

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r., poz. 572) w związku z art. 71 ust.1 i 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 ust.1 i 2 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) a także § 3 ust. 1 pkt. 62 oraz § 3 ust. 1 pkt. 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz.1839), po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Przeworsku, ul. Słowackiego 17, 37-200 Przeworsk reprezentowanego przez Pełnomocnika: P. Radosława Wasiuta, zam. Chłopice 5, 37-561 Chłopice w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. **„Przebudowa drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pelkińska w km 6+245 – 8+050 polegająca na budowie chodnika”** w miejscowości Jagiełła, gmina Tryńcza, powiat przeworski, województwo podkarpackie.

po zasięgnięciu opinii :

1. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie.
2. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Przeworsku.
3. Dyrektora Zarządu Zlewni w Przemyślu, PGW Wody Polskie.

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

polegającego na: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pelkińska w km 6+245 – 8+050 polegająca na budowie chodnika”** w miejscowości Jagiełła, gmina Tryńcza, powiat przeworski, województwo podkarpackie,

o ile spełnione będą następujące warunki:

1. Ewentualne zaplecze budowy, baza materiałowo – sprzętowa nie będą lokalizowane w sąsiedztwie cieków wodnych oraz w zasięgu obrysu rzutu koron drzew.
2. Przed przystąpieniem do prac ziemnych należy zebrać humus, składować go w sposób uporządkowany (pryzmy), a po zakończeniu prac budowlanych wykorzystać podczas prac wykończeniowych.
3. Prace związane z realizacją wylotu kanalizacji deszczowej i umacnianiem brzegów/dna cieków Przykopa w ich sąsiedztwie wykonywane będą poza okresem tarła ryb, tj. poza terminem od 1 marca do 31 lipca.
4. Ewentualną wycinkę zieleni niezbędną do realizacji przedsięwzięcia należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem 1 marca – 31 sierpnia. W przypadku konieczności wycinki zieleni w ww. terminie wycinka zostanie przeprowadzona kontrolą

ornitologa (najwcześniej 3 dni przed usuwaniem drzew/krzewów). W przypadku stwierdzenia lęgów ptaków gatunków chronionych wycinka zostanie wstrzymana do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.

5. W przypadku zastosowania ciężkiego sprzętu podczas prac związanych z realizacją wylotów kanalizacji deszczowej i umacnianiem brzegów cieków Przykopa i jego dopływów, prace z jego użyciem prowadzone będą wyłącznie ze stanowisk brzegowych, w sposób wykluczający niszczenie skarp i brzegów cieków.
6. Drzewa rosnące w pobliżu prowadzonych prac, nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi np. poprzez odeskowanie lub zabezpieczenie pni matami słomianymi lub jutowymi.
7. Wykopy niezasypane w danym dniu roboczym należy odpowiednio zabezpieczyć przed wpadaniem do nich zwierząt, np. poprzez ich przykrycie lub wykonanie płotków, po każdym zakończonym dniu pracy. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. W przypadku takiego stwierdzenia należy je natychmiast wyłowić i przenieść poza teren robót.
8. Prace ziemne związane z konserwacją/odtworzeniem rowów przydrożnych oraz prace wykonywane w obrębie obiektów inżynierskich na cieków Przykopa oraz jego dopływach należy wykonać poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem: 1 marca - 30 czerwca. W razie konieczności wykonania powyższych prac w ww. okresie rozrodu płazów, możliwe jest ich przeprowadzenie jedynie w przypadku potwierdzenia przez herpetologa/przyrodnika (obserwacje te powinny się odbyć w okresie maksymalnie 3 dni przed terminem planowanych prac), iż w obrębie rowów/ przepustów nie stwierdzono obecności płazów.
9. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. Nadmiar mas ziemnych należy usunąć z miejsc czasowego ich magazynowania, a teren uprzątnąć, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Tereny sąsiadujące z przedsięwzięciem, których powierzchnia zostanie zmieniona należy przywrócić do stanu pierwotnego, uszkodzone powierzchnie gruntu obsiać trawą (rodzیمymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie) i ewentualnie nasadzić roślinność średnią i wysoką.
10. Prace realizacyjne w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00-22:00, z wyjątkiem prac, których technologia nie pozwala na ich przerwanie.
11. Wyloty wód opadowo roztopowych zostaną zlokalizowane na skarpach brzegowych cieków naturalnego Przykopa w obrębie obiektu inżynierskiego. Umocnienie zostanie wykonane przy użyciu materiałów naturalnych, tj. kamień naturalny o średnicy min. 30-50 cm klinowany mniejszym i obejmie skarpę brzegową ww. cieków na wysokość 2,0 m i dno na odcinku ok. 5,0 m.
12. Prace prowadzone w obrębie koryta cieków Przykopa będą wykonywane ze stanowisk brzegowych, podczas niskich stanów wód, przy zachowaniu ciągłości przepływu, etapowo oraz poza okresem tarła i migracji ryb, tj. poza terminem 1 marca - 31 lipca. Prace w korycie będą okresowo przerywane w przypadku wystąpienia zmażenia wody.

I. Zakres przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pełkińska w km 6+245 – 8+050 polegającej na budowie chodnika tj. na długości powyżej 1km (1805,00m).

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości około 5,00 m. Pełni ona funkcję dojazdową do zabudowy jednorodzinnej, zagrodowej, pól uprawnych oraz innych dróg gminnych. Na odcinku objętym inwestycją odbywa się ruch dwukierunkowy. Wzdłuż planowanego odcinka zlokalizowane są budynki mieszkalne oraz tereny rolne.

Ponadto, nie przewiduje się zmiany długości przebudowywanego odcinka drogi w stosunku do stanu istniejącego.

Celem realizacji przedsięwzięcia jest poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury drogowej oraz zwiększenie bezpieczeństwa jej użytkowników poprzez przebudowę drogi w sposób umożliwiający bezpieczne i komfortowe poruszanie się zarówno pojazdów, jak i pieszych.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się m.in:

- poszerzenie istniejącej jezdni o nawierzchni bitumicznej z ok. 5 m do ok. 6 m,
- budowę chodnika, przebudowę zjazdów,
- budowę, przebudowę i likwidację istniejącego odwodnienia drogi,
- przebudowę/remont/budowę przepustów.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia natężenie ruchu na przedmiotowej drodze powiatowej nie ulegnie istotnej zmianie i wynosić będzie około 150 pojazdów na dobę. Droga będzie posiadać klasę techniczną L oraz kategorię ruchu KR2, zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi dróg publicznych.

Realizacja zadania spowoduje również zmniejszenie emisji substancji szkodliwych do środowiska przez korzystające z drogi pojazdy silnikowe.

Nawierzchnia mineralno- bitumiczna drogi nie będzie eliminowała nadmiernego zużycia paliw oraz elementów nośnych pojazdów, co ma miejsce obecnie przy eksploatacji istniejących zniszczonych nawierzchni. Ponadto w oczywisty sposób poprawiona zostanie estetyka otoczenia zabudowy mieszkaniowej.

Zgodnie z podziałem fizycznogeograficznym Polski (Kondracki, 2011), planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w południowej części mezoregionu Pradoliny Podkarpackiej, będącego częścią makroregionu Kotliny Sandomierskiej.

Pod względem administracyjnym inwestycja położona jest w miejscowości Jagiełła, w gminie Tryńcza, powiat przeworski, województwo podkarpackie.

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej nr 1580R, przeznaczony do przebudowy, zlokalizowany jest w kilometrażu od km 6+245 do km 8+050 i przebiega w układzie wschód–zachód. Na pozostałej trasie oraz w sąsiedztwie przedmiotowej drogi nie występują złoża surowców naturalnych eksploatowanych lub perspektywiczne.

W promieniu do 3 km od lokalizacji planowanego przedsięwzięcia zidentyfikowano następujące formy ochrony przyrody:

1. Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO):
 - Starodub w Pełkiniach – położony w odległości ok. 1,71 km od granic planowanego przedsięwzięcia.
2. Rezerваты przyrody:
 - W odległości do 3 km od planowanej inwestycji nie występują rezerваты przyrody.
3. Parki krajobrazowe:
 - W odległości do 3 km od planowanej inwestycji nie występują parki krajobrazowe.
4. Parki narodowe:
 - W odległości do 3 km od planowanej inwestycji nie występują parki narodowe.
5. Obszary Chronionego Krajobrazu:
 - Sieniawski Obszar Chronionego Krajobrazu – położony w odległości ok. 2,40 km od planowanego przedsięwzięcia.
6. Pomniki przyrody:
 - W rejonie inwestycji nie występują pomniki przyrody, w tym drzewa objęte ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody.
7. Powiązania ekologiczne:
 - Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym i regionalnym – zgodnie z opracowaniem Instytutu Biologii Ssaków PAN w Białowieży (2012 r., stan na lipiec 2021 r.).

Analizowany układ drogowy znajduje się w zasięgu zlewni niewielkiego potoku Przykopa o długości ok. 25,80m, kod JCWP RW200010225749, Typ JCWP PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty. Wskazany obszar przebiegu drogi krzyżuje się z ww. ciekami.

Na pozostałej trasie oraz w sąsiedztwie przedmiotowej drogi nie występują złoża surowców naturalnych eksploatowanych lub perspektywiczne. Planowane zamierzenie budowlane będzie realizowane zgodnie ze sprawdzoną i dopuszczoną do stosowania technologią budowy dróg tego typu o kategorii ruchu KR-2. Nawierzchnia mineralno-bitumiczna drogi nie będzie eliminowała nadmiernego zużycia paliw oraz elementów nośnych pojazdów, co ma miejsce obecnie przy eksploatacji istniejących zniszczonych nawierzchni. Wariantowanie w zakresie sposobu realizacji prac budowlanych może dotyczyć ilości powstających odpadów. Istniejąca nawierzchnia drogowa będzie frezowana, w wyniku czego powstanie odpad destruktu. Podobnie z masami ziemnymi, które powstaną w wyniku prowadzonych prac - mogą stanowić odpad, o ile nie zostaną wykorzystane na miejscu. W założeniu prac budowlanych zdecydowano, że zarówno destruktu z frezowania, jak i część ziemi, zostaną wykorzystane do podbudowy, dzięki czemu radykalnemu zmniejszeniu ulegnie ilość powstających odpadów.

Planowana realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała istotnego wpływu na środowisko przyrodnicze w stopniu uzasadniającym konieczność przeprowadzenia analizy alternatywnych wariantów technologicznych. Przedsięwzięcie może zostać zrealizowane bez przeszkód w przyjętej technologii, ponieważ:

- nie przewiduje się wycinki drzew ani krzewów (poza ewentualną punktową zielenią kolidującą, zgodnie z obowiązującymi przepisami),
- nie zakłada się konieczności rozbiórki istniejących budynków ani infrastruktury,
- inwestycja realizowana będzie w istniejącym pasie drogowym, bez zajęcia nowych terenów zielonych lub rolnych.

Zrealizowanie zadania przyczyni się do poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, co przełoży się na zmniejszenie emisji spalin oraz hałasu komunikacyjnego. Jednocześnie wzrośnie bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych.

W ramach przedsięwzięcia planuje się również modernizację systemu odwodnienia, co wpłynie na skuteczniejsze odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego, ograniczając ryzyko lokalnych podtopień i degradacji nawierzchni.

Z ekonomicznego i technologicznego punktu widzenia, wykorzystanie istniejącej infrastruktury pasa drogowego jako tymczasowego zaplecza budowy oraz dojazdu w czasie realizacji inwestycji pozwala na znaczące ograniczenie kosztów logistycznych i organizacyjnych.

Dodatkowo, projekt zakłada zastosowanie materiałów pochodzących z odzysku, w tym:

- destruktu asfaltowego z frezowania istniejącej nawierzchni,
- gruntu z wykopów, który zostanie ponownie wykorzystany do robót ziemnych.

Takie rozwiązania przyczyniają się do zmniejszenia ilości powstających odpadów oraz wpisują się w zasady zrównoważonego rozwoju i gospodarki o obiegu zamkniętym.

II. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich,

Analizowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do II grupy przedsięwzięć, mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, 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. z 2019 r. poz. 1839).

Zgodnie z powołanym przepisem, przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi o nawierzchni twardej, o całkowitej długości przekraczającej 1 km, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 ww. rozporządzenia, może wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowana realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała istotnego znaczenia dla prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego w stopniu wymagającym wariantowania rodzaju technologii, dlatego może być realizowana bez przeszkód w każdej opcji. Nie wymaga ona wycinki, rozbiórek budynków ani zajęcia nowych terenów zielonych poza pasem drogowym. W wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawi się płynność

i bezpieczeństwo ruchu pojazdów, co wpłynie na obniżenie emisji spalin i hałasu oraz bezpieczeństwo pieszych, Nastąpi też poprawa odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Pod względem technologicznym i ekonomicznym wykorzystanie istniejącego terenu pasa drogowego jako tymczasowego placu budowy i dojazdu w trakcie realizacji inwestycji znacznie obniży koszty inwestycji. W projekcie zdecydowano się na wykorzystanie destruktu z frezowania oraz część ziemi z wykopów, dzięki czemu zmniejszy się ilość powstających odpadów.

Najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym w rejonie przedsięwzięcia, określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) zakwalifikowano jako tereny zabudowy zagrodowej, dla których wartości dopuszczalnego poziomu hałasu od dróg i linii kolejowych wynoszą 65 dB(A) w porze dnia oraz 56 dB(A) w porze nocy. Najbliższe budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Emisja hałasu podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych, która będzie spowodowana pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących, nie może zostać wyeliminowana, będzie miała charakter okresowy i krótkotrwały. W celu ograniczenia emisji hałasu, prace budowlane będą prowadzone sprawnymi maszynami budowlanymi i środkami transportu, wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00-22:00, z wyjątkiem prac, których technologia nie pozwala na ich przerwanie.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będzie głównie hałas drogowy. Równa nawierzchnia oraz płynniejszy ruch drogowy sprawią, iż poziom hałasu w rejonie przedmiotowej drogi może się obniżyć. W związku z powyższym, m. in. niskim natężeniem ruchu, poprawą parametrów technicznych jezdni po realizacji zadania, przewiduje się, że na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie generować ponadnormatywnego hałasu i spełnione będą wymagania ww. rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

W fazie realizacji, przedsięwzięcie będzie generować do powietrza zanieczyszczenia związane z pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących wykorzystywanych na placu budowy. Są to oddziaływania, których nie można wyeliminować, lecz które mają charakter okresowy i odwracalny. W celu ograniczenia oddziaływania fazy realizacji na jakość powietrza przewiduje się wykorzystanie na placu budowy sprawnych technicznie maszyn i pojazdów. Ponadto, podjęte zostaną działania ograniczające pylenie przewożonych materiałów sypkich np. zastosowanie oponczy/plandek. Masy bitumiczne wytwarzane będą poza terenem przedsięwzięcia. Na etapie eksploatacji nastąpi emisja niezorganizowana zanieczyszczeń do powietrza (spalanie paliw w silnikach pojazdów), będzie ona jednak miała nieznaczny wpływ na lokalny stan jakości powietrza.

Powstające na etapie realizacji i eksploatacji odpady, będą odpadami typowymi dla tego typu przedsięwzięć i będą zagospodarowywane zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587, ze zm.). Odpady, powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, będą zbierane w sposób selektywny, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego: na placu budowy pracował będzie sprawny technicznie i właściwie eksploatowany sprzęt budowlany. Ewentualne zaplecze

materiałowo-sprzętowe przygotowane będzie w sposób zabezpieczający przed przedostaniem się, np. substancji ropopochodnych do wód lub do ziemi i zlokalizowane zostanie na terenie planowanym do zajęcia pod drogę. Na terenie wykonywanych prac nie będą dokonywane naprawy, mycie i konserwacja sprzętu i maszyn budowlanych. W przypadku konieczności tankowania sprzętu/maszyn na przedmiotowym terenie zostanie wydzielone miejsce, które wyposażone będzie w sorbenty/matę sorpcyjną i będzie ono prowadzone przy użyciu miski podkładanej pod korek wlewu. Ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzone do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przenośne sanitariaty) i sukcesywnie wywożone, przez uprawnione podmioty.

Wody odpadowe lub roztopowe odprowadzane będą do istniejących i planowanych rowów drogowych, o nachyleniu min. 1:1,5.

W ramach zadania przewidziano prace na cieku Przykopa i jego dopływach, m.in. przebudowę/budowę przepustów oraz wykonanie wylotów kanalizacji deszczowej wraz z umocnieniem wylotów. Na potoku Przykopa wykonane zostaną umocnienia przy planowanych wylotach WK-3 i WK-4 narzutem kamiennym z kamienia naturalnego klinowanym mniejszym (dna na długości ok. 5 m, skarp na wysokości ok. 2 m). Przedsięwzięcie nie ingeruje w obiekt mostowy/przepust na potoku Przykopa.

Podczas prac związanych z realizacją przedsięwzięcia zostanie wykorzystany destruktaż z frezowania istniejącej nawierzchni, podbudowa dróg zostanie wydobyta i wymieszana lub zagęszczona w miejscu. Przewiduje się też wykorzystanie gruntu rodzimego do podbudowy, który zostanie wydobyty i zmieszany z cementem, a następnie ponownie wbudowany w podłoże. Jeśli grunt okaże się nieprzydatny, zostanie jako odpad odwieziony na składowisko lub przekazana podmiotom uprawnionym do dalszego gospodarowania odpadami poza instalacjami. Profil podłużny drogi zostanie zachowany, nie przewiduje się realizacji dodatkowych nasypów lub wykopów.

Ewentualne warstwy humusowe zostaną tymczasowo zdeponowane na obrzeżach pasa drogowego i wykorzystane do umocnienia niewielkich skarp poboczy lub uzupełnienia w rowach ziemnych. Część, która nie będzie mogła być wykorzystana zostanie potraktowana jako odpad i przekazana podmiotom uprawnionym do dalszego gospodarowania odpadami poza instalacjami. Prace ziemne nie spowodują powstania problemu składowania i plantowania warstwy humusowej, bowiem takiej nie będzie.

Brak jest odnotowania w ramach SOPO terenu zagrożonego ruchami masowymi, układ drogowy znajduje się na obszarach zagrożonych osuwiskami oraz na terenach nieaktywnych. Nie przewiduje się konieczności stosowania specjalnych zabezpieczeń przeciwerozryjnych lub zabezpieczających od ruchów masowych. Należy natomiast prowadzić obserwację najbliższego otoczenia budowy, zwłaszcza po intensywnych opadach deszczu i w razie potrzeby podejmować decyzję, co do koniecznych zabezpieczeń.

Podczas eksploatacji nie przewiduje się żadnego oddziaływania na ziemię, glebę lub zasoby surowców. Ruch samochodowy o przewidywanej strukturze i natężeniu jak dotychczas, nie będzie powodował praktycznie żadnego zanieczyszczenia pokrywy glebowej.

Planowany termin zajęcia wierzchniej warstwy gleby (humusu) został ustalony z uwzględnieniem potrzeb ochrony gatunków zwierząt, takich jak ptaki lęgące się na ziemi

oraz płazy. Prace te będą prowadzone poza kluczowymi okresami rozrodu i migracji, w szczególności unikając okresu wiosennego i wczesnego lata (marzec-czerwiec).

Działania związane z usunięciem humusu planuje się na późne lato lub wczesną jesień, co pozwoli na minimalizację ryzyka ingerencji w cykl życia chronionych gatunków. Ponadto, przed rozpoczęciem prac teren zostanie poddany sprawdzeniu, aby upewnić się, że nie ma obecności chronionych zwierząt w obszarze objętym robotami.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się ingerencji w ciek Krzywy Potok. Prace budowlane i modernizacyjne związane z drogą będą prowadzone w sposób, który nie naruszy stanu technicznego ani hydrologicznego ww. cieku. Nie planuje się umocnień koryta cieku ani innych działań wymagających ingerencji w jego przebieg lub strukturę.

Podczas prowadzenia prac inwestycyjnych cieki i rowy w pobliżu terenu budowy będą odpowiednio zabezpieczane przed zanieczyszczeniem i uszkodzeniem, m.in. poprzez stosowanie osłon zabezpieczających, tymczasowych barier przeciwoerozyjnych oraz regularne monitorowanie stanu technicznego tych elementów środowiska. Wszelkie działania będą podejmowane z zachowaniem szczególnej ostrożności, aby nie wpłynąć negatywnie na otoczenie wodne.

W celu ograniczenia wpływu fazy realizacji na jakość powietrza, planuje się zastosowanie sprawnych technicznie maszyn i środków transportu. Dodatkowo przewiduje się działania minimalizujące pylenie materiałów sypkich, m.in. poprzez stosowanie oponicy lub plandek podczas transportu. Masy bitumiczne będą wytwarzane poza terenem inwestycji, co również przyczyni się do zmniejszenia lokalnego oddziaływania na środowisko.

Planowana inwestycja nie ma charakteru produkcyjnego i w fazie późniejszej eksploatacji drogi nie będą wytwarzane żadne odpady.

Podczas realizacji zadania mogą pojawić się odpady będące zużytymi materiałami budowlanymi, takie jak np. zniszczone warstwy nawierzchni oraz konstrukcji jezdni i zjazdów, grunt, prefabrykaty betonowe i gruz. W przeważającej ilości odpady tego typu można poddać recyklingowi, przetworzeniu i wykorzystać ponownie w zastosowaniach budowlanych, np., jako podbudowy. Podczas prac związanych z realizacją przedsięwzięcia nie stwierdza się zagrożeń ani konieczności wprowadzania rozwiązań chroniących przyrodę ożywioną krajobraz lub dziedzictwo kulturowe. Ze względu na charakter prac nie przewiduje się konieczności zabezpieczania placu budowy przed zwierzętami.

Na etapie eksploatacji nie ma potrzeby podejmowania rozwiązań chroniących środowisko, krajobraz ani dziedzictwo kulturowe.

Realizacja przedmiotowego zadania, obejmującego budowę chodnika, będzie miała ograniczony wpływ na krajobraz. Planowane prace dotyczą modernizacji istniejącej infrastruktury, co oznacza, że ich skala i zakres wpisują się w już ukształtowane otoczenie.

Zadanie może wprowadzić pewne zmiany w lokalnym krajobrazie poprzez zwiększenie powierzchni utwardzonej, co może wpłynąć na percepcję przestrzeni jako bardziej zurbanizowanej. Jednak budowa chodnika i poprawa technicznych parametrów drogi mogą pozytywnie wpłynąć na estetykę obszaru, zwiększając jego uporządkowanie oraz funkcjonalność.

W celu minimalizacji negatywnego wpływu na krajobraz, w trakcie realizacji zadania zostaną zastosowane rozwiązania ograniczające degradację terenów zielonych, a po

zakończeniu prac planowane są działania rekultywacyjne, takie jak nasadzenia zieleni wzdłuż drogi. Dzięki temu krajobraz zostanie częściowo przywrócony do stanu zbliżonego do pierwotnego lub wzbogacony o dodatkowe elementy roślinne.

Nie ulegną zmianie warunki mikroklimatyczne, krajobrazowe oraz ekosystemy hydrogeniczne. Na etapie przebudowy wystąpi emisja gazów i pyłów pochodzących ze spalania paliw w pojazdach transportowych i maszynach budowlanych oraz z procesów skrawania nawierzchni drogowych i rozścielania nowej nawierzchni asfaltowej. Prace rekultywacyjne realizowane będą głównie ręcznie. Emisja będzie dotyczyła głównie: C, CO, CO₂, SO₂, NO_x, C_xH_y i pyłu mineralnego. Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak: rodzaj spalanej paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są pewnymi błędami. Jednakże należy spodziewać się, że poprawienie nawierzchni, a co za tym idzie płynności jazdy przy jednoczesnym polepszaniu jakości techniczno-ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń powietrza ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu.

Zasięg przedmiotowej inwestycji nie obejmuje obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Działki i teren, na którym znajduje się realizowane przedsięwzięcie nie jest wpisane do rejestru zabytków i nie podlegają ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a także nie podlegają wpływom eksploatacji górniczej.

Planowana inwestycja wpłynie pozytywnie na poprawę stanu środowiska.

Realne korzyści z realizacji inwestycji to m.in.:

- zmniejszenie emisji hałasu od ruchu kołowego,
- zmniejszenie emisji spalin poprzez wyeliminowanie częstych hamowań i zatrzymań pojazdów,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszego,
- poprawa istniejących warunków środowiskowych na okolicznym terenie.

Na podstawie opisanej analizy oddziaływania przedsięwzięcia, nie ma podstaw do stwierdzenia, że może ono oddziaływać na obszary chronione, w tym w szczególności obszary Natura 2000. Nie będzie prowadzona działalność, określona jako mogąca stanowić zagrożenie dla tego obszaru.

W przypadku wystąpienia awarii z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne i rozlania się substancji poza teren szczelnej powierzchni drogi lub po przedostaniu się substancji do wód, szybka reakcja właściwych służb oraz stosowanie posiadanych przez zakład instrukcji postępowania i powiadamiania w takich stanach przyczynią się do zminimalizowania jej skutków. Zatem planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało na obszary chronione.

Planowana inwestycja ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia, nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary chronione, ustanowione na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Projektowana inwestycja będzie poprawnie wpisana w krajobraz i dostosowana do istniejącego terenu. Nie będzie więc również zakłócać estetyki krajobrazu.

III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie ma obowiązku przeprowadzenia:

1) Postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Ze względu na charakter i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko podczas jego realizacji ani eksploatacji przedsięwzięcia

IV. Charakterystyka przedsięwzięcia:

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Wnioskodawca: Powiatowy Zarząd Dróg w Przeworsku, ul. Słowackiego 17, 37-200 Przeworsk reprezentowany przez Pełnomocnika: P. Radosława Wasiuta, ul. Poniatowskiego 34, 37-500 Jarosław zwrócił się z wnioskiem z dnia 16.01.2025 r., (data wpływu do Urzędu – 31.01.2025 r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pelkińska w km 6+245 – 8+050 polegająca na budowie chodnika”** w miejscowości Jagiełła, gmina Tryńcza, powiat przeworski, województwo podkarpackie.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączona została Karta informacyjna przedsięwzięcia, mapa ewidencyjna obejmująca przewidywany teren, na którym nastąpi realizacja przedsięwzięcia wraz z terenem działek sąsiednich, wypis z ewidencji gruntów.

Wójt Gminy Tryńcza zwrócił się z wnioskiem znak: UIB.6220.1.2025 z dnia 10.02.2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Przeworsku oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Przemyślu o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. **„Przebudowa drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pelkińska w km 6+245 – 8+050 polegająca na budowie chodnika”** w miejscowości Jagiełła, gmina Tryńcza, powiat przeworski, województwo podkarpackie.

Zawiadomieniem - obwieszczeniem Nr UIB.6220.1.2025 z dnia 10.02.2025 r. poinformowano strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w powyższej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy na każdym etapie postępowania.

W toku postępowania:

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 11 marca 2025 r., znak WOOS.4220.15.24.2021.JK.5, wezwał Inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia. Uzupełnienie dostarczono w dniu 28 maja 2025 r., następnie opinią znak: WOOS.4220.15.3.2025.JK.5 z dnia 11.06.2025 r. wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko o ile spełnione będą następujące warunki.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Przemyślu, Państwowe Gospodarstwo Wodne, Wody Polskie, opinią znak: RP.ZZŚ.4901.18.2025 z dnia 11.06.2025 r. /data wpływu do Urzędu: 16.06.2025 r./ stwierdził, że dla ww. przedsięwzięcia przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane i określa się warunek jego realizacji.

Opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Przeworsku uzgodniona została zgodą milczącą na podstawie art. 122a ustawy Kodeksu Postępowania Administracyjnego.

Przed wydaniem decyzji Zawiadomieniem - obwieszczeniem Nr UIB.6220.1.2025 z dnia 07.07.2025 r. poinformowano strony o zakończeniu postępowania dowodowego w powyższej sprawie. Żadna ze stron nie wniosła uwag ani sprzeciwu.

W toku postępowania:

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie w wydanej opinii uzasadnił, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pelkińska w km 6+245 – 8+050 polegająca na budowie chodnika” w miejscowości Jagiełła, gmina Tryńcza, powiat przeworski, województwo podkarpackie, nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, o ile spełnione będą następujące warunki:

1. Ewentualne zaplecze budowy, baza materiałowo – sprzętowa nie będą lokalizowane w sąsiedztwie cieków wodnych oraz w zasięgu obrysu rzutu koron drzew.
2. Przed przystąpieniem do prac ziemnych należy zebrać humus, składować go w sposób uporządkowany (pryzmy), a po zakończeniu prac budowlanych wykorzystać podczas prac wykończeniowych.
3. Prace związane z realizacją wylotu kanalizacji deszczowej i umacnianiem brzegów/dna cieków Przykopa w ich sąsiedztwie wykonywane będą poza okresem tarła ryb, tj. poza terminem od 1 marca do 31 lipca.
4. Ewentualną wycinkę zieleni niezbędną do realizacji przedsięwzięcia należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem 1 marca – 31 sierpnia. W przypadku konieczności wycinki zieleni w ww. terminie wycinka zostanie przeprowadzona kontrolą ornitologa (najwcześniej 3 dni przed usuwaniem drzew/krzewów). W przypadku stwierdzenia lęgów ptaków gatunków chronionych wycinka zostanie wstrzymana do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
5. W przypadku zastosowania ciężkiego sprzętu podczas prac związanych z realizacją

- wylotów kanalizacji deszczowej i umacnianiem brzegów cieków Przykopa i jego dopływów, prace z jego użyciem prowadzone będą wyłącznie ze stanowisk brzegowych, w sposób wykluczający niszczenie skarp i brzegów cieków.
6. Drzewa rosnące w pobliżu prowadzonych prac, nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi np. poprzez odeskowanie lub zabezpieczenie pni matami słomianymi lub jutowymi.
 7. Wykopy niezasypane w danym dniu roboczym należy odpowiednio zabezpieczyć przed wpadaniem do nich zwierząt, np. poprzez ich przykrycie lub wykonanie płotków, po każdym zakończonym dniu pracy. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. W przypadku takiego stwierdzenia należy je natychmiast wyłowić i przenieść poza teren robót.
 8. Prace ziemne związane z konserwacją/odtworzeniem rowów przydrożnych oraz prace wykonywane w obrębie obiektów inżynierskich na ciekach Przykopa oraz jego dopływach należy wykonać poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem: 1 marca - 30 czerwca. W razie konieczności wykonania powyższych prac w ww. okresie rozrodu płazów, możliwe jest ich przeprowadzenie jedynie w przypadku potwierdzenia przez herpetologa/przyrodnika (obserwacje te powinny się odbyć w okresie maksymalnie 3 dni przed terminem planowanych prac), iż w obrębie rowów/ przepustów nie stwierdzono obecności płazów.
 9. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. Nadmiar mas ziemnych należy usunąć z miejsc czasowego ich magazynowania, a teren uprzętnąć, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Tereny sąsiadujące z przedsięwzięciem, których powierzchnia zostanie zmieniona należy przywrócić do stanu pierwotnego, uszkodzone powierzchnie gruntu obsiać trawą (rodzimyimi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie) i ewentualnie nasadzić roślinność średnią i wysoką.
 10. Prace realizacyjne w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00-22:00, z wyjątkiem prac, których technologia nie pozwala na ich przerwanie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie w wydanej opinii uzasadnił, że:

Po zapoznaniu się z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględnieniu kryteriów selekcji określonych w art. 63 ust. 1 ustawy 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, stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, należy je zaliczyć 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 ze zm.). Tym samym przedmiotowe przedsięwzięcie należy zakwalifikować do grupy mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, których realizacja zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 tej ustawy wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1580R Gorliczyna - Wólka Pełkińska w km ok. 6+245 - 8+050 w gminie Tryńcza. Całkowita długość drogi objęta przebudową wynosi ok. 1,8 km.

Przebudowywana droga będzie przebiegać po dotychczasowym śladzie. Trasa drogi przebiega przez tereny zabudowane i pola uprawne. Przedmiotowa droga stanowi dojazd do domów, pól uprawnych oraz dróg gminnych.

Celem przedsięwzięcia jest poprawa komunikacji i dojazdu do przyległych posesji oraz zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i ruchu kołowego.

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie następujących działań: poszerzenie istniejącej jezdni o nawierzchni bitumicznej z ok. 5 m do ok. 6 m, budowę chodnika, przebudowę zjazdów, budowę, przebudowę i likwidację istniejącego odwodnienia drogi, przebudowę/remont/budowę przepustów.

W związku z realizacją przedsięwzięcia natężenie ruchu na przedmiotowej drodze powiatowej nie ulegnie znaczącej zmianie i wynosić będzie ok. 150 poj./dobę. Droga posiadać będzie klasę techniczną L, kategorię ruchu KR2.

Najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym w rejonie przedsięwzięcia, określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) zakwalifikowano jako tereny zabudowy zagrodowej, dla których wartości dopuszczalnego poziomu hałasu od dróg i linii kolejowych wynoszą 65 dB(A) w porze dnia oraz 56 dB(A) w porze nocy. Najbliższe budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Emisja hałasu podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych, która będzie spowodowana pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących, nie może zostać wyeliminowana, będzie miała charakter okresowy i krótkotrwały. W celu ograniczenia emisji hałasu, prace budowlane będą prowadzone sprawnymi maszynami budowlanymi i środkami transportu, wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00-22:00, z wyjątkiem prac, których technologia nie pozwala na ich przerwanie.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będzie głównie hałas drogowy. Równa nawierzchnia oraz płynniejszy ruch drogowy sprawią, iż poziom hałasu w rejonie przedmiotowej drogi może się obniżyć. W związku z powyższym, m. in. niskim natężeniem ruchu, poprawą parametrów technicznych jezdni po realizacji zadania, przewiduje się, że na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie generować ponadnormatywnego hałasu i spełnione będą wymagania ww. rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

W fazie realizacji, przedsięwzięcie będzie generować do powietrza zanieczyszczenia związane z pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących wykorzystywanych na placu budowy. Są to oddziaływania, których nie można wyeliminować, lecz które mają

charakter okresowy i odwracalny. W celu ograniczenia oddziaływania fazy realizacji na jakość powietrza przewiduje się wykorzystanie na placu budowy sprawnych technicznie maszyn i pojazdów. Ponadto, podjęte zostaną działania ograniczające pylenie przewożonych materiałów sypkich np. zastosowanie oponczy/plandek. Masy bitumiczne wytwarzane będą poza terenem przedsięwzięcia. Na etapie eksploatacji nastąpi emisja niezorganizowana zanieczyszczeń do powietrza (spalanie paliw w silnikach pojazdów), będzie ona jednak miała nieznaczny wpływ na lokalny stan jakości powietrza.

Powstające na etapie realizacji i eksploatacji odpady, będą odpadami typowymi dla tego typu przedsięwzięć i będą zagospodarowywane zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587, ze zm.). Odpady, powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, będą zbierane w sposób selektywny, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego: na placu budowy pracował będzie sprawny technicznie i właściwie eksploatowany sprzęt budowlany. Ewentualne zaplecze materiałowo-sprzętowe przygotowane będzie w sposób zabezpieczający przed przedostaniem się, np. substancji ropopochodnych do wód lub do ziemi i zlokalizowane zostanie na terenie planowanym do zajęcia pod drogę. Na terenie wykonywanych prac nie będą dokonywane naprawy, mycie i konserwacja sprzętu i maszyn budowlanych. W przypadku konieczności tankowania sprzętu/maszyn na przedmiotowym terenie zostanie wydzielone miejsce, które wyposażone będzie w sorbenty/maty sorpcyjne i będzie ono prowadzone przy użyciu miski podkładanej pod korek wlewu. Ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzone do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przenośne sanitariaty) i sukcesywnie wywożone, przez uprawnione podmioty.

Wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą do istniejących i planowanych rowów drogowych, o nachyleniu min. 1:1,5.

W ramach zadania przewidziano prace na cieku Przykopa i jego dopływach, m.in. przebudowę/budowę przepustów oraz wykonanie wylotów kanalizacji deszczowej wraz z umocnieniem wylotów. Na potoku Przykopa wykonane zostaną umocnienia przy planowanych wylotach WK-3 i WK-4 narzutem kamiennym z kamienia naturalnego klinowanym mniejszym (dna na długości ok. 5 m, skarp na wysokości ok. 2 m). Przedsięwzięcie nie ingeruje w obiekt mostowy/przepust na potoku Przykopa.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody {Dz. U. z 2024, poz. 1478, ze zm.}. Najbliższym obszarem Natura 2000, względem lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia jest specjalny obszar ochrony siedlisk Starodub w Pełkiniach PLH180050, oddalony o ok. 0,4 km.

Trasa drogi na odcinku ok. 150 m przebiega przy granicy korytarza ekologicznego KPd- 6A tj. korytarza ekologicznego Doliny Dolnego Wisłoka, wyznaczonego w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M. 2005), a zaktualizowanego w latach 2010 - 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży.

W związku z zadaniem, nie ma konieczności przeprowadzenia wycinki drzew

i krzewów. Jednak w przypadku zaistnienia takiej konieczności zostanie ona przeprowadzona zgodnie z warunkiem 4 niniejszej opinii. W pobliżu drzew nie będą sytuowane bazy materiałowo-surowcowe, nie będą tam magazynowane materiały budowlane, urobek z wykopów ani też odpady budowlane. Nie przewiduje się długoterminowego lokalizowania baz materiałowych. Masa asfaltobetonowa do budowy nawierzchni będzie dostarczana jako gotowa.

Jak wskazano w dokumentacji prace związane z realizacją wylotów kanalizacji deszczowej i umacnianiem brzegów/dna cieków Przykopa w ich sąsiedztwie wykonywane będą poza okresem tarła ryb, tj. poza terminem od 1 marca do 31 lipca oraz prace ziemne związane z konserwacją/odtworzeniem rowów przydrożnych i prace wykonywane w obrębie obiektów inżynierskich na ciekach Przykopa oraz jego dopływach prowadzone będą poza okresem rozrodu płazów, tj. poza okresem: 1 marca - 30 czerwca.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia, jego lokalizację oraz wskazane warunki jego realizacji, stwierdza się, że planowane przedsięwzięcie nie będzie się wiązać ze znaczącym oddziaływaniem na elementy przyrodnicze środowiska, w tym na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, jego integralność oraz spójność sieci Natura 2000. Przedsięwzięcie, nie wymaga zatem przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym oceny oddziaływania, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie wpłynie także w sposób istotny na cele i funkcjonalność zlokalizowanego w sąsiedztwie korytarza ekologicznego.

Jednocześnie należy zauważyć, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych, decyzje te wydawane są w odrębnych postępowaniach i mają inny charakter, dlatego też w przypadku, gdy realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się 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 ustawy o ochronie przyrody.

Ponadto w opinii informacyjnie podano, że przystępując do działań związanych z ingerencją w koryto cieków należy mieć na uwadze zapisy art. 118 ust. 1 i 2 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Z uwagi na odległość od najbliższej granicy państwa oraz lokalny zasięg oddziaływań przedsięwzięcia wskutek wprowadzanych do środowiska substancji i energii, nie wystąpi oddziaływanie o charakterze transgranicznym w żadnym komponencie środowiska.

W trakcie realizacji wystąpi nieznaczna emisja gazów cieplarnianych wynikająca z eksploatacji maszyn budowlanych, na etapie eksploatacji z silników pojazdów korzystających z przedmiotowego układu drogowego. Realizacja zadania nie wpłynie istotnie na zmianę klimatu, gdyż dotyczy infrastruktury drogowej o charakterze lokalnym i o nieznacznym zaborze terenu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy istniejącej infrastruktury drogowej, w związku z tym, nie zakłóci estetyki lokalnego krajobrazu.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie się wiązała z powstawaniem oddziaływań skumulowanych z przedsięwzięciami realizowanymi i zrealizowanymi,

znajdującymi się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze jego oddziaływania.

Przedsięwzięcie dzięki zastosowanym rozwiązaniom organizacyjnym, technicznym i technologicznym, nie będzie powodować zagrożeń wystąpienia poważnej awarii i katastrofy budowlanej. Jedynym niebezpieczeństwem dla środowiska, będzie wydostanie się do środowiska gruntowo-wodnego, paliwa lub olejów z poruszających się pojazdów lub przewożonych przez nie substancji. Przedmiotowe odcinki drogi zostaną wykonane w sposób zabezpieczający ją przed klęskami żywiołowymi, takimi jak: fale upałów, susze, pożary, nawalne deszcze i burze, katastrofalne opady śniegu, fale mrozu.

Mając powyższe na uwadze, po uwzględnieniu kryteriów selekcji określonych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, 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.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Przemyślu, Państwowe Gospodarstwo Wodne, Wody Polskie Opinią z dnia 11 czerwca 2025 r. Nr: RP.ZZŚ.4901.18.2025 uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pełkińska w km 6+245 – 8+050 polegająca na budowie chodnika” w miejscowości Jagiełła.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Przemyślu, Państwowe Gospodarstwo Wodne, Wody Polskie w wydanej opinii uzasadnił, że:

Wójt Gminy Trynca pismem z dnia 10 lutego 2025 r., znak: UIB.6220.1.2025, zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z siedzibą w Przemyślu, o wydanie opinii w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pełkińska w km 6+245 – 8+050 polegająca na budowie chodnika” w miejscowości Jagiełła, którego Inwestorem jest Powiatowego Zarządu Dróg w Przeworsku, ul. Słowackiego 17, 37-200 Przeworsk reprezentowanego przez pełnomocnika: P. Radosława Wasiuta, zam. Chłopice 5, 37-561 Chłopice. Do powyższego pisma uzupełnionego w dniu 28 maja 2025 r. załączono kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP).

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś w zw. z 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 oceny oddziaływania na środowisko ww. rodzaju przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r., poz. 1839), tj. do wskazanych w § 3 tego rozporządzenia przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Zatem zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś omawiane przedsięwzięcie należy zaliczyć do przedsięwzięć, których realizacja w rozumieniu art. 71 ust. 2 pkt 2 cyt. ustawy wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy o oś w zw. z 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 w sprawie opinii w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. rodzaju przedsięwzięcia.

Ze względu na lokalizację inwestycji w zlewni Górnego Sanu, która zgodnie z § 18 pkt 34 lit. a załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 grudnia 2017 r. w sprawie nadania statutu Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie (Dz. U. z 2017 r., poz. 2506), leży w obszarze działania Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z siedzibą w Przemyślu, Dyrektor tego Zarządu jest organem właściwym w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z siedzibą w Przemyślu pismem z dnia 27 lutego 2025 r., znak: RP.ZZŚ.4901.18.2025, wezwał Wójta Gminy Tryńcza do uzupełnienia KIP, które wpłynęło do tut. Organu: 28 maja 2025 r.

Analiza wniosku i przedłożonych dokumentów, o których mowa powyżej wykazała, że planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna-Wólka Pełkińska w km 6+245-8+050 o długości ok. 1,805 km obręb Jagiełła, gmina Tryńcza, powiat przeworski, województwo podkarpackie.

W stanie istniejącym nawierzchnia drogi jest bitumiczna o zmiennej szerokości ok. 5,0 m. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe do istniejących rowów otwartych zlokalizowanych w pasie drogowym. Droga przebiega w większości przez tereny zabudowane budynkami jednorodzinnymi w zabudowie zagrodowej i mieszkalnej oraz wśród pól uprawnych.

Inwestycja realizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogowego i będzie obejmować:

- budowę chodnika o szerokości min. 1,0 m,
- przebudowę zjazdów,
- budowę, przebudowa i likwidacja istniejącego odwodnienia drogi,
- poszerzenie istniejącej jezdni do 5,5-6,0 m.

W ramach przebudowy zostanie znormalizowana szerokość istniejącej jezdni od 5,5 m - 6,0 m i szerokość pasów ruchu 2,75 m x 3,00 m. Wykonany zostanie chodnik o szerokości min. 1,0 m, natomiast pobocze o szerokości 0,75 m. Przyjęto klasę techniczną drogi L, a kategorię ruchu KR-2.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300), którego zapisy weszły w życie z dniem 17 lutego 2023 r., planowane przedsięwzięcie położone jest na terenie jednolitej części wód podziemnych (dalej JCWPd), o kodzie PLGW2000136, będącej monitorowaną częścią wód, w dobrym stanie i niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry stan ilościowy i chemiczny, bez derogacji. Ponadto ww. JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, teren przedsięwzięcia

zlokalizowany jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP), tj. „Wyrwo” o kodzie RW200010225589, typ PNp (potok lub strumień nizinny piaszczysty), będącej naturalną częścią wód, monitorowaną, w złym stanie i zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i dobry stan chemiczny. Z uwagi na nieosiągnięcie (lub zagrożenie) osiągnięcia celów środowiskowych JCWP w zakresie wskaźników: kadm(w), ołów(w); MMI, EFI+PL/ IBI PL z racji naturalnej podatności zlewni na presję wskutek niekorzystnych wartości potencjału sorpcyjnego oraz innych warunków naturalnych takich jak: procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne - termin realizacji ww. celów środowiskowych został wyznaczony do końca 2027 r. Zlewnia omawianej JCWP została zaliczona do następujących 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.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych 425 „Dębica - Stalowa Wola - Rzeszów”, jednakże ze względu na swój powierzchniowy charakter (przebudowa drogi powiatowej w istniejącym pasie drogowym) nie będzie ingerować w główną warstwę wodonośną, nie spowoduje stałego obniżenia zwierciadła wód podziemnych w warstwie wodonośnej ani nie będzie się wiązało z koniecznością poboru wód podziemnych czy zmiany kierunków krążenia wód w obszarze JCWPd. Ponadto przedsięwzięcie znajduje się poza ujęciami wód i wyznaczonymi dla nich strefami ochronnymi. Ponadto przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza terenami narażonymi na niebezpieczeństwo wystąpienia powodzi oraz poza ujęciami wód i wyznaczonymi dla nich strefami ochronnymi.

Ponadto teren działek objętych wnioskiem znajduje się na obszarze zmeliorowanym. W związku z powyższym, w przypadku konieczności przebudowy urządzeń melioracji wodnych, Inwestor jest zobowiązany dokonać jej przebudowy przed rozpoczęciem przedsięwzięcia w sposób zapewniający zachowanie sprawności użytkowej całej sieci melioracyjnej. Przebudowa lub częściowa likwidacja sieci drenarskiej powinna być wykonana w sposób zapewniający zachowanie sprawności użytkowej urządzeń melioracji wodnych oraz zachowanie niezakłóconych stosunków wodnych na działkach przyległych. Zobowiązuje się Inwestora również do przebudowania ww. urządzeń w przypadku ich uszkodzenia celem zapewnienia swobodnego przepływu wód w sieci drenarskiej. Ww. prace będą wykonane na koszt własny Inwestora i będą wymagały dodatkowych uzgodnień z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie na etapie pozwolenia na budowę w postaci uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

W „Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia”, wskazano, że nie będzie ingerencji w istniejący przepust pod koroną drogi zlokalizowany na rowie melioracyjnym w km 6+580,00. Funkcjonowanie przepustu, a tym samym przepływ wód nie zostanie zakłócone zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Wszystkie prace w obrębie wylotu z przepustu pod koroną drogi będą prowadzone w okresie niskich stanów wód z zachowaniem ich przepływu. Rów melioracyjny zostanie dodatkowo odmulony w celu zachowania jego funkcji. W obrębie istniejącego wylotu przepustu pod koroną drogi planuje

się wykonanie dwóch wylotów kanalizacji deszczowej: WK-1, WK-2. Umocnienie wylotu zostanie wykonane brukowcem o grubości 8-15 cm z kamienia łamanego, ułożonego na podsypce cementowo-piaskowej, spoiny wypełnione zaprawą cementową. Umocnienie dna na całej szerokości rowu oraz na długości 2,0m. Skarpy umocnione na wysokości 0,5 m. Kształt wylotu - ścięty w dostosowaniu do skarpy rowu.

Projekt nie ingeruje w istniejący obiekt inżynierski pod koroną drogi zlokalizowany na potoku Przykopa w km 7+ 173,56. Funkcjonowanie przepustu, a tym samym przepływ wód nie zostanie zakłócony zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Wszystkie prace w obrębie wylotu z obiektu pod koroną drogi zostaną prowadzone w okresie niskich stanów wód z zachowaniem przepływu nienaruszalnego. Wykonanie prac w korycie odbędzie się poza okresem tarła ryb, tj. poza terminem 1 marca - 31 lipca. Wykonawca dokona wszelkich starań, aby zabezpieczyć teren budowy przed przedostawaniem się odpadów lub materiałów budowlanych do koryta potoku, a w przypadku zastosowania sprzętu ciężkiego prace będzie realizował wyłącznie ze stanowisk brzegowych, w sposób wykluczający niszczenie skarp i brzegów. Najpierw zostaną wykonane prace na jednym brzegu, a po ich zakończeniu zostaną rozpoczęte prace na drugim brzegu koryta.

W obrębie istniejącego wylotu obiektu pod koroną drogi planuje się wykonanie dwóch wylotów kanalizacji deszczowej: WK-3, WK-4. Wyloty kanalizacji deszczowej wykonane będą w istniejącej betonowej ścianie czołowej obiektu pod koroną drogi. Umocnienie wylotu zostanie wykonane narzutem kamiennym z kamienia naturalnego o średnicy 30-50 cm klinowanego mniejszym. Umocnienie dna na długości 5,0 m, natomiast skarp na wysokości 2,0 m.

Przewiduje się również przebudowę istniejącego przepustu pod koroną drogi, zlokalizowanego na rowie melioracyjnym w km 7+732,82. Przebudowa polegać będzie na likwidacji istniejącego przepustu i budowie nowego (w tym samym miejscu). Dodatkowo na przepuście zostanie nabudowana studnia. Do projektowanej studni, a tym samym do przepustu pod koroną drogi zostanie podłączona projektowana kanalizacja deszczowa PVC Ø 315. Przepust zostanie zakończony betonowymi ściankami czołowymi. Umocnienie wylotu wykonane zostanie brukowcem o grubości 8-15 cm z kamienia łamanego, ułożonego na podsypce cementowo-piaskowej, spoiny wypełnione zaprawą cementową. Umocnienie w dnie na długości 2,0m, na skarpach na wysokości 0,5m. Rów melioracyjny zostanie dodatkowo odmulony w celu zachowania jego funkcji. Wszystkie prace związane z wymianą przepustu zostaną prowadzone w okresie „suchym” kiedy rów nie jest wypełniony wodami, aby nie zakłócić stosunków wodnych i nie naruszyć przepływu okresowo występujących wód. Zdaniem Autora KIP wymiana przepustu znacząco wpłynie na obieg wód w tym terenie, ponieważ w chwili obecnej przepust jest zamulony i nie spełnia swojej funkcji, powodując ryzyko wystąpienia wód z rowu melioracyjnego i zalania terenów sąsiednich.

W dokumentacji wskazano, że podczas prac związanych z realizacją przedsięwzięcia zostanie wykorzystany destrukcyjnie z frezowania istniejącej nawierzchni, podbudowa dróg zostanie wydobyta i wymieszana lub zagęszczona w miejscu. Przewiduje się też wykorzystanie gruntu rodzimego do podbudowy, który zostanie wydobyty i zmieszany z cementem, a następnie ponownie wbudowany w podłoże. Jeśli grunt okaże się nieprzydatny, zostanie jako odpad odwieziony na składowisko lub przekazany podmiotom uprawnionym do dalszego gospodarowania odpadami poza instalacjami. Profil podłużny drogi zostanie

zachowany, nie przewiduje się realizacji dodatkowych nasypów lub wykopów. Ewentualne warstwy humusowe zostaną tymczasowo zdeponowane na obrzeżach pasa drogowego i wykorzystane do umocnienia niewielkich skarp poboczy lub uzupełnienia w rowach ziemnych. Część która nie będzie mogła być wykorzystana zostanie potraktowana jako odpad i przekazana podmiotom uprawnionym do dalszego gospodarowania odpadami.

Autor KIP nie przewiduje konieczności wydzielania placu składowego na surowce i materiały potrzebne do budowy poza działką pasa drogowego, gdyż będą one dowożone i wykorzystywane na bieżąco, ewentualnie gromadzone w wydzielonych częściach przebudowywanej drogi. Nie przewiduje się także stałego zaplecza socjalno-noclegowego dla pracowników. Zabezpieczone zostaną tylko przenośne sanitariaty w granicach działki drogowej, które będą przemieszczane w razie konieczności wraz z postępem robót. Zużycie wody dla celów budowlanych szacuje się na 5-10 m³. Woda do celów spożywczo-sanitarnych dla pracowników będzie dostarczana w pojemnikach. Na etapie eksploatacji woda nie będzie zużywana.

Ruchomy, ciężki sprzęt budowlany poza czasem pracy będzie stacjonował w pasie działki drogowej. Miejsce postoju będzie utwardzone. Urządzenia mobilne zdolne do poruszania się po drogach publicznych będą tankowane tylko na stacjach paliw, natomiast tankowanie pozostałego drobnego sprzętu budowlanego odbywać się będzie wyłącznie na utwardzonym podłożu przez wyznaczonego pracownika z użyciem misy podkładanej pod korek wlewu. Doraźny dowóz paliwa w ilości niezbędnej do uzupełniania stwierdzonego braku paliwa będzie prowadzony w kanistrach. Nie planuje się magazynowania paliwa na terenie przedsięwzięcia. Mycie, naprawa oraz konserwacja maszyn i pojazdów odbywać się będzie tylko poza terenem przedsięwzięcia. Pojazdy i maszyny budowlane będą podlegały stałej kontroli stanu technicznego. W przypadku niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych Wykonawca będzie dysponował środkami do ich neutralizacji (np. sorbenty). Gospodarka odpadami będzie realizowana zgodnie z ustawą o odpadach, ewentualne tymczasowe magazynowanie odpadów na placu budowy będzie się odbywało w sposób selektywny a następnie odpady zostaną przekazane firmom posiadającym odpowiednie zezwolenia na gospodarowanie odpadami.

W uzupełnieniu KIP wskazano, że na etapie realizacji przedsięwzięcia planowane do wykonania wykopy nie będą odwadniane.

Projekt zakłada likwidację istniejących rowów przydrożnych i budowę kanalizacji deszczowej wraz z budową wylotów do rowów melioracyjnych oraz cieku Przykopa. Nawierzchnia projektowanego chodnika zostanie wyniesiona ponad istniejący teren z ukształtowaniem spadku poprzecznego, celem grawitacyjnego spływu wód opadowych i roztopowych do projektowanych wpustów ulicznych. Autor KIP utrzymuje w dokumentacji, że odprowadzane wody opadowe lub roztopowe nie wymagają oczyszczenia przed wprowadzeniem do odbiornika, jednak dzięki zastosowaniu osadników w wpustach ulicznych wody opadowo-roztopowe będą wstępnie oczyszczone z piasku i zawiesin łatwo opadających.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w KIP nie zostaną przekroczone parametry wskazane w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych

(Dz. U. 2019 r. poz. 1311), tj. zawartość zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych nie przekroczy odpowiednio 100 i 15 mg/l.

Zamierzenie inwestycyjne nie przewiduje nowych nasadzeń szaty roślinnej. Utrzymanie istniejącej zieleni będzie prowadzone przez zarządcę drogi tak jak dotychczas, bez użycia środków ochrony roślin w tym herbicydów.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia, jego lokalizację, zasięg oddziaływania oraz wymienione działania minimalizujące uznano, że zamierzenie nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne. Jednocześnie, przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Biorąc powyższe pod uwagę, postanowiono jak w sentencji.

Wójt Gminy Tryńcza podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniem dokonany z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Rzeszowie, opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Przeworsku i Dyrektora Zarządu Zlewni w Przemyślu, Państwowe Gospodarstwo Wodne, Wody Polskie.

Decyzja zostaje podana do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Tryńcza - bip.tryncza.eu w zakładce „postępowanie środowiskowe”, poprzez umieszczenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Tryńcza oraz przekazanie sołtysowi miejscowości: Jagiełła, w celu powiadomienia mieszkańców w/w miejscowości w sposób zwyczajowo przyjęty o podjęciu decyzji.

Pouczenie

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy ooś. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4 i 4b ustawy ooś.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Przemyślu za pośrednictwem Wójta Gminy Tryńcza w terminie czternastu dni od dnia doręczenia decyzji stronie (art.127 § 1 i 2 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego). Odwołanie powinno zawierać zarzuty odnoszące się do decyzji, określać istotę i zakres zadania będącego jego istotą oraz wskazywać dowody uzasadniające to żądanie (art. 53 ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania decyzja nie ulega wykonaniu (art. 130 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego).

Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego).

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego).

Zgodnie z treścią art. 127 a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego:

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Z up. W Ó J T A
Tomasz Penkał
KIEROWNIK
REFERATU INWESTYCYJ

Otrzymują:

1. Inwestor;
2. Pełnomocnik;
3. Strony postępowania za pośrednictwem BIP, tablicy ogłoszeń UG Tryńcza i w pobliżu miejsca realizacji inwestycji,
4. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Tryńcza, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art.74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2024 r., poz. 1112 ze zm).
5. a/a.

Sprawę prowadziła: Ewelina Sęga tel.: 016/642-12-21 wew. 23

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska Rzeszowie, Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Przeworsku, Rynek 1, 37-200 Przeworsk,
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Przemyślu, Państwowe Gospodarstwo Wodne, Wody Polskie, ul. Wybrzeże Ojca Świętego Jana Pawła II 6, 37-700 Przemyśl.

Charakterystyka Przedsięwzięcia

Celem niniejszej inwestycji jest „Przebudowa drogi powiatowej nr 1580R w m-ci Gorliczyna – Wólka Pełkińska w km 6+245 – 8+050 polegająca na budowie chodnika” w miejscowości Jagiełła. Dotyczy poprawy stanu technicznego istniejącej infrastruktury drogowej, zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, podniesienia komfortu poruszania się zarówno pieszych, jak i kierowców, poprawy estetyki terenu przyległego do drogi, ograniczenia emisji spalin i hałasu poprzez poprawę płynności ruchu. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się: poszerzenie jezdni z szerokości około 5,0 m do około 6 m, budowę chodnika na długości ok. 1805 m, przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych, budowę, przebudowę i likwidację odwodnienia drogowego, przebudowę, remont lub budowę przepustów. Konstrukcja nawierzchni zjazdów będzie obejmowała ułożenie warstwy mrozoodpornej, podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej i warstwy ścieralnej - o łącznej grubości około 52cm.

Konstrukcja nawierzchni chodnika będzie obejmowała ułożenie warstwy mrozoodpornej, podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej i warstwy z kostki brukowej betonowej - o łącznej grubości około 42cm.

Planowana inwestycja nie będzie powodować zmiany kierunku i natężenia wód opadowych lub roztopowych ani kierunku odpływu wód.

Do prac przygotowawczych i przebudowy mogą zostać wykorzystane następujące urządzenia: urządzenia pomiarowo-geodezyjne, frezarka do asfaltu, koparka, ładowarka czołowa, zmiatarka drogowa lub inne urządzenia czyszczące, skrapiarka do emulsji asfaltowej, rozścielacz do asfaltu, walec drogowy, koparka, pojazdy do transportu i rozsypywania kruszywa, pojazdy transportowe samowyladowcze z przykryciem do transportu masy bitumicznej.

Nie przewiduje się konieczności wydzielania placu składowego na surowce i materiały potrzebne do budowy poza działką pasa drogowego, będą one dowożone i wykorzystywane na bieżąco, ewentualnie gromadzone w wydzielonych częściach przedmiotowej drogi. Droga po przebudowie będzie posiadała klasę techniczną L, zgodnie z przepisami określonymi dla dróg lokalnych.

Kategoria ruchu dla przedmiotowego odcinka została określona jako KR2, co odpowiada przewidywanemu obciążeniu ruchem drogowym typowym dla tego rodzaju infrastruktury.

Nawierzchnia drogi zostanie wykonana w technologii bitumicznej, zapewniającej odpowiednie właściwości eksploatacyjne oraz trwałość użytkowania. Nawierzchnia bitumiczna planowanej drogi zostanie wykonana z zastosowaniem materiałów pochodzących z odzysku, w szczególności destruktu asfaltowego, co pozwoli na racjonalne wykorzystanie zasobów oraz ograniczenie ilości wytwarzanych odpadów.

Część urobku z prac ziemnych, w tym masy ziemne oraz warstwa humusu, zostanie ponownie wykorzystana w miejscu realizacji inwestycji, m.in. do wyrównywania terenu oraz rekultywacji poboczy.

W ramach realizacji inwestycji zastosowane zostaną sprawdzone technologie wykonawcze, zgodne z aktualnie obowiązującymi normami oraz wymaganiami technicznymi dla dróg klasy L i kategorii ruchu KR2, zapewniające trwałość i bezpieczeństwo użytkowania drogi.

Prace budowlane będą prowadzone w całości w obrębie istniejącego pasa drogowego, bez potrzeby zajmowania nowych terenów ani ingerencji w obszary przyległe, co minimalizuje wpływ inwestycji na środowisko i istniejące zagospodarowanie przestrzenne. Nawierzchnia bitumiczna będzie wykonana z użyciem materiałów z odzysku (destrukta asfaltowy), część mas ziemnych oraz humusu zostanie wykorzystana ponownie na miejscu, zastosowane zostaną sprawdzone technologie zgodne z obowiązującymi normami dla dróg klasy L i KR2. Roboty budowlane będą prowadzone w całości w granicach istniejącego pasa drogowego, bez konieczności zajmowania nowych terenów poza jego obrębem.

W ramach realizacji inwestycji przewidziano wdrożenie szeregu środków ochronnych mających na celu minimalizację oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym:

- unikanie prowadzenia prac w okresie lęgowym ptaków oraz w okresie tarła ryb,
- wykonywanie robót ziemnych i wodnych poza okresami rozrodu płazów,
- zabezpieczenie drzew rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru inwestycji przed uszkodzeniem,
- ograniczenie emisji hałasu poprzez prowadzenie prac wyłącznie w godzinach od 6:00 do 22:00,
- wykorzystywanie sprawnych technicznie maszyn w celu ograniczenia emisji spalin do atmosfery,
- zagospodarowanie wytworzonych odpadów zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o odpadach,
- prowadzenie robót z zachowaniem ciągłości przepływu cieków wodnych.

Inwestycja nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na środowisko, nie narusza obszarów Natura 2000, rezerwatów, parków czy pomników przyrody, a wpływ na krajobraz i klimat lokalny będzie znikomy i czasowy.

Odpady z frezowania asfaltu i nadmiarowe masy ziemne będą wykorzystywane na miejscu lub przekazywane do podmiotów uprawnionych, odpady będą zbierane selektywnie i zgodnie z obowiązującym prawem.

W ramach zabezpieczenia placu budowy zaplanowano, że zaplecze techniczne inwestycji nie będzie zlokalizowane w pobliżu cieków wodnych ani w zasięgu koron drzew, co pozwoli na uniknięcie negatywnego oddziaływania na te elementy środowiska. Wszystkie wykopy będą odpowiednio zabezpieczane w celu uniemożliwienia wpadania do nich zwierząt. Ponadto teren prowadzenia robót będzie monitorowany pod kątem ewentualnej obecności gatunków chronionych, co umożliwi bieżącą reakcją i wdrożenie niezbędnych działań ochronnych, dostosowanie infrastruktury do obowiązujących standardów technicznych oraz zwiększenie komfortu życia mieszkańców dzięki polepszeniu stanu nawierzchni drogowej. Inwestycja przyczyni się również do poprawy estetyki przestrzeni publicznej oraz do ograniczenia emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, co wpłynie korzystnie na jakość środowiska lokalnego. Dodatkowo, poprzez przebudowę systemu odwodnienia, nastąpi poprawa warunków hydrologicznych na obszarze objętym przedsięwzięciem.

Planowana inwestycja ma się przyczynić do:

- poprawy bezpieczeństwa ruchu użytkowników drogi,
- poprawy bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę chodnika dla pieszych oraz utwardzone pobocza,
- poprawy płynności ruchu na przebudowanym odcinku drogi,
- odtworzenia poprawnego odwodnienia.

Oprac. Ewelina Sęga

