoku Lubcza zostanie wykonana na odcinku od km 7+514 do km 7 + 579,16.
2. Prace ingerujące w koryto rzeki Lubcza prowadzone będą z wyłączeniem okresu tarła ryb, tj. poza terminem 01 kwietnia – 30 czerwca.

3. Wycinka drzew/krzewów wykonana będzie poza terminem 1 marca – 15 sierpnia. W przypadku konieczności usunięcia pojedynczych egzemplarzy w ww. terminie wycinka zostanie poprzedzona kontrolą ornitologa (najwcześniej 3 dni przed usuwaniem drzew/krzewów), a jej wynik opisany w protokole z kontroli. W przypadku stwierdzenia lęgów ptaków prace zostaną wstrzymane do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.

4. Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe maszyn budowlanych i środków transportu, miejsca magazynowania odpadów, przewidziane do sytuowania poza pasem drogowym, zlokalizowane będą poza terenami zadrzewionymi, miejscami podmokłymi i miejscami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe, w oddaleniu od koryta rzeki Lubcza. Teren, na którym zlokalizowane będą zaplecza budowy, miejsca magazynowania odpadów, materiałów budowlanych, itp. należy uszczelnić tak, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.

5. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w środki służące do neutralizacji substancji ropopochodnych.

6. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:

- grupy drzew/ krzewów wygrodzić płotem o wysokości min. 1,5 m,

- pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy, np. poprzez oszalowanie ich deskami do wysokości 1,5 – 2,0 m (w zależności od wysokości drzewa),

- wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew/krzewów przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami - nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu drzew ,

- należy unikać magazynowania w pobliżu drzew/krzewów cementu, wapna i gruzu; nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu.

7. W trakcie prac związanych z budową nowego obiektu mostowego wody rzeki Lubcza zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się do nich odpadów i materiałów budowalnych (np. stosowanie platform roboczych, siatek zabezpieczających np. metalowych o odpowiednio małych oczkach, zasieków, grodzeń, itp.).

8. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. Należy zapewnić możliwość uruchomienia procesów życia biologicznego na terenach o naruszonej strukturze. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego ich magazynowania, a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Tereny sąsiadujące z przedsięwzięciem, których powierzchnia została zmieniona należy przywrócić do stanu pierwotnego, uszkodzone powierzchnie gruntu poddać obsiewowi

trawy (rodzimymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie) i ewentualnym nasadzeniem roślinności średniej i wysokiej.

UZASADNIENIE

W dniu 29.06.2022 r. do Burmistrza Boguchwały wpłynął wniosek Burmistrza Boguchwały, ul. Suszyckich 33, 36-040 Boguchwała działającego przez pełnomocnika Pana Jerzego Trojnar w *sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:* **Rozbudowa drogi gminnej nr 151402R wraz z rozbiórką i budową nowego mostu na rzece Lubcza w miejscowości Racławówka oraz rozbiórką, budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej , budowli i urządzeń budowlanych" – w ramach inwestycji „ Przebudowa i remont dróg na terenie Gminy Boguchwała''**

W toku postępowania zostały zgromadzone następujące dokumenty dostarczone przez Wnioskodawcę, tj. m.in. karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami, kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przez Inwestora zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia oraz obejmująca teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie. Organem właściwym w niniejszej sprawie na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy OOŚ jest Burmistrz Boguchwały.

Zgodnie 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 2022 r., poz.1029 ze zm.) w dniu 14.07.2022 zostało wszczęte przedmiotowe postępowanie, o czym strony postępowania zostały poinformowane w myśl art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U.2022.2000 ze zm.)

W związku z art. 64 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko tut. Organ w dniu 14.07.2022 r. zwrócił się z wnioskiem o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ewentualnego zakresu raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie, a także do Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich- Zarządu Zlewni w Krośnie.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Krośnie, pismami z dnia 16.08.2022 r i 31.08.2022 r znak RZ.ZZŚ.1.435.112.2022.JK wezwało Inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Przesłane wyjaśnienia w ocenie ww. organu w sposób dostateczny przedstawiały zagadnienia istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, pozwalając ocenić skalę możliwych oddziaływań planowanego zamierzenia na środowisko.

Zgodnie z art. 64 ust.1 ustawy ooś w zw. Art. 397 ust.3 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie jest organem właściwym ws. Opinii w zakresie potrzeby przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko ww. rodzaju przedsięwzięcia.

Ze względu na lokalizację inwestycji w zlewni Wisłoka, która zgodnie z § 18 pkt 21 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 grudnia 2017 r. w sprawie nadania statutu Państwowemu Gospodarstwa Wodnemu Wody Polskie (Dz. U. z 2017 r., poz. 2506), leży w obszarze działania Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z siedzibą w Krośnie, Dyrektor tego Zarządu jest organem właściwym w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Krośnie w swojej opinii znak RZ.ZZŚ.1.435.112.2022.JK z dnia 22.09.2022 r stwierdził, że dla ww. przedsięwzięcia nie jest wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko pod warunkami wskazanymi w sentencji decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rzeszowie w opinii znak PSNZ.9022.5.92.2022 z dnia 21.07.2022 r również stwierdził, że nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak WOOŚ.4220.17.39.2022.JK.5 z dnia 20.09.2022, r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia pn**.: „ Rozbudowa drogi gminnej nr 151402R wraz z rozbiórką i budową nowego mostu na rzece Lubcza w miejscowości Racławówka oraz rozbiórką, budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej , budowli i urządzeń budowlanych" – w ramach inwestycji „ Przebudowa i remont dróg na terenie Gminy Boguchwała''** nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), tj.: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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"*. Tym samym przedmiotowe przedsięwzięcie należy zakwalifikować do grupy mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś , których realizacja zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 tej ustawy wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, w uzasadnieniu decyzji o stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, należy zawrzeć informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 tej ustawy, uwzględnionych przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W myśl powyższych przepisów przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniono następujące uwarunkowania:

1.Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

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

Nowy most powstanie w tej samej lokalizacji co obiekt istniejący, rozbudowa drogi planowana jest również w śladzie drogi istniejącej. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa podkarpackiego w powiecie rzeszowskim, na terenie gminy Boguchwała, w miejscowości Racławówka i Niechobrz.

Podjęcie inwestycji jest konieczne i uzasadnione ze względu na niskie parametry techniczne i użytkowe drogi 151402R oraz mostu na rzece Lubcza. Zbyt wąska jezdnia, brak chodników stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu zarówno pieszych jak i kierowców.

Celem przedsięwzięcia jest więc poprawienie parametrów technicznych dróg i obiektów mostowych a tym samym zapewnienie większego bezpieczeństwa i komfortu użytkownikom drogi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegało będzie na rozbiórce i budowie mostu na Rzece Lubcza wraz z rozbudową drogi gminnej nr 151402R, na długości ok 350 m. Zadanie będzie realizowane w miejscowościach Racławówka i Niechobrz. Nowy most zlokalizowany zostanie w miejsce istniejącego mostu przeznaczonego do rozbiórki, a rozbudowa drogi prowadzona będzie po istniejącym śladzie.

W ramach przedsięwzięcia planuje się m.in.:

- rozbudowę drogi gminnej 151402R do przekroju normatywnego dla klasy drogi D w km ok. 0+003 – 0+348,
- budowę jednostronnego chodnika,
- rozbiórkę istniejącego obiektu mostowego na rzece Lubcza w miejscowości Racławówka oraz budowę nowego obiektu inżynierskiego,
- wykonanie odwodnienia obiektu inżynierskiego (mostu) z odprowadzeniem wód do rzeki Lubcza,
- wykonanie odcinkowej regulacji, umocnienia dna i skarp rzeki Lubcza (umocnienie prowadzone będzie etapowo ze stanowisk brzegowych, etapowanie podzielić należy na: umocnienie dna, następnie kolejno jednego a później drugiego brzegu),
- rozbiórkę istniejących przepustów stanowiących elementy odwodnienia drogi oraz budowę nowych przepustów,

- wykonanie odwodnienia drogi gminnej z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej, a dalej poprzez wyloty kanalizacji do rzeki Lubcza,
- wykonanie zabezpieczenia lub przebudowy sieci gazowej, sieci teletechnicznej, sieci wodociągowej, sieci kanalizacyjnej, jeżeli będzie to konieczne,
- budowę kanału teletechnicznego,
- przebudowę oświetlenia drogi.

Celem planowanych prac jest dostosowanie parametrów technicznych mostu wraz z dojazdowymi odcinkami drogi gminnej. Projektowany most będzie jednoprzęsłowy, podpory zlokalizowane będą poza korytem cieku. Ustrój nośny obiektu zaprojektowano jako żelbetowy zespolony (żelbetowe belki prefabrykowane – płyta pomostu). Podczas prowadzonych prac w celu utrzymania ruchu planowany jest objazd.

Istniejące koryto rzeki posiada nieumocnione, nierówne piaszczyste dno o zmiennej szerokości średnio około 2,6 m i głębokości około 70 cm. Spadek podłużny dna jest zmienny. Brzegi rzeki w sąsiedztwie mostu porośnięte są trawami oraz krzewami. Skarpy w stanie istniejącym nie są umocnione.

W ramach przedsięwzięcia planuje się regulację koryta rzeki (w km ok. 0+000 - 0+075) oraz wykonanie umocnienia dna i brzegów cieku (w km ok. 0+014 – 0+075) z materacy i koszy siatkowo-kamiennych. Prace związane z umocnieniem prowadzone będą etapowo (najpierw zostanie umocnione dno, następnie jeden brzeg, a po nim drugi), ze stanowisk brzegowych. Podczas prac zachowany będzie stały przepływ wód w rzece.

Przebudowywana droga, również na obiekcie mostowym posiadać będzie nawierzchnię bitumiczną (warstwa ścieralna i wiążąca – beton asfaltowy), dwa pasy ruch o szerokości ok. 2,5 m.

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.*

Planowana inwestycja nie znajduje się na terenie, na którym planuje się realizację innego przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia którego zakres oddziaływania może prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowaną inwestycją.

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

Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych. W otoczeniu inwestycji nie występują gatunki roślin, zwierząt lub grzybów objęte ochroną.

d) emisji i występowania innych uciążliwości

Do czynników powodujących powstanie potencjalnego źródła zanieczyszczenia środowiska wodnego, na etapie użytkowania mostu i drogi dojazdowej z jej elementami, można zaliczyć:

1. ruch pojazdów, w wyniku czego dochodzi do emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych np.: gazy i pyły związane ze spalaniem paliwa w silnikach samochodowych, pyły powstające w wyniku zużycia nawierzchni jezdni, ścierania opon samochodowych, klocków hamulcowych i innych części pojazdów. Emisja ta stanowi pośrednie i potencjalne oddziaływanie na środowisko wodne, niemniej jednak z uwagi na niewielkie wymiary mostu będą one minimalne;
2. zimowe utrzymanie drogi, w wyniku czego dochodzi do emisji środków chemicznych służących do zwalczania śliskości nawierzchni drogowej (NaCl, $MgCl_2$, $CaCl_2$). Emisja ta stanowi bezpośrednie i potencjalne oddziaływanie na środowisko wodne, niemniej jednak z uwagi na niewielkie wymiary mostu będą one minimalne;
3. sytuacje awaryjne związane np. z wyciekiem substancji szkodliwych dla środowiska. Sytuacje awaryjne stanowią bezpośrednie i potencjalne oddziaływanie na środowisko wodne, niemniej jednak z uwagi na niewielkie wymiary mostu będą one minimalne;
4. opady atmosferyczne będące przyczyną powstawania wód opadowych i roztopowych, które spływając ze szczelnej nawierzchni mostu mogą ulec zanieczyszczeniu. Emisja zanieczyszczonych spływów deszczowych stanowi bezpośrednie i potencjalne oddziaływanie na środowisko wodne, niemniej jednak z uwagi na niewielkie wymiary mostu będą one minimalne.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, tzn. zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska „w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego" z dnia 18 listopada 2014 r. (Dz. U. RP poz. 1800) wody opadowe i roztopowe ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące tak jak w tym przypadku z powierzchni drogi powiatowej klasy Z i mniejszej, mogą być odprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania. W związku z powyższym nie istnieje konieczność stosowania urządzeń podczyszczających.

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

Możliwość zajścia poważnej awarii przemysłowej wyklucza się w przypadku planowanego przedsięwzięcia, z powodu braku realnych warunków jej zaistnienia – zakładu przemysłowego.

Niemniej niebezpieczna awaria to w rozumieniu obowiązujących przepisów (art. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 672 z póź. zm.)), zdarzenie (emisja, pożar, eksplozja) powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji. Zagrożenie życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstaje jednocześnie lub z opóźnieniem.

W omawianym przypadku istnieje możliwość zajścia awarii transportowej, w wyniku, której nastąpi na przykład eksplozja przewożonego paliwa, czy innej substancji niebezpiecznej, pożar, wyciek paliwa lub innego toksycznego środka chemicznego, czy substancji niebezpiecznej. Skutki takiej awarii są trudne do przewidzenia, ale w każdym przypadku mogą być powodem zmniejszenia lub nawet likwidacji (niewielkich obszarowo) cennych siedlisk i gatunków. Zapobiegać tego typu przypadkom można jedynie właściwą, zgodną ze specyfikacją użytkowania drogi inżynierią ruchu i prewencją.

Planowana przebudowa rozwiązań komunikacyjnych w kierunku podniesienia ich standardu zwiększającego płynność i bezkolizyjność ruchu w obrębie projektowanego mostu, zmniejsza prawdopodobieństwo wystąpienia takiej awarii w obrębie terenów zabudowanych. Czynniki te powodują zmniejszenie ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Niemniej prawdopodobieństwo poważnej awarii zostało przeanalizowane poniżej.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii na drodze dotyczy przede wszystkim wypadków drogowych z udziałem substancji niebezpiecznych, które wskutek nieprzewidzianych zdarzeń dostają się w sposób niekontrolowany do środowiska. Substancje te pochodzą głównie z przewożonych ładunków, a w mniejszym stopniu z układów technologicznych samych pojazdów (paliwa, oleje itp.).

W wyniku drogowych nadzwyczajnych zagrożeń środowiska powstających na drodze mamy najczęściej do czynienia z:

- rozlaniem substancji płynnej na powierzchni,
- uwolnieniem substancji lotnej do atmosfery,
- wybuchem,
- pożarem.

W wyniku rozlania substancji na powierzchnię mogą powstać zjawiska wtórne, głównie w postaci parowania. Technologia współczesnego transportu niektórych substancji chemicznych polega, bowiem na jej schłodzeniu i doprowadzeniu do postaci ciekłej. Przy rozszczelnieniu zbiornika substancje takie szybko parują, zamieniając się w gaz.

Skala zagrożenia w przypadku poważnej awarii zależna jest od szeregu czynników, do których zaliczyć można:

- ilość uwolnionej do środowiska substancji chemicznej,
- długość czasu pozostawania przez nią w środowisku,
- stan fizyczny substancji/materiału,
- toksyczność substancji/materiału,
- warunki topograficzne i meteorologiczne,
- stopień zurbanizowania terenu.

Działania ratownicze w przypadku zaistnienia sytuacji poważnej awarii sprowadzają się do:

- neutralizacji i usunięcia źródła zagrożenia oraz zminimalizowanie strat spowodowanych awarią i ukierunkowane są na ograniczenie skali i stopnia zagrożenia. Działania te prowadzić będą wyspecjalizowane jednostki Państwowej Straży Pożarnej i w razie potrzeby inne służby ratownicze (medyczne, policja i inne – powołane przez sztab kierowania akcją);
- usunięcia skutków awarii ukierunkowanego na przywróceniu stanu środowiska do stanu sprzed awarii polegającego na zneutralizowaniu substancji niebezpiecznej, zebraniu

i oczyszczeniu warstwy zanieczyszczonego np. gruntu czy warstwy zanieczyszczonych wód oraz rekultywacji terenu. W razie niemożności całkowitego usunięcia zanieczyszczającej substancji z któregoś z elementów środowiska bezpośrednio po awarii, a przede wszystkim gleby, konieczne będzie zastosowanie technik pozwalających powstrzymać migrację zanieczyszczeń, oraz metod ich sczerpywania (lub zebrania) na przestrzeni niezbędnego do tego czasu. W powyżej zasygnalizowanej sytuacji będzie musiał być zastosowany monitoring środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczonego obszaru aż do całkowitego jego oczyszczenia.

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

Na etapie realizacji inwestycji źródłami odpadów będą:

- roboty ziemne (wykopy, budowa nowych/przebudowa istniejących sieci uzbrojenia),
- rozbiórka istniejącego obiektu mostowego,
- rozbiórki nawierzchni istniejącej drogi na dojazdach – zrywna nawierzchnia asfaltowa z istniejącej jezdni,
- opakowania po wykorzystanych materiałach,
- wycinka drzew i krzewów,
- zaplecza budowy (odpady komunalne i komunalno podobne),
- ścieki bytowe.

Zgodnie z art. 3, ust. 3, pkt 32 ustawy o odpadach (Dz.U. z 2013 r. Nr 0, poz. 21), wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług związanych z wykonaniem przedmiotu zamówienia jest wykonawca robót budowlanych. Wytwórca odpadów, zobowiązany jest na podstawie ww. ustawy (art. 27 pkt 1) do prawidłowego gospodarowania wytworzonymi odpadami. Obowiązek ten może zlecić innym podmiotom, jednakże tylko tym, które posiadają odpowiednie zezwolenia zgodnie z art. 27 pkt 2. ustawy o odpadach.

Klasyfikacja odpadów, które mogą powstać na skutek prowadzonych prac związanych z rozbudową drogi, została przeprowadzona zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2001 r. Nr 112, poz. 1206) i przedstawiona w Tabeli 7.5.1.

Szczególną grupę odpadów, których powstawania nie można wykluczyć są odpady należące do podgrupy o kodzie 16 81, czyli odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, w tym: 16 81 01* - odpady wykazujące właściwości niebezpieczne oraz 16 81 02 – odpady inne niż wymienione w 16 81 01. W wyniku awarii, których źródłem mogą być katastrofy drogowe, może dojść do rozszczelnienia zbiorników i instalacji samochodowych a tym samym mogą zostać uwolnione i trafić do środowiska: paliwo (benzyna, olej napędowy) oraz inne przewożone płyny. Oprócz tego, jeżeli w katastrofie uczestniczyć będą pojazdy przewożące towary niebezpieczne, może dojść do awaryjnych wycieków tych substancji. W wyniku tych zdarzeń może ulec zanieczyszczeniu warstwa gleby, która zebrana wraz z pozostałościami substancji niebezpiecznej stanowić będzie odpad podlegający obowiązkowi unieszkodliwienia.

g) zagrożenia dla zdrowia, w tym wynikającego z emisji

Z przedstawionych dokumentów znajdujących się w aktach sprawy wynika, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia przy uwzględnieniu zastosowanych technologii i użytych materiałów, nie będzie powodować zagrożeń dla zdrowia ludzi. Eksploatacja planowanej inwestycji nie wiąże się z emisjami, które mogłyby stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi. Ponadto PPIS nie wniósł zastrzeżeń dla przedmiotowej inwestycji pod względem wymagań higienicznych i sanitarnych dla zdrowia ludzi.

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

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

- nie występują

b) Obszary wybrzeży i środowisko morskie

- nie występują

c) Obszary górskie lub leśne

nie występują

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane w obrębie strefy ochrony pośredniej dla ujęcia wód powierzchniowych, utworzonej Rozporządzeniem nr 6/2013 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 10 maja 2013 r. (z późn zm.) w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej „Zwięczyca" z rzeki Wisłok w km 67+750 i 68+000 w Rzeszowie na potrzeby Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o. o. w Rzeszowie. Kierownik budowy zobowiązany będzie powiadomić użytkownika ujęcia wody o rozpoczęciu robót budowlanych w obrębie cieku.

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

Na terenie gminy Boguchwała w rejonie planowanej inwestycji nie występują obszary podlegające ochronie. W odległości 4,8 km od planowanej inwestycji znajduje się Strzyżowsko – Sędziszowski Obszar Chronionego Krajobrazu" oraz w odległości 5,0 km Natura 2000 Specjalne Obszary Ochrony „Wisłok Środkowy z Dopływami.

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

Inwestycja nie leży w obszarze, na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

W sąsiedztwie projektowanej inwestycji nie stwierdzono obszarów jak w tytule .

h) Gęstość zaludnienia

Gęstość zaludnienia w Gminie Boguchwała wynosi 225,6 os/km² .

i)Obszary przylegające do jezior

Zasięg przedmiotowej inwestycji nie obejmuje obszarów przylegających do jezior.

j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

Zasięg przedmiotowej inwestycji nie obejmuje obszarów podlegających ochronie uzdrowiskowej.

k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Nawiązując do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. *w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (*Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 z późn. zm.), którego okres obowiązywania został wydłużony do dnia 22 grudnia 2022 r. zgodnie z art. 3 pkt 3 ustawy z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r., poz. 2368), teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) *„Lubcza"* o kodzie PLRW200062265589, typ 6 (potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i ressopodobnych), będącej

niemonitorowaną, silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika: m3), w złym stanie i zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. r. Zlewnia ww. JCWP nie została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody,* dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Teren przedsięwzięcia znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW2000152, będącej monitorowaną częścią wód, w dobrym stanie ilościowym i chemicznym oraz niezagrożoną ryzykiem, nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest zachowanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego, bez derogacji. Omawiana JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych wyznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane również poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych oraz poza terenami zmeliorowanymi. Pod względem geograficznym rozpatrywany teren zlokalizowany jest w mezoregionie zwanym Podgórzem Rzeszowskim, stanowiącym skrajną południową część Kotliny Sandomierskiej. Podgórze Rzeszowskie przylega do brzegu Karpat pomiędzy doliną Wisłoka i Sanu. Region ma charakter rolniczy, ale miejscami występują płaty lasów grabowo – dębowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane w obrębie strefy ochrony pośredniej dla ujęcia wód powierzchniowych, uchwalonej Rozporządzeniem nr 6/2013 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 10 maja 2013 r. (z późn zm.) w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej „Zwięczyca" z rzeki Wisłok w km 68+020 i 68+080 w Rzeszowie na potrzeby Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o. o. w Rzeszowie.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

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

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia na etapie eksploatacji zamknie się w granicach działek, na których prowadzona będzie inwestycja, pod każdym względem opisanym powyżej. Natomiast zasięg oddziaływania na etapie budowy będzie związany z emisją hałasu i zapylenia przez pracujące i hałasujące maszyny. Zasięg tej strefy będzie miał charakter tymczasowy, i będzie wynosił poniżej 100 metrów od granic inwestycji. Zatem poniżej 100 metrów, o których jest mowa w art. 74 ust 3a, pkt 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. 2022 poz. 1029)

b) Transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze

Ze względu na skalę i charakter przedsięwzięcia nie zachodzi obawa przed transgranicznym oddziaływaniem na środowisko.

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

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny można zalecić na etapie wykonywania prac budowlanych następujące środki techniczno-organizacyjne:

- unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego,
- stosowanie wyłącznie do prac budowlanych maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym,
- eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym.

Wielkość i zasięg emitowanego hałasu związanego z prowadzonymi pracami budowlanymi, będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu duży wpływ ma również czas trwania prac budowlanych. Zakres prac ziemnych oraz montażowych realizowanych w fazie budowy wymagał będzie wykorzystywania sprzętu ciężkiego oraz środków transportu. W aspekcie akustycznym, wszystkie stosowane na tym etapie maszyny stanowić będą źródła dźwięku powodujące emisję hałasu do otoczenia.

Faza wykonania przedmiotowej inwestycji nie będzie jednak znaczącym elementem w oddziaływaniu hałasu na otoczenie. Należy zaznaczyć, iż będą to przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym.

Każde urządzenie stanowiące źródło hałasu można opisać poprzez podanie jego poziomu mocy akustycznej (LWA). Na podstawie wartości dopuszczalnych poziomu mocy akustycznej urządzeń zamieszczonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 roku w sprawie wymagań zasadniczych dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji do środowiska (Dz. U. Nr 263 poz. 2202 z późn. zm.) oraz opracowania "Update of noise database for prediction of noise on construction and open sites" (DEFRA, 2005) poniżej przedstawiono przykładowe parametry akustyczne ogólnie używanych urządzeń i maszyn budowlanych wykorzystywanych podczas przygotowywania terenu do prac ziemnych:

– walec wibracyjny – L_{WA} = 92÷108 dB,
– koparki, dźwigi budowlane – L_{WA} = 93÷102 dB,
– spycharki – L_{WA} = 105÷115 dB,
– ręczne kruszarki i młoty – $L_{WA} \geq$ 105 dB,
– maszyny do zagęszczenia – L_{WA} = 105÷115 dB.

Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ ma, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, również i czas trwania prac budowlanych.

Przewiduje się, że oddziaływanie akustyczne w fazie realizacji może być uciążliwe, ale będzie o charakterze lokalnym i krótkotrwałym. Zaleca się ograniczenie czasu trwania robót budowlanych do pory dziennej (6:00-22:00) z uwagi na sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej.

Faza eksploatacji

Podstawą do określenia dopuszczalnych poziomów dźwięku dla terenów chronionych akustycznie wokół analizowanej inwestycji jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia

14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Zgodnie z powyższym rozporządzeniem oraz w oparciu o rodzaj terenu na podstawie analizy zapisów obowiązujących dokumentów planistycznych, dopuszczalne poziomy hałasu dla najbliższego otoczenia inwestycji określono następująco:

- zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (61 dB w dzień oraz 56 dB w nocy),
- zabudowa zagrodowa (65 dB w dzień oraz 56 dB w nocy),
- średnia odległość od drogi do zabudowań mieszkalnych wynosi 50 m,
- odległość w linii prostej do najbliższego szpitala wynosi 7500 m,
- odległość w linii prostej do najbliższego Zespołu Szkół w Racławówce wynosi 690 m,

Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu na obiekcie mostowym przekroczenia hałasu nie występują.

d) Prawdopodobieństwa oddziaływania

Prawdopodobieństwo oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji jest wysokie, czas oddziaływania krótki. Oddziaływanie będzie związane przede wszystkim z pracą pojazdów i maszyn budowlanych. Funkcjonowanie inwestycji na etapie eksploatacji przy zastosowaniu planowanych rozwiązań, nie powinno ponadnormatywnie oddziaływać na warunki gruntowo-wodne, powietrze atmosferyczne, gospodarkę wodnościekową i opadową oraz klimat akustyczny i środowisko przyrodnicze, a prawdopodobieństwo jego szkodliwego oddziaływania na środowisko jest niskie.

e) Czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania

Oddziaływanie przedmiotowej inwestycji można podzielić na etap budowy i etap eksploatacji.

Faza realizacji

Podczas prac budowlanych wykonywanych w związku z realizacją omawianej inwestycji, do atmosfery emitowane będą zanieczyszczenia pyłowe oraz gazowe. Podstawowym źródłem emisji substancji do powietrza będą silniki pojazdów i maszyn wykorzystywanych przy budowie tj. koparki, ładowarki, spychacze, dźwigi, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki, samochody transportujące materiały budowlane oraz wiele innych urządzeń. Maszyny tego rodzaju są napędzane olejem napędowym i powodują emisję produktów spalania tego paliwa.

W miejscu prowadzenia robót wystąpi emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, jak również z transportem materiałów sypkich otwartymi ciężarówkami. Wielkość emisji w tym przypadku zależy od właściwości materiału (tj. rozdrobnienie, wilgotność), prędkości jazdy oraz innych czynników np. wielkość napełnienia skrzyni ładunkowej.

Emisja substancji występująca w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie wprowadzana do środowiska w sposób niezorganizowany, a czas jej wprowadzania będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych.

Ponadto prace związane z fazą budowy powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym.

Wymienione powyżej czynniki będą miały charakter krótkotrwały i nie spowodują trwałych zmian w środowisku i zakończą się z chwilą zakończenia prac budowlanych.

Główne typy emisji, od których będzie zależeć jakość powietrza w otoczeniu prac budowlanych to:

- emisja pyłu związana z rozbiórką obiektów,
- emisja spalin przez maszyny pracujące w trakcie budowy (m.in. NO_2, SO_2, CO);
- emisja głównie pyłu wynikająca z poruszania się pojazdów po placu budowy i drogach dojazdowych;
- emisja głównie pyłu podczas załadunku i rozładunku pojazdów oraz podczas transportu materiałów sypkich odkrytymi ciężarówkami.

Ze względu na brak szczegółowych danych dotyczących etapów realizacji budowy, zostały przyjęte założenia, które bardzo dobrze odwzorowują rzeczywiste warunki emisji.

Na potrzeby niniejszej analizy założono następujące dane:

- prace budowlane będą prowadzone etapami,
- długość odcinka, na którym jednocześnie będą prowadzone prace wyniesie około 0,13 km,
- zakładany czas prowadzenia prac w jednym etapie wyniesie około 30 dni,
- efektywny czas pracy silników pracujących maszyn budowlanych oraz pojazdów wyniesie maksymalnie 50% czasu prac ogółem, zużycie paliwa (oleju napędowego) przez wszystkie maszyny oraz pojazdy na placu budowy szacuje się w wysokości 250 dm^3/h (założenie pesymistyczne – odzwierciedlające niekorzystny wariant – wysokie zużycie paliw oraz wysoka emisja).

Zgodnie z wcześniejszymi założeniami zużycie paliwa w założonym okresie prac na jednym dwustumetrowym odcinku wyniesie wówczas:

- 16 h/dzień * 50% * 30 dni * 250 dm3/h = 60 000 dm^3,
- przy założeniu gęstości oleju napędowego w wysokości 0,835 kg/dm3 (gęstość oleju w temperaturze referencyjnej 150^{o}C), wielkość zużycia paliwa będzie iloczynem gęstości oleju napędowego w określonej temperaturze i wyliczonym zużyciem paliwa na jednym odcinku: 0,835 kg/dm^3 * 60 000 dm^3 = 50 100 kg,
- ilość zużytego paliwa dla określonych wyżej warunków wyrażona w jednostkach masy wyniesie: 50 100 kg (50,10 Mg).

W celu dalszych obliczeń wykorzystano następujące współczynniki emisji na etapie budowy wyrażone w gramach / kilogram paliwa:

Wykorzystywane współczynniki do obliczeń emisji zanieczyszczeń powietrza

Współczynniki emisji na etapie budowy [g/kg paliwa]	**NOx**	**PM10**	**SO2**	**LZO**
	4,78	0,229	0,00001	0,708

** przy założeniu, że cała siarka zawarta w paliwie przekształca się w ditlenek siarki oraz zawartości S w ON jest na poziomie 50 ppm*

Źródło: Wskaźniki emisji dla silników Diesla przyjęto na podstawie opracowania „EMEP/Corinair Emission Inventory Guidebook – 2007. Technical report No 16/2007.

Mnożąc powyższe współczynniki i wielkość zużycia paliwa wyrażoną w jednostkach masy obliczono ilość wyemitowanych do atmosfery gazów na stumetrowym odcinku analizowanej drogi.
Dla NOx: 4,78 g/kg paliwa * 50 100 kg = 239,48 kg.
Dla NO2: ilość wyemitowanego NO2 stanowi ok. 14% NOx stąd: 14% * 244,48 kg=34,22 kg.

Dla PM10: 0,229 g/kg paliwa * 50 100 kg = 11,47 kg.
Dla SO2: 0,00001 g/kg paliwa * 50 100 kg = 0,0005 kg.
Dla LZO: 0,708 g/kg paliwa * 50 100 kg = 35,47 kg.

Zgodnie z powyższymi wielkościami, do atmosfery na dwustu metrowym odcinku inwestycji może zostać wyemitowane ok. 239,5 kg NOx (z czego ok. 14% stanowi NO2, tj. około 34,2 kg), ok. 11,5 kg pyłu zawieszonego o średnicy 10 mikrometrów lub mniejszej (PM10), ok. 35,5 kg lotnych związków organicznych (LZO). Ilość emitowanego SO2 jest prawie pomijalna – głównie ze względu na niewielką zawartość siarki w oleju napędowym.

Ograniczenie zjawiska pylenia będzie możliwe poprzez odpowiednią organizację robót budowy, placu budowy, transportu materiałów, np.: wprowadzenie chronologii prowadzonych prac, organizację ruchu pojazdów budowy (korzystanie z istniejących utwardzanych dróg dojazdowych), zraszanie wodą placu budowy i terenów eksponowanych na erozję wietrzną (wały ziemne, nasypy).

Faza eksploatacji

Eksploatacja inwestycji będzie powodowała emisję substancji do powietrza. Źródłem emisji będzie ruch samochodów osobowych i ciężarowych po projektowanym moście (emisja niezorganizowana).

Określono substancje, których powstanie przy realizacji jak i eksploatacji inwestycji może potencjalnie negatywnie wpływać na stan areosanitarny przedmiotowego terenu. Tym samym określono, iż spalania paliw węglowodorowych w silnikach pojazdów wiąże się z emisją m. in.:

- tlenków azotu – do obliczeń przyjęto dwutlenek azotu (NO_2),
- tlenku węgla (CO),
- tlenków siarki – do obliczeń przyjęto dwutlenku siarki (SO_2),
- węglowodorów alifatycznych,
- benzenu,
- pyłu zawieszonego – reprezentowany jako PM10 oraz PM2,5.

W wyniku przebudowy drogi i mostu nie nastąpi wzrost natężenia ruchu kołowego na drodze, tym samym nie nastąpi wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Z uwagi na to, że dotychczasowy most miał przekrój jednojezdny, a projektowany przekrój dwujezdny to parametr ten wpłynie na upłynnienie ruchu i obniżenie emisji wynikających z ruchu pojazdów silnikowych

Przedmiotowa inwestycja ma na celu podniesienie standardu mostu i dojazdów do niego, co przyczyni się nie tylko do poprawy bezpieczeństwa i komfortu jazdy ale także do zmniejszenia emisji spalin.

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 na obszarze oddziaływania przedsięwzięciem lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakich ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się przedsięwzięcia zrealizowane, jak i nie są obecnie realizowane. W związku z powyższym nie jest możliwe skumulowanie innych oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

g) Możliwości ograniczenia oddziaływania

Normy środowiska na omawianym terenie nie zostaną przekroczone oraz ze względu na skalę i charakter prac nie ma potrzeby stosowania metod ograniczających oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Mając powyższe na uwadze, po uwzględnieniu kryteriów selekcji określonych 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, na podstawie, których dokonano analizy przewidywanych oddziaływań przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska, będące w zasięgu jego oddziaływania uznano, że brak jest potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu, na środowisko.

Przed wydaniem niniejszej decyzji zapewniono stronom postępowania możliwość wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów zgodnie z art. 10 kpa poprzez Obwieszczenie z dnia 27.09.2022 r.. W związku z ww. Obwieszczeniem żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, jak również nie zostały wniesione żadne uwagi do postępowania.

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę ww. uwarunkowania, tj. rodzaj i zakres planowanego przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz jego odwracalność, sposób realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu metod prowadzenia prac oraz rozwiązań technologicznych określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia jak również opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Krośnie oraz Państwowego

Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie, po rozpatrzeniu wszystkich okoliczności faktycznych i prawnych orzeczono jak w sentencji decyzji.

Według art. 84 ust. 2 ustawy ooś, charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji.

Informuję jednocześnie, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest związana z zezwoleniem na przeprowadzanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody (Dz.U.2021.1098 t.j.). W związku z powyższym w przypadku, gdy realizacja przedsięwzięcia wiązała się będzie z łamaniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową, konieczne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Pouczenie:

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca załącznik nr 1.
2. Od niniejszej decyzji stronom przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Rzeszowie za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.
3. Od niniejszej decyzji nie pobrano opłaty skarbowej na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2021 r. poz.1923 tj.)

GMINA BOGUCHWAŁA
ul. Suszyckich 33, 36-040 Boguchwała
NIP: 517-00-36-465, REGON: 690582000

Z up. BURMISTRZA
Bogdan Sierpiński
Kierownik Referatu
Ochrony Środowiska
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Burmistrza Boguchwały Pan Jerzy Trojnar, ul. Handlowa 4/5, 35-103 Rzeszów
2. Strony postępowania wg. wykazu zalegającego w aktach sprawy.
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, al. J. Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rzeszowie, 35-040 Rzeszów, ul. J. Dąbrowskiego79 a
3. PGW Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Krośnie , ul. Bieszczadzka 5, 38-400 Krosno