

Stubno, dnia 11.01.2017 r.

WI. 6220.5.2016

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udzielaniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr z 2016 r., poz. 71) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2016 r, poz. 23 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Powiatowych w Przemyślu z dnia 06.12.2016 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiocie oddziaływania inwestycji na środowisko pn.: „Przebudowa mostu JNIO1003122 w ciągu DP nr 1823 w m. Stubno”

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Przebudowa mostu JNIO1003122 w ciągu DP nr 1823R w miejscowości Stubno”

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 06.12.2016 r. znak: ZDP.VII.430-30/2016 Zarząd Dróg Powiatowych w Przemyślu zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiocie oddziaływania na środowisko inwestycji pn.: „Przebudowa mostu JNIO1003122 w ciągu DP nr 1823R w m. Stubno”. Do wniosku dołączono wymagane załączniki: Kartę Informacyjną, mapę ewidencyjną, wypis z ewidencji gruntów, mapę poglądową terenu inwestycji.

Zgodnie z art. 73 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r., poz. 352 ze zm.) zwana dalej O informacji oraz art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) zawiadomiono o wszczęciu postępowania. Zawiadomienie umieszczono na stronie BIP tut. Urzędu Gminy – podano do publicznej wiadomości w oparciu o art. 49 Kpa. W tym przypadku pozwala na to przepis szczególnie ustawy O informacji.

Obwieszczeniem w dniu 09.12.2016 r. zgodnie z art. 323 ust.1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy O informacji podano do publicznej wiadomości, że przystąpiono do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w zakresie wymienionego przedsięwzięcia (BIP, tablica ogłoszeń urzędowych). Zainteresowane strony mogły składać uwagi i wnioski w formie pisemnej, elektronicznej i ustnie przez okres 21 dni – uwagi, wnioski nie wpłynęły.

Pismami znak: WI.6220.5.2016 z dnia 09.12.2016 r. zwrócono się do Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię sanitarną oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie o wydanie opinii lub zakresu raportu w sprawie tego przedsięwzięcia. Korektę wymienionego pisma dokonano w dniu 15.12.2016 r. – we wniosku pomyślono zadanie.

Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak: SNZ.9020.4.42.2016.BW z dnia 29.12.2016 r. wyraził opinię, że uznaje za zbędne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia, również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak: WOOS.4240.13.38.2016.MG.9 z dnia 11.01.2017 r. wyraził opinię, że dla wymienionego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Postanowieniem z dnia 11.01.2017 r. znak: WI.6220.5.2016 Wójt Gminy Stubno stwierdził brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: "Przebudowa mostu JNIO1003122 w ciągu DP nr 1823R w m. Stubno".

Przedsięwzięcie polega na:

- całkowitą rozbiórkę istniejącego pomostu mostu wraz z dojazdami w obrębie przyczółków mostu,
- całkowitą rozbiórkę przyczółków pełnościennych z uwagi na zły stan techniczny podpór,
- wykonanie nowych przyczółków mostowych z wykonaniem nowych fundamentów,
- wykonanie nowej płyty pomostu mostu stałego jednoprzęsłowego o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej. Ustrój nośny będzie stanowić konstrukcja żelbetowa belkowo - płytowa,
- w związku z koniecznością utrzymania płynności niwelety mostu przewiduje się przebudowę (adaptację) dojazdów do mostu na odcinku o długości ok. 75 m wraz z dostosowaniem konstrukcji drogi do obowiązujących przepisów - w związku z koniecznością podniesienia niwelety mostu z uwagi na obliczenia światła mostu przewiduje się przebudowę drogi powiatowej na odcinku około 60m.
- umocnienie koryta kanału Bucowskiego poprzez wykonanie umocnieniem skarp około 5 m powyżej i poniżej mostu opaska kamienną oraz powyżej opaski narzutem kamiennym w płotkach. W ramach umocnienia dna kanału założono wykonanie narzutu kamiennego.
- uporządkowanie terenu.

Powiązania z innymi przedsięwzięciem, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań.

Wykorzystanie zasobów naturalnych.

W Związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wykorzystania zasobów naturalnych.

Emisja i występowanie innych uciążliwości.

Faza realizacji przedsięwzięcia będzie związana z:

- w ramach prowadzonych prac budowlanych będzie naruszona, a następnie przywrócona zieleń niska poprzez obsianie skarp. Kopaliny nie będą eksploatowane. W trakcie robót będą stosowane materiały i technologie wykluczające możliwość skażenia wody, gleby i powietrza.

W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu inwestycji w czasie robót należy przestrzegać następujących zasad:

- prace budowlano-montażowe będą wykonywane w porze dziennej;
- będą stosowane maszyny i urządzenia oraz środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym;
- transport materiałów i sprzętu zorganizować w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
- unikanie koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczenie jałowej pracy silników spalinowych;
- ścieki sanitarne w czasie robót będą odprowadzane do kontenerowych sanitariatów.

Zarówno realizacja, jak i eksploatacja przedsięwzięcia powinna zapewniać zachowanie zasad ochrony środowiska. Dla omawianego przedsięwzięcia przewiduje się następujące rozwiązania szczegółowe:

- niezbędne zabezpieczenia przed ewentualnym przedostaniem się zanieczyszczeń pochodzących z placu zaplecza Wykonawcy Robót do wód Kanału Bucowskiego.
- w toku realizacji używane będą materiały bezpieczne dla środowiska, materiały i surowce będą składowane poza obszarem koryta kanału, w taki sposób, aby nie było możliwości przedostania się ich do wód Kanału Bucowskiego lub spowodowania zanieczyszczenia przyległego terenu,
- w fazie robót budowlanych związanych z robotami rozbiórkowymi i ziemnymi zapewnione zostanie zabezpieczenie cieku przed zamulaniem wskutek długotrwałej, zwiększonej ilości zanieczyszczeń, w szczególności przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów rozbiórkowych i stosowanych do budowy lub wprowadzaniem dużych ilości zawieszin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu, osiągnie się to poprzez ograniczenie czasu prowadzenia robót rozbiórkowych w korycie Kanału Bucowskiego oraz właściwą organizację pracy,
- powstające odpady, w tym z prac rozbiórkowych będą bezpiecznie usuwane i magazynowane poza obszarem koryta kanału, w taki sposób, aby nie były źródłem zanieczyszczenia środowiska lub powstania szkód,
- składowanie w specjalnie wyznaczonych miejscach oraz odpowiednią segregację, a następnie ponownie wykorzystywane lub utylizowane powstających odpadów,
- warstwy urodzajnej gleby zdejmowane będą i składowane oddzielnie, a następnie wykorzystywane przy rekultywacji po zakończeniu robót,
- stosowane będą zabezpieczenia kanału przed ewentualnym wpadaniem do niej elementów konstrukcji, stosowanych surowców i materiałów lub odpadów,
- roboty związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu należy wykonywać ze stanowisk brzegowych,
- zabezpieczenie przebudowywanych skarp przed erozją w czasie opadów i splukiwaniem zanieczyszczeń do kanału,

- osłonięcie (oddzielenie od wykopu) odsłoniętych podczas prac ziemnych korzeni krzewów pozostających oraz ich sukcesywne nawadnianie,
- zachowanie szczególnej staranności podczas prowadzenia robót w przypadku występowania podwyższonych stanów wód kanału; niezbędne jest wówczas monitorowanie kanału i podejmowanie decyzji w porozumieniu z jej administratorem, w zależności od rozwoju sytuacji; przewiduje się prowadzenie prac w obrębie koryta kanału poza okresami potencjalnie powodziowymi,
- po zakończeniu realizacji robót teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu umożliwiającego jego użytkowanie,
- optymalizowane będą sposoby zimowego utrzymania drogi i mostu, przy zastosowaniu środków wykluczających możliwość spowodowania zagrożenia dla wód kanału,
- prace będą prowadzone w taki sposób, aby minimalizować możliwość zanieczyszczenia wód kanału lub ingerowania w przyległy teren,
- w trakcie eksploatacji utrzymanie terenów zielonych na poboczach drogi i skarpach będzie zapewnione poprzez ich koszenie – nie będą stosowane herbicydy.

Niezależnie od powyższego wykonywanie robót musi być prowadzone zgodnie ze sztuką budowlaną i zasadami bezpiecznego oraz ekonomicznego obchodzenia się z substancjami i materiałami, a późniejsza eksploatacja zapewnić utrzymanie obiektów we właściwym stanie przy zachowaniu zasad wynikających z przepisów prawa i obowiązków zarządcy drogi

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowania technologii – nie występuje.

Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczenia się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

- a. *obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych* – nie występują;
- b. *obszary wybrzeży* – nie występują;
- c. *obszary górskie lub leśne* – nie występują;
- d. *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary zbiorników wód śródlądowych* – nie występują;
- e. *obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody* - nie występują (brak oddziaływania);
- f. *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne* – nie występują;
- g. *gęstość zaludnienia* – przedsięwzięcie nie ma wpływu na gęstość zaludnienia;
- h. *obszary przyległe do jezior* - nie występują;

i. *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej* – nie występują.

Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego, w odniesieniu do uwarunkowań wynikających z:

a. *zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczny ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać* – przedsięwzięcie nie powoduje zmiany zasięgu geograficznego oddziaływania, ani też nie powoduje zmiany oddziaływania na dotychczasową liczbę ludności;

b. *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze* – uwzględniając charakter inwestycji oraz jego odległość do granicy państwa, przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na obszary położone poza granicami Polski;

c. *wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej* – rodzaj i zakres przedsięwzięcia nie ma wpływu negatywnego na istniejącą infrastrukturę;

d. *prawdopodobieństwo oddziaływania* – oddziaływanie na środowisko będzie związane zarówno z fazą realizacji przedsięwzięcia jak i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia i dotyczyło będzie przede wszystkim oddziaływania na klimat akustyczny i powietrze oraz wytwarzanie odpadów i ścieków. Choć obecnie na drewnianym moście klimat akustyczny jest większy. Inne pozostaną bez zmian;

e. *czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania* – oddziaływanie jakie nastąpi podczas realizacji inwestycji będzie krótkotrwałe i okresowe. Uciążliwości nastaną po zakończeniu prac. Faza eksploatacji przedsięwzięcia będzie (jak obecnie) związana z emisją zanieczyszczeń oraz hałasu choć znacznie mniejszego. Są działanie o charakterze ciągłym. Podczas eksploatacji będą wytwarzane także odpady i ścieki – będą to oddziaływania o charakterze pośrednim.

Biorąc pod uwagę przedstawione okoliczności, wymienione opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Przemyślu, a także brak innych uwag lub zastrzeżeń w trakcie postępowania – odstąpienie od oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko jest uzasadnione – dlatego orzekam jak w sentencji

POUCZENIE

Od decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Przemyślu za pośrednictwem Wójta Gminy w Stubnie w terminie 14-tu dni licząc od dnia doręczenia.

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Przemyślu
Pl. Dominikański 3
37-700 Przemyśl
2. a/a



WOJTA
mgr Janusz Słabiński

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie

Al. Józefa Piłsudskiego 38

35-001 Rzeszów

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Przemyślu

ul. B-pa Glazera 9

37-700 Przemyśl

Załącznik do decyzji Wójta Gminy w Stubnie

znak: WI.6220.5.2016 z dnia 11.01.2017 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

W ramach inwestycji przewiduje się:

- całkowitą rozbiórkę istniejącego pomostu mostu wraz z dojazdami w obrębie przyczółków mostu,
- całkowitą rozbiórkę przyczółków pełnościennych z uwagi na zły stan techniczny podpór.
- Wykonanie nowych przyczółków mostowych wraz z wykonaniem nowych fundamentów.
- Wykonanie nowej płyty pomostu mostu stałego jednoprzęsłowego o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej. Ustrój nośny będzie stanowić konstrukcja żelbetowa belkowo - płytowa,
- w związku z koniecznością utrzymania płynności niwelety mostu przewiduje się przebudowę (adaptację) dojazdów do mostu na odcinku o długości ok. 75 m wraz z dostosowaniem konstrukcji drogi do obowiązujących przepisów - w związku z koniecznością podniesienia niwelety mostu z uwagi na obliczenia światła mostu przewiduje się przebudowę drogi powiatowej na odcinku około 60m.
- umocnienie koryta kanału Bucowskiego poprzez wykonanie umocnieniem skarp około 5 m powyżej i poniżej mostu opaska kamienną oraz powyżej opaski narzutem kamiennym w płotkach. W ramach umocnienia dna kanału założono wykonanie narzutu kamiennego.
- uporządkowanie terenu.

Planowana inwestycja rozwiązuje problemy komunikacyjne na skalę gminy i powiatu poprzez poprawę bezpieczeństwa skomunikowania ruchu lokalnego mieszkańców po obu stronach kanału Bucowskiego – zapewnienie komunikacji samochodowej i pieszej.

Przebudowa mostu nie wpłynie na zwiększenia lokalnego ruchu kołowego (przepustowości drogi) – **nie będzie drogą o znaczeniu wojewódzkim czy krajowym.** Zakres przewidzianych do wykonania robót przywróci właściwe dla danej klasy drogi jej walory użytkowe.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego

Inwestycja będzie oddziaływać na następujące działki ewid.: 1924, 1935, 1981, 1476/1 położone w obrębie 0008 Stubno, Jedn. Ewid 181309_2 Stubno.

Planowana powierzchnia zajmowana przez odbudowywany obiekt, dojazdy oraz inne elementy znajdujące się w obrębie mostu wynosić będzie około 1250 m².

Wykonanie zabezpieczenia Kanału w postaci umocnienia koryta kanału Bucowskiego poprzez wykonanie umocnieniem skarp około 5 m powyżej i poniżej mostu opaska kamienną oraz powyżej opaski narzutem kamiennym w płotkach. W ramach umocnienia dna kanału założono

wykonanie narzutu kamiennego zgodnie z wydanymi warunkami przez PZMIUW Inspektorat w Jarosławiu Zakres ubezpieczenia wskazano w pkt. 10 niniejszej karty.

Zajmowana powierzchnia zaplecza budowy będzie zminimalizowana ze względu na konieczność zachowania otaczającego terenu i ograniczenia do minimum wkraczania na sąsiednie posesje. Droga dojazdowa do mostu (dojazdy)

Szerokość korony drogi przy moście wyniesie ok. 12.5 m.

Na projektowaną szerokość drogi składają się następujące elementy:

- jezdnia bitumiczna - szerokość 5,50 - 6,0m;
- pobocza utwardzone - szerokość 2x1,25m.

W profilu podłużnym niweletę drogi powiatowej oraz przebieg jej na moście zaprojektowano tak, aby zminimalizować ilości robót na dojazdach. Konstrukcję jezdni zaprojektowano dla kategorii ruchu KR-2. Dojazdy do mostu przewiduję się wykonać w taki sposób, aby zminimalizować trudności w poruszaniu się ruchu lokalnego.

Przebudowywany most został wybudowany w roku 1977 r. jako obiekt jednoprzęsłowy o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej posadowiony na żelbetowych podporach. Konstrukcje mostu stanowią pomost stalowo - drewniana.

Obiekt znajduje się w ciągu drogi powiatowej 1823 R Stubno – Korczowa na dz. nr ew. 1935 i 1924 Obręb 0006 Stubno, Jedn. Ewid 181309_2 Stubno.

Jest to obiekt jednoprzęsłowy, wykonany w niewielkim nasypie drogi o długości całkowitej $L_c = 16,40$ m i szerokości całkowitej $B_c = 5,29$ m. Szerokość użytkowa obiektu wynosi $B_u = 5,09$ m, w tym jezdnia szerokości 4,88 m oraz obustronne opaski bezpieczeństwa szerokości po 0,1 m. Dojazdy do mostu poza obiektem przebiegają na prostych odcinkach drogi, przechodzących następnie w łuki poziome.

Most wykonano o konstrukcji z rusztu stalowego z żelbetowym wraz z wykonanym pomostem drewnianym.

Istniejący most znajduje się nad korytem Kanału Bucowskiego (działka Nr 1981 0006 Stubno, Jedn. Ewid 181309_2 Stubno). Koryto kanału o szerokości około 6,5 m jest symetryczne. Dno kanału wyścielone jest piaskiem, a skarpa przykorytowa na lewym i na prawym brzegu porośnięta jest krzewami i drzewami. Skarpy w rejonie istniejących przyczółków nie są umocnione.

Drogi dojazdowe stanowią część drogi powiatowej 1823 R Stubno - Korczowa posiadają nawierzchnie z betonu asfaltowego szerokości 5.0 – 5.5 m oraz pobocza gruntowe szerokości 2 x 1.0 m.

Rodzaj technologii

Dla przedsięwzięcia, którym jest przebudowa mostu wraz z przebudową dojazdów można wyróżnić procesy technologiczne związane z prowadzeniem budowy oraz eksploatacji ewentualnie z późniejszą likwidacją. Poniżej omówiono każdy z tych elementów.

Faza budowy:

Inwestycja w postaci przebudowy mostu i przebudowy dojazdów nie ma charakteru produkcyjnego. W punkcie tym opisano technologię prowadzenia robót.

Zakres prac przewidzianych dla przedmiotowej inwestycji:

- obustronna rozbiórka dojazdów do mostu w zakresie niezbędnym do odbudowy podpór skrajnych obiektu.,
- rozbiórka wyposażenia,
- rozbiórka konstrukcji przęsła mostu,
- rozbiórka przyczółków mostu,
- przebudowa przyczółków mostu
- wykonanie przęsła mostu,
- przebudowa dojazdów do mostu wraz ze zjazdami z drogi,
- budowa umocnień brzegów kanału,
- rekultywacja terenu.

Zakres prac ingerujących w koryto kanału Bucowskiego:

- przebudowa przyczółków mostu (częściowo zlokalizowane poza korytem),
- wykonanie odbudowy skarp w obrębie przyczółków,
- budowa umocnień brzegów i dna kanału.

Wszelkie prace związane z przebudową mostu i przebudową dojazdów zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców, użytkowników drogi i otaczającego środowiska. Roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu ze względu na charakter i zakres prac, częściowo prace zostaną wykonane ręcznie (roboty wykończeniowe).

Transport maszyn i materiałów będzie odbywał się po istniejących drogach dojazdowych. Nie przewiduje się dodatkowego zniszczenia zbiorowisk roślin w związku z pracami budowlanymi oraz organizacją zapleczy.

Czas realizacji inwestycji polegającej przebudową mostu wraz z przebudową /adaptacją/ dojazdów przewidziano na około 5 miesięcy w roku 2017.

Droga – dojazdy do mostu

Przebudowywana droga powiatowa 1823 R będąca odwadniana powierzchniowo poprzez nadanie jezdni odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych oraz poprzez rowy drogowe. Woda z jezdni będzie spływała do rowów przydrożnych trawiastych po skarpach obsianych trawą. Zastosowanie rowów trawiastych otwartych pozwoli na odprowadzanie wód opadowych bez ich oczyszczania. Nie powinno wystąpić, z uwagi na lokalny charakter drogi o niskim natężeniu ruchu zanieczyszczenie pochodzące od ruchu pojazdów. Odwodnienie drogi w obrębie mostu (w zasięgu skrzydełek przyczółków) przewidziano, jak odwodnienie zapewniane poprzez kratki ściętkowe i sieć przykanalików.



WÓJT
mgr Janusz Ślabicki