

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach bez przeprowadzenia oceny**  
**oddziaływania na środowisko**

Na podstawie art. 71 ust 1 i ust. 2 pkt. 2, art. 74 ust. 3 i ust. 3a pkt. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 poz.1112 z późn. zm), § 3 ust. 1 pkt. 62 w nawiązaniu do §3 ust. 2 pkt 2 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.) oraz art. 104 w związku z art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. 2024 poz. 572 z późn. zm), po rozpatrzeniu wniosku złożonego w dniu 01.10.2024 r. przez Gminę Rybczewice, Rybczewice Drugie 119, 21-065 Rybczewice, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi gminnej nr 105779L w miejscowości Stryjno Drugie”

**orzekam:**

1. Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
2. Wskazuję na konieczność spełnienia następujących warunków i wymagań:
  - 1) Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi, z dala od cieków wodnych
  - 2) Należy stale kontrolować teren prowadzenia robót, szczególnie wykopy, pod kątem obecności małych zwierząt. Zwierzęta stwierdzone na placu budowy należy odławiać i przenosić na siedliska zastępcze
  - 3) Prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00)
  - 4) W czasie prowadzenia prac budowlanych należy zabezpieczyć materiały pyliste przed rozwiewaniem oraz masy bitumiczne przed emisją odorów do środowiska, a także wyłączać silniki pojazdów i maszyn budowlanych w czasie postoju.
3. Na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. 2024 poz. 572 z późn. zm), nadaje się decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.
4. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**Uzasadnienie**

W dniu 01.10.2024 r. Gmina Rybczewice, Rybczewice Drugie 119, 21-065 Rybczewice, wystąpiła z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi gminnej nr 105779L w miejscowości Stryjno Drugie”, dołączając do wniosku kartę informacyjną przedsięwzięcia, mapę ewidencyjną gruntów z zaznaczonym obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 4 ustawy „Uoos” organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z zapisami § 3 ust. 1 pkt 62 w nawiązaniu do §3 ust. 2 pkt 2 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.) zostało zakwalifikowane jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym, Wójt Gminy Rybczewice zawiadomił strony o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do organów opiniujących, poprzez zamieszczenie obwieszczenia na urzędowej tablicy ogłoszeń oraz z Biuletynie informacji Publicznej Gminy Rybczewice. Ponadto, Wójt Gminy Rybczewice wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świdniku oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Zamościu o wyrażenie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. na środowisko i wskazanie ewentualnego zakresu raportu.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Zamościu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 15.10.2024 r. znak: LZ.ZZŚ.4901.205.2024.AŁ wydał opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świdniku w piśmie z dnia 16.10.2024 r. znak: ONS-NZ.9027.2.28.2024 wydał opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem z dnia 04.11.2024 r. znak: WOOS.4220.163.2024.AH wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jednocześnie określił warunki realizacji planowanej inwestycji, które należy wskazać w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przed wydaniem przedmiotowej decyzji organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów o czym poinformował strony postępowania zawiadomieniem z dnia 08.11.2024 r., znak: BGP.6220.4.4.2024w sposób zwyczajowo przyjęty. W przewidzianym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski do ww. dokumentacji.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa drogi gminnej nr 105779L w miejscowości Stryjno Drugie na długości około 1,5 km. Początek trasy odcinka zlokalizowano w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2123L. Koniec trasy zlokalizowano w km 1+500. Należy mieć przy tym na uwadze, iż dokładne kilometraże początku oraz końca trasy mogą ulec nieznacznej zmianie w toku realizacji projektu budowlanego, w zależności od zastosowanych rozwiązań projektowych, uzyskanych decyzji, opinii i uzgodnień.

W stanie istniejącym zagospodarowanie terenu pasa drogowego stanowią - jezdnie o nawierzchni z mieszanki kruszyw oraz stabilizacji betonowej, pobocza gruntowe o szer. ok. 0,75 m ÷ 1,25 m, zjazdy, skrzyżowania. Szerokość istniejącego pasa drogowego nie jest wystarczająca do zrealizowania inwestycji o zamierzonym parametrach. Inwestycja będzie realizowana po śladzie istniejącego szlaku drogowego.

Realizacja inwestycji obejmować będzie:

- przebudowę istniejących oraz wykonanie nowych odcinków rowów przydrożnych,
- budowę przepustów pod jezdnią,
- budowę skrzyżowań,
- budowę nawierzchni jezdni,
- budowę zjazdów publicznych oraz indywidualnych,
- wprowadzenie docelowej, stałej organizacji ruchu,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Przyjęte parametry techniczno – użytkowe drogi, po zakończeniu realizacji inwestycji:

- szerokość jezdni – 3,50 m ÷ 5,00 m,
- szerokość poboczy – 0,75 m ÷ 1,25 m.

W czasie eksploatacji inwestycji w granicach pasa drogowego będą mieścić się takie elementy jak: jezdnia, pobocza, zjazdy, elementy odwodnienia pasa drogowego oraz infrastruktura towarzysząca.

Niweleta nawierzchni jezdni została zaprojektowana przy założeniu dostosowania do wysokości istniejących zjazdów i istniejącego terenu oraz przy założeniu zachowania ciągłości prawidłowego spływu wód opadowych. Projekt nie przewiduje zmiany istniejącego sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, będą wsiąkać w nieutwardzoną powierzchnię terenu oraz spływać powierzchniowo do rowów przydrożnych.

Nowa nawierzchnia zabezpieczy drogę przed rozmyciem. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne zapewnią właściwą sztywność oraz nośność nawierzchni. Powierzchnia warstwy ścieralnej pozwoli uzyskać odpowiednią szorstkość.

W wyniku przeprowadzonej inwestycji powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny, nastąpi zdecydowana poprawa warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości dla środowiska.

Na potrzeby przedsięwzięcia planuje się wykorzystanie normatywnych ilości w zakresie zużycia wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii. W trakcie prowadzenia robót budowlanych będą wykorzystywane typowe dla tego rodzaju prac materiały takie jak: kruszywo naturalne, mieszanki mineralno – asfaltowe, beton, cement oraz inne elementy wykończenia drogi. Planuje się wykorzystać paliwa do napędu pojazdów samochodowych, energię elektryczną do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody i kruszywa. Materiały potrzebne do realizacji przedsięwzięcia będą dowożone odpowiednio przystosowanym transportem samochodowym bezpośrednio z magazynów stacjonarnych producenta i wbudowywane na bieżąco w nawierzchnię drogi. Do pokrycia zapotrzebowania na energię elektryczną w fazie realizacji przedsięwzięcia zostanie wykorzystana istniejąca sieć energetyczna. Nie przewiduje się konieczności wykorzystania energii gazowej oraz energii cieplnej. W ramach robót budowlanych przewiduje się technologie powszechnie stosowane w budownictwie drogowym z zastosowaniem surowców przyjaznych środowisku oraz posiadających atesty o ich dopuszczeniu do stosowania.

Realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji będzie wiązać się z wpływem na jakość lokalnego klimatu akustycznego. Źródłem hałasu na etapie realizacji będą typowe budowlane urządzenia specjalistyczne jak koparek, układarek mas bitumicznych, walców drogowych, równiarek, ładowarek oraz drobnego sprzętu do prac brukarskich (piły do cięcia betonu, stopy wibracyjne, zagęszczarki wibracyjne). Roboty budowlane będą prowadzone metodami tradycyjnymi. Celem ograniczenia uciążliwości hałasowej na etapie prowadzenia robót

budowlanych przewiduje się prowadzenie prac w porze dziennej od godz. 6.00 do godz. 22.00. Emisja hałasu będzie zmienna w przestrzeni i będzie przesuwiała się systematycznie wraz z zasadniczym frontem prac. Emisja hałasu na etapie realizacji będzie miała charakter okresowy, lokalny, niekumulujący się w otoczeniu i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Odnosząc się do charakteru projektowanej drogi, pełni ona funkcję dojazdu do obszarów rolnych nie podlegających ochronie, w myśl zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112). W KIP wskazano, że wykonanie nowej warstwy ścieralnej, wpłynie na poprawę płynności ruchu, w tym skrócenie czasu przejazdu pojazdów poruszających się po nowej nawierzchni wpłynie korzystnie na zmniejszenie poziomu hałasu i zminimalizuje wibracje pochodzące od poruszających się pojazdów. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz stanu technicznego drogi, co wpłynie na zmniejszenie skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu.

Przedsięwzięcie będzie oddziaływać na jakość powietrza na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji. Podczas prac związanych z realizacją inwestycji emitowane będą do powietrza zanieczyszczenia gazowe i pyłowe ze spalania oleju napędowego w pojazdach i maszynach budowlanych. Podczas realizacji przedsięwzięcia sprzęt, maszyny i pojazdy budowlane będą sprawne. Ponadto należy zastosować rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji pyłu i odorów z mas bitumicznych do środowiska. W tym celu, jak wskazano w KIP na etapie realizacji masy bitumiczne będą transportowane wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu. Źródłem zanieczyszczeń emitowanych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą gazy spalinowe z silników pojazdów przejeżdżających po przedmiotowej drodze. Budowa drogi wpłynie na poprawę parametrów technicznych drogi w porównaniu do stanu obecnego co przełoży się na wzrost komfortu jazdy oraz na jej płynność. Uporządkowany ruch pojazdów, ograniczenie konieczności ruszania i zatrzymania spowoduje redukcję skali i zasięgu emitowanych do środowiska zanieczyszczeń.

Jak przedłożono w KIP, w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowych do powietrza będą stosowane mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operację mieszania kruszywa ze spoiwem lub lepiszczem na placu budowy. Transportowane i składowane na terenie budowy kruszywo i inne materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte, a teren budowy będzie systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia. Silniki maszyn roboczych będą wyłączane w trakcie przerw technologicznych.

Analizowany obszar położony jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 406 Niecka Lubelska (Lublin). Inwestycja nie przecina się z ciekim wodnym, teren inwestycji nie znajduje się na terenie zagrożenia podtopieniami.

Głównym źródłem powstawania ścieków na etapie realizacji, będzie funkcjonowanie zaplecza budowy. Na terenie realizacji ścieki socjalno – bytowe z placu budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone z terenu budowy w miejsca utylizacji. Podczas eksploatacji nie będą powstawały ścieki socjalno – bytowe.

Szacunkowe zapotrzebowanie na ilość wody niezbędnej do procesów technologicznych na etapie realizacji przedsięwzięcia wynosi 200 m<sup>3</sup>, woda na te cele dowożona będzie w beczkowozach. Na cele socjalno - bytowe z kolei wodę będzie dowoził wykonawca. Woda do picia – w szczelnie zamkniętych butelkach w zależności od liczby zatrudnionych pracowników min. 1,5 l/os/zmianę roboczą.

Wystąpienie negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i gruntowe w trakcie realizacji inwestycji może wynikać przede wszystkim z niewłaściwego umiejscowienia

i wyposażenia zaplecza budowy oraz placu materiałowego. Ponadto wzrost uciążliwości może być skutkiem wykorzystania w trakcie prowadzenia robót wadliwego sprzętu budowlanego, w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji, tj.: zaplecze budowy będzie zlokalizowane tak, aby chronić glebę i wody przed ewentualnym zanieczyszczeniem; prace budowlane prowadzone będą wykonywane w sposób eliminujący zanieczyszczenia gleb oraz wód gruntowych. Z dokumentacji wskazano, że dla ochrony wód podziemnych i powierzchniowych przewiduje się zastosowanie sprawnych technicznie maszyn budowlanych, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii będą odprowadzane na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego. Tankowanie jednostek transportowych planuje się poza placem budowy. Przewiduje się stały nadzór nad stanem technicznym wszelkich jednostek sprzętowych oraz usuwanie tych, u których stwierdzono uszkodzenia lub wycieki. W przypadku ewentualnej awarii sprzętu zanieczyszczony grunt zostanie zneutralizowany przy użyciu środków do usuwania substancji ropopochodnych np. sorbentu, a następnie zutylizowany.

Niweleta nawierzchni jezdni została zaprojektowana przy założeniu dostosowania do wysokości istniejących zjazdów i istniejącego terenu oraz przy założeniu zachowania ciągłości prawidłowego spływu wód opadowych. Projekt nie przewiduje zmiany istniejącego sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, będą wsiąkać w nieutwardzoną powierzchnię terenu oraz spływać powierzchniowo do rowów przydrożnych.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, związanych z prowadzonymi pracami budowlanymi. Wytworzone odpady planuje się w pierwszej kolejności poddać odzyskowi w miejscu ich powstawania, a gdy jest to niemożliwe zostaną przekazywane specjalistycznym firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady będą transportowane z częstotliwością wynikającą z procesów organizacyjnych oraz technologicznych. Magazynowanie oraz transportowanie odpadów planuje się prowadzić w sposób zapobiegający ich rozproszению się w środowisku. Generowane na etapie prac budowlanych odpady będą magazynowane selektywnie, w odpowiednio oznaczonych pojemnikach i kontenerach, na wydzielonym i uszczelnionym miejscu, a następnie systematycznie wywożone przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia na ich odbiór i dalsze zagospodarowanie.

Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się powstawanie odpadów m. in. w wyniku prowadzonych prac remontowych, porządkowych, konserwacyjnych, odpadów powstających w wyniku wypadków oraz zdarzeń losowych. Odpady powstające podczas eksploatacji drogi powinni się okresowo usuwać z powierzchni za pomocą wyspecjalizowanego sprzętu a następnie przekazać odpowiednim jednostkom w celu ich dalszego zagospodarowania.

W celu ograniczenia do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami w karcie wskazano, że sposób postępowania z odpadami na etapie eksploatacji będzie zgodny z ustawą o odpadach (t.j. Dz. U. z 2023 r., 1587 ze zm.). Właściwa gospodarka odpadami na terenie inwestycji poprzez stworzenie prawidłowych warunków magazynowania odpadów zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r., w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (t.j. Dz. U. z 2020r., poz. 1742), oraz zapewnienie dalszego zagospodarowania wytworzonych odpadów przez uprawnione do tego podmioty w sposób zgodny z przepisami w zakresie ochrony środowiska spowoduje, że emisja odpadów z terenu inwestycji nie będzie stanowiła negatywnego oddziaływania na środowisko. Jak wskazano w KIP częściową ilość mas ziemnych z wykopów planuje się wykorzystać na terenie budowy, do utwardzanie powierzchni po rozkruszeniu. Szacunkowa ilość wykopów to ok. 1 m<sup>3</sup> / mb. Ziemia pochodząca z wykopów może zostać wykorzystana na miejscu w bilansie mas ziemnych do wykonania nasypów, o ile rodzaj oraz stan pozyskanego gruntu będzie spełniał wymagania normatywów drogowych.



Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w Krzczonowskim Parku Krajobrazowym, na którego terenie obowiązują przepisy rozporządzenia Nr 3 Wojewody Lubelskiego z dnia 23 marca 2005 r. w sprawie Krzczonowskiego Parku Krajobrazowego (Lubel.2005.73.1524). Obowiązujące zakazy na ww. terenie są regulowane ww. rozporządzeniem oraz ustawą z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. 2024 r., poz. 1478), zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma zastosowania z uwagi na to, iż jest ono inwestycją celu publicznego (odstępstwo wynikające z art. 24 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody). Analizowane przedsięwzięcie nie obejmuje swoim zasięgiem innych obszarów podlegających ochronie na podstawie ww. ustawy. Najbliżej zlokalizowanymi formami ochrony przyrody są:

- Rezerwat "Las Królewski" – położony w odległości 4,7 km od planowanej inwestycji,
- Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe - *Kamienny Wąwóz* – położony w odległości 1,7 km od planowanej inwestycji oraz *Szabalowa Góra* położony w odległości 1,9 km od planowanej inwestycji.
- Specjalne Obszary Ochrony NATURA 2000 - *Chmiel PLH060001* zlokalizowany w odległości 4,8 km od inwestycji oraz *Olszanka PLH060012* zlokalizowany w odległości 5,5 km od planowanej inwestycji.

Inwestycja przebiega poza obszarami korytarzy ekologicznych.

Roślinność występująca w sąsiedztwie planowanej inwestycji jest ściśle związana z prowadzoną na tym terenie gospodarką rolną. Dominują rośliny zbożowe oraz sady jabłoniowe. Na występującą w pasie drogowym szatę roślinną mają duży wpływ prowadzone zabiegi związane z bieżącym utrzymaniem drogi np. koszenie poboczy, zimowe utrzymanie drogi, w tym używanie soli drogowej, oraz zgarnianie mas zalegającego na jezdni śniegu i błota w obręb poboczy. Warunki te powodują wytworzenie się zbiorowisk roślinnych o charakterze ruderalnym. Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na lokalną różnorodność biologiczną. Zinwentaryzowana przyroda jest typowa dla terenu przydrożnego, śródpolnego. Na terenie objęty realizacją nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

Jak przedłożono w KIP roboty budowlane związane z wykonaniem rozbiórki, przebudowy i budowy przepustów będą prowadzone poza okresem wiosennej i jesiennej migracji płazów (który trwa od 15 marca do 30 maja oraz od 15 sierpnia do 30 września). Teren objęty realizacją przedsięwzięcia posiada charakter typowo rolniczy i jest eksploatowany przez człowieka, stąd utrudnione jest bytowanie gatunków zwierząt na tym terenie. Wzdłuż drogi nie zaobserwowano zbiorników, zastoisk oraz oczek wodnych, co świadczy o braku potencjalnych stanowisk bytowania płazów.

Pomimo powyższego skazana jest stała kontrola terenu prowadzenia robót, szczególnie wykopów, pod kątem obecności małych zwierząt, w tym płazów. Zwierzęta stwierdzone na placu budowy należy odławiać i przenosić na siedliska zastępcze. Prace należy prowadzić sprawnie, tak aby ograniczyć oddziaływania związane z etapem realizacji inwestycji.

Niezależnie od powyższego, w przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych, na które inwestycja może bezpośrednio oddziaływać, konieczne będzie uzyskanie stosownej decyzji derogacyjnej, wydawanej na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody, w zależności od rodzaju wykonywanych czynności przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska bądź Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Przedmiotowa inwestycja powinna być odporna na ewentualne zmiany klimatu związane ze wzrostem częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk atmosferycznych np. intensywnych opadów śniegu, porywistych wiatrów, co gwarantuje zarówno konstrukcja

jak i zastosowane materiały. Budowa drogi wykonana zostanie z nowych materiałów przy użyciu technologii gwarantujących odporność przedsięwzięcia na zmiany klimatu. W przypadku wystąpienia anomalii pogodowych należy na bieżąco kontrolować stan drogi oraz w miarę potrzeby wykonywać prace remontowe, przywracające wyjściowe parametry techniczne drogi.

W odniesieniu do oddziaływań skumulowanych w KIP stwierdzono, iż w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia w chwili obecnej nie przewiduje się realizacji przedsięwzięć, których oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Z analizy szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 pkt. 2 ustawy OOŚ wynika, że planowana inwestycja nie jest usytuowana na obszarze: siedlisk łęgowych oraz ujść rzek, wybrzeża i środowiska morskiego, przylegającym do jezior, górskim, obszarze o znaczeniu historycznym, kulturowym lub archeologicznym, na terenie uzdrowiska. Zgodnie z art. 32 i 33 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2024r., poz. 1292) odkryte w trakcie prac ziemnych przedmioty posiadające cechy zabytku podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest do wstrzymania wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiedniego zabezpieczenia miejsca i niezwłocznego powiadomienia stosownych służb konserwatorskich.

Planowane przedsięwzięcie nie jest także kwalifikowane jako zakład o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a prawidłowa eksploatacja będzie minimalizowała możliwości wystąpienia awarii bądź jej skutki. Zakładając prawidłowe użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem oraz z zachowaniem przepisów BHP i ochrony środowiska oraz wykonywanie bieżących kontroli, przeglądów i napraw brak jest podstaw do prawdopodobnego wystąpienia poważnej awarii przemysłowej bądź katastrofy budowlanej. Ze względu na usytuowanie inwestycji w znacznej odległości od granicy państwa nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykroczyło poza terytorium kraju.

Planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Na podstawie zebranych materiałów i dowodów, w toku przeprowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie, w tym opinie organów opiniujących, biorąc pod uwagę kryteria zawarte w § 3 ust. 2 pkt 2 w zw. 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 ze zm.) oraz rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia, Wójt Gminy Rybczewice uznał, że realizacja inwestycji nie spowoduje oddziaływania na środowisko w zakresie wymagającym jego analizy w postępowaniu, w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Na etapie całego postępowania nie wpłynęły żadne wnioski do planowanego przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

## Pouczenie

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody 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 której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-10 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, przy czym zgodnie z art. 72 ust. 3 ww. ustawy wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna. Wskazany powyżej termin może ulec wydłużeniu o cztery lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – art. 87. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-10 wyżej cytowanej ustawy.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie, za pośrednictwem Wójta Gminy Rybczewice, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



**WÓJT**  
*mgr Elżbieta Masic*

### Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

### Otrzymują:

1. Wnioskodawca.
2. Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Gminy Rybczewice
3. Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Rybczewice
4. Strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 k.p.a
5. a/a.

### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, ul. Bazylianówka 46, 20-144 Lublin
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świdniku, Al. Lotników Polskich 1, 21-040 Świdnik,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu, ul. Młyńska 27, 22-400 Zamość



### **Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

**Dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi gminnej nr 105779L w miejscowości Stryjno Drugie”.**

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa drogi gminnej nr 105779L w miejscowości Stryjno Drugie na długości około 1,5 km. Początek trasy odcinka zlokalizowano w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2123L. Koniec trasy zlokalizowano w km 1+500. Należy mieć przy tym na uwadze, iż dokładne kilometraże początku oraz końca trasy mogą ulec nieznacznej zmianie w toku realizacji projektu budowlanego, w zależności od zastosowanych rozwiązań projektowych, uzyskanych decyzji, opinii i uzgodnień.

Inwestycja znajduje się na terenie województwa lubelskiego, w powiecie świdnickim, w gminie Rybczewice.

Głównym celem poprawa stanu technicznego drogi gminnej nr 105779L w miejscowości Stryjno Drugie.

Dla wykonania przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie typowej technologii dla budownictwa drogowego. Realizacja przedsięwzięcia pociągać będzie za sobą wykonanie szeregu prac przygotowawczych oraz budowlanych związanych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego. Prace będą wykonywane ręcznie i mechanicznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i p.poż. oraz z utrzymaniem dostępności do dróg publicznych. Przewidziany sposób prowadzenia robót budowlanych jest zgodny z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z ustawą o drogach publicznych.

Realizacja inwestycji obejmować będzie:

- przebudowę istniejących oraz wykonanie nowych odcinków rowów przydrożnych,
- budowę przepustów pod jezdnią,
- budowę skrzyżowań,
- budowę nawierzchni jezdni,
- budowę zjazdów publicznych oraz indywidualnych,
- wprowadzenie docelowej, stałej organizacji ruchu,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Przyjęte parametry techniczno – użytkowe drogi, po zakończeniu realizacji inwestycji:

- szerokość jezdni – 3,50 m ÷ 5,00 m,
- szerokość poboczy – 0,75 m ÷ 1,25 m.

Lokalizacja inwestycji przebiega po śladzie istniejącego szlaku drogowego. Droga przebiega przez tereny o przeznaczeniu rolniczym (grunty orne, łąki trwałe, pastwiska). W bezpośrednim sąsiedztwie drogi brak zabudowy mieszkaniowej.

Szerokość istniejącego pasa drogowego nie jest wystarczająca do zrealizowania inwestycji o zamierzonym parametrach. Inwestycja będzie realizowana na działkach stanowiących istniejący pas drogowy oraz działkach prywatnych zajętych pod drogę w trybie przewidzianym specustawą drogową.

Łączna powierzchnia terenu objętego realizacją przedsięwzięcia będzie wynosić około 10 tys. m<sup>2</sup>. Powierzchnię asfaltowej jezdni w stanie docelowym wstępnie szacuje się na około 8 tys. m<sup>2</sup>. Ostateczne powierzchnie terenu objętego realizacją przedsięwzięcia oraz jezdni zostaną określone w toku realizacji projektu budowlanego.

Po zrealizowaniu inwestycji w granicach pasa drogowego będą mieścić się takie elementy jak:

- a) jezdnia,
- b) pobocza,
- c) zjazdy,
- d) elementy odwodnienia pasa drogowego,
- e) infrastruktura towarzysząca (sieci uzbrojenia terenu, oznakowanie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu).

Niweleta nawierzchni jezdni została zaprojektowana przy założeniu dostosowania do wysokości istniejących zjazdów i istniejącego terenu oraz przy założeniu zachowania ciągłości prawidłowego spływu wód opadowych. Przyjęte parametry układu geometrycznego drogi oraz zaprojektowana konstrukcja wzmocnienia nawierzchni jezdni są zgodne z obowiązującymi krajowymi przepisami.

Nowa nawierzchnia zabezpieczy drogę przed rozmyciem. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne zapewnią właściwą sztywność oraz nośność nawierzchni. Powierzchnia warstwy ścieralnej pozwoli uzyskać odpowiednią szorstkość.

W wyniku przeprowadzonej inwestycji powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny. Nastąpi zdecydowana poprawa warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości dla środowiska. Znacznie wzrośnie bezpieczeństwo rowerzystów oraz pieszych.

Projekt nie przewiduje zmiany istniejącego sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, które wsiąkają w nieutwardzoną powierzchnię terenu oraz spływają powierzchniowo do rowów przydrożnych.

**WÓJT**  
  
**mgr Elżbieta Masicz**