

DECYZJA NR 2/2021
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247, z późn. zm.) – zw. dalej jako Uooś, art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735.) – zw. dalej jako K.p.a., po rozpatrzeniu wniosku inwestora: Gminy Wierzbica z dnia 5 maja 2021 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi gminnej nr 104539L w miejscowości Staszycie i Chylin na terenie gminy Wierzbica”,

orzekam

1. O możliwości realizacji przedsięwzięcia p.n: „Budowa drogi gminnej nr 104539L w miejscowości Staszycie i Chylin na terenie gminy Wierzbica”, bez potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
2. Określam warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych, zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - 1) wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków (tj. w okresie od 16 października do końca lutego). W przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie lęgowym ptaków należy zapewnić nadzór eksperta przyrodnika z co najmniej kilkuletnim, udokumentowanym doświadczeniem w pracy w terenie lub dorobkiem naukowym z zakresu ornitologii, którego zadaniem będzie kontrolowanie realizacji ww. prac w odniesieniu do obowiązujących zakazów ochrony gatunkowej. W przypadku stwierdzenia gniazd ptaków w okresie rozrodczym należy wstrzymać prace do czasu uzyskania od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie zgody na niszczenie gniazd i siedlisk gatunków chronionych, w myśl art. 56 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 55 z późn. zm.).
 - 2) w celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do usunięcia przed uszkodzeniem lub zniszczeniem w czasie realizacji inwestycji należy zastosować następujące rozwiązania:
 - a) w sytuacji, gdy prace ziemne w otoczeniu drzew przeprowadzane będą w sezonie suchym, zabezpieczyć korzenie i glebę w ich otoczeniu od strat wilgoci,
 - b) prowadząc prace w pobliżu drzew zachować ostrożność w celu nie dopuszczenia do odkrycia, przesuszenia i uszkodzenia systemu korzeniowego; w przypadku konieczności odsłonięcia korzeni, przykryć je matą lub włókniną w celu zabezpieczenia przed przesuszeniem,
 - c) w bliskim sąsiedztwie drzew prace ziemne wykonywać ręcznie,
 - d) w otoczeniu drzew nie składować materiałów budowlanych.
 - 3) w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace związane z realizacją inwestycji należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach 6.00-22.00);
 - 4) sprzęt wykorzystywany podczas prac budowlanych musi być w pełni sprawny i spełniać wymogi dopuszczające go do użytku oraz zapewnić ochronę wód powierzchniowych

i gruntowych oraz ochronę gruntu przed zanieczyszczeniami, ochronę powietrza przed emisją pyłów i gazów oraz ochronę przed emisją hałasu do środowiska;

5) zaplecze budowy oraz miejsca pracy sprzętu budowlanego, w których mogą wystąpić niekontrolowane zanieczyszczenia gruntu należy wyposażyć w odpowiednią ilość sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia mogącego wystąpić w następstwie sytuacjach awaryjnych. Zanieczyszczony substancjami ropopochodnymi grunt należy wybrać i przekazać upoważnionym do neutralizacji podmiotom;

6) ścieki bytowe na etapie realizacji inwestycji odprowadzać przez przenośne toalety, a następnie okresowo opróżniać i wywozić na oczyszczalnię ścieków przez uprawniony do tego podmiot;

7) odpady należy przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów;

8) w przypadku natrafienia podczas realizacji inwestycji na ruchome zabytki archeologiczne w postaci ceramiki, kafli, szkła, przedmiotów krzemiennych, kości ludzkich lub zwierzęcych Inwestor poinformuje o zaistniałej sytuacji Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie;

9) na etapie eksploatacji, do zimowego utrzymania drogi stosować należy substancje, które dopuszczone są przepisami prawa tj. zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. z 2005 r. Nr 230 poz.1960).

3. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Dnia 5 maja 2021 r. do Wójta Gminy Wierzbica wpłynął wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia – Gminy Wierzbica, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji p.n.: „Budowa drogi gminnej nr 104539L w miejscowości Staszyce i Chylin na terenie gminy Wierzbica”.

Do wniosku załączono dokumenty wymienione w art. 74 ust. 1 pkt 2, 3, 3a Uooś.

Objęta wnioskiem inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 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).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 Uooś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt.

Ponieważ w powyższej sprawie liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 Uooś stosuje się przepis art. 49 § 1 K.p.a. – zawiadomienie stron o wszczęciu postępowania administracyjnego nastąpiło przez obwieszczenie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Wierzbica oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Wierzbica, które podano do publicznej wiadomości dnia 5 maja 2021 r.

Zgodnie z przedłożoną Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia – zw. dalej jako KIP planowana inwestycja polegać będzie na budowie drogi gminnej nr 104539L w miejscowości Staszyce i Chylin na terenie gminy Wierzbica. Realizacja inwestycji obejmie odcinek od km 0+0,000 do km 2+645,59. Długość drogi objętej opracowaniem wyniesie około 2,645 km.

Z informacji zawartych w KIP wynika, iż kilometraż początku oraz końca trasy wskazanego odcinka drogi może ulec nieznacznej zmianie w toku realizacji projektu budowlanego.

Z przedłożonej KIP wynika, iż planowany do realizacji odcinek drogi nr 104539L znajduje się na działkach nr 10/2 i 10/3 w obrębie Chylin oraz 198 w obrębie Kozia Góra na

teren gminy Wierzbica. Lokalizacja inwestycji przebiega po śladzie istniejącego szlaku drogowego.

Planowana inwestycja obejmuje budowę drogi o nawierzchni bitumicznej poprzez wykonanie konstrukcji zgodnie z obowiązującymi przepisami i dostosowanie jej parametrów do parametrów nośności konstrukcji do przenoszenia obciążeń w zabudowie budownictwa mieszkaniowego i obszarze niezabudowanym. Inwestycja ma na celu zapewnienie ciągłości ruchu w sieci dróg gminnych poprzez poprawę dostępności do zabudowań oraz obiektów użyteczności publicznej, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i pojazdów.

Analizowany odcinek drogi przebiega w terenie niezabudowanym. Wzdłuż początkowego i końcowego odcinka drogi występuje zabudowa zagrodowa.

Droga w stanie istniejącym ma ukształtowany korpus drogowy i jest częściowo utwardzona płytami żelbetonowymi. Istniejąca nawierzchnia w części nie nadaje się do wykorzystania jako część dolnej warstwy i częściowo zostanie rozebrana, w część zaś, gdzie jest w dobrym stanie technicznym zostanie pozostawiona. Droga gminna posiada przekrój szlakowy, jednojezdniowy, odwodnienie odbywa się powierzchniowo.

Zagospodarowanie terenu pasa drogowego w stanie istniejącym przedmiotowej drogi jest następujące:

- droga utwardzona płytami żelbetonowymi,
- zlokalizowane rowy przydrożne,
- jeden przepust pod drogą,
- zjazdy publiczne i indywidualne,
- urządzenia sieci uzbrojenia terenu,
- nieliczne zakrzaczenia i zadrzewienia.

Inwestycja swoim zakresem nie wykracza poza istniejący pas drogowy drogi gminnej.

Z informacji zawartych w KIP wynika, iż na istniejącej drodze należy wykonać pełną konstrukcję drogi oraz ukształtować profil podłużny i spadki poprzeczne w celu sprawnego odprowadzenia wody. Skrzyżowania z drogami gminnymi i powiatowymi nie będą przebudowywane, planuje się jedynie połączenie drogi gminnej ze wspomnianymi drogami-łukami poziomymi o promieniach R-6,00-9,00 m, zgodnie z istniejącymi wyokrągleniami. Istniejące skrzyżowania określono jako proste. Warunki widoczności na skrzyżowaniach zostały spełnione.

Z przedłożonych w KIP informacji wynika, iż planuje się wykonanie na całej długości drogi pełnej konstrukcji łącznie z nawierzchnią asfaltową o szerokości 5,5 m. Szerokość poboczy gruntowych utwardzonych kruszywem kamiennym łamanym wyniesie 2 x 0,75 m. W kilometrażach od km 0+000,00 do km 1+100,00 oraz od km 2+600,00 do km 2+645,59 zostaną wykonane chodniki z kostki betonowej o łącznej długości około 300 m zaś od km 0+040,00 do km 0+100,00 miejsca postojowe z kostki betonowej wraz z pełną konstrukcją o powierzchni około 300 m².

W ramach realizacji inwestycji planowane są również zjazdy indywidualne na działki o szerokości 4,00 m, połączone z jezdnią skosami, które zostaną ukształtowane poprzez utwardzenie kruszywem do granicy pasa drogowego w celu łagodnego połączenia jezdni z działkami. Zjazdy publiczne zaplanowano jako bitumiczne o szerokości 4,00-5,00 m tak, jak konstrukcję drogi, połączone z jezdnią łukami poziomymi R-6,00 m. Nie jest planowane wykonywanie nowych przepustów. W ramach robót oczyszczone zostaną również istniejące przepusty z rur betonowych pod drogą 400-1000 mm oraz wymienione zostaną przepusty pod zjazdami - wzdłuż drogi z betonowych na PEHD 400-600 mm bez zmian średnic i długości.

Po zrealizowaniu inwestycji w granicach pasa drogowego będą mieścić się takie elementy jak: jezdnia, pobocza, chodniki i miejsca postojowe, zjazdy publiczne

i indywidualne, elementy odwodnienia pasa drogowego (rowy i przepusty), infrastruktura towarzysząca (sieci uzbrojenia terenu, kanał technologiczny, oznakowanie).

Z informacji zawartych w KIP wynika, iż powierzchnia nawierzchni asfaltowej wyniesie 14 550,00 m².

Teren inwestycji w całości jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wierzbica.

Dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 Uoos, organem właściwym w sprawie wydania opinii, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 Uoos jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, państwowy powiatowy inspektor sanitarny oraz organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej – Wody Polskie.

Zatem w myśl art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 Uoos, organ prowadzący postępowanie pismem znak Bd.6220.3.2021 z dnia 5 maja 2021 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych II w Chełmie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chełmie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarządu Zlewni w Białej Podlaskiej, o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmie, pismem z dnia 14 maja 2021 r. znak NS-NZ.9027.2.50.2021 wyraził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. W swojej opinii organ ten wskazał, że biorąc pod uwagę informacje zawarte w KIP, uznano, że ze względu na przyjętą technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań wobec czego sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest wymagane.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Białej Podlaskiej pismem z dnia 21 maja 2021 r. znak LU.ZZŚ.1.4360.124.2021.MM, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

Organ ten wskazał, że przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza terenami zagrożonymi powodzią. Najbliższe ujęcie wody zlokalizowane jest w odległości ok. 2,6 km od terenu inwestycji. Najbliższy ciek wodny przepływający w pobliżu planowanej inwestycji (ok 0,30 km) to rzeka Lepitucha.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 407 Niecka Lubelska (Chełm-Zamość).

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim:

- PLRW2000232663469 o nazwie „Lepitucha”. Stan ogólny - zły, stan/potencjał ekologiczny - słaby, stan chemiczny - dobry. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. Typ odstępstwa 4(4) - 1: brak możliwości technicznych. Dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. JCWP nie zalicza się do części wód wyznaczonych jako wody wrażliwe na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych, zalicza się natomiast do części wód wyznaczonych jako obszary wrażliwe na substancje biogenne.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym kodem PLGW200091, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Negatywne oddziaływanie, jakie może wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie związane z możliwością zanieczyszczenia wód gruntowych w wyniku awarii pracującego sprzętu i wycieku substancji ropopochodnych do ziemi. Do robót budowlanych powinny być dopuszczone sprawne technicznie maszyny i urządzenia. W razie wycieku ze sprzętu budowlanego substancji zagrażających środowisku, zanieczyszczoną ziemię należy zabezpieczyć i zneutralizować odpowiednim sorbentem. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane w miejscu o utwardzonym podłożu uniemożliwiającym przedostanie się substancji ropopochodnych do gruntu. Odpady komunalne powstające na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane selektywnie w wydzielonym miejscu, o szczelnym podłożu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach i regularnie odbierane przez uprawnione podmioty.

Na etapie realizacji inwestycji woda zużywana będzie na cele technologiczne i dowożona będzie beczkowozami. Powstające ścieki socjalno-bytowe wynikające z funkcjonowania zaplecza socjalnego budowy gromadzone będą w szczelnej, przenośnej kabinie sanitarnej i opróżniane przez firmę świadczącą usługi w tym zakresie.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do przydrożnych rowów otwartych położonych w obrębie pasa drogowego oraz na pobocza gruntowe, w których będą podlegały procesowi samooczyszczenia. W celu ograniczenia do minimum oddziaływania odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego na wody powierzchniowe i gruntowe należy poddawać nawierzchnie drogi okresowemu czyszczeniu.

Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku KIP, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania chroniące środowisko, Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Białej Podlaskiej wyraził opinię, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 21 maja 2021 r., znak WSTII.4220.47.2021.BU wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko zostało poddane analizie pod kątem szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 Uooś. Organ opiniujący analizował: skalę inwestycji, usytuowanie, charakter, zakres robót związanych z planowaną inwestycją, czas trwania oraz emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia.

Przedmiotowy odcinek drogi nie przebiega przez tereny cenne pod względem przyrodniczym. Teren przy drodze porasta roślinność niska, nieliczne zakrzaczenia i zadrzewienia. Wykształciły się tu zbiorowiska roślin o charakterze ruderalnym. Z informacji zawartych w KIP wynika, iż na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania dużych ssaków, gadów czy płazów. Możliwe jest bytowanie drobnych ssaków tj. gryzoni. W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie stwierdzono zbiorników, zastoisk wody i oczek wodnych, co wyklucza możliwość bytowania płazów w otoczeniu inwestycji. W obrębie terenu planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono gniazd ptasich oraz ich

siedlisk. Jak wynika z KIP, w bezpośrednim otoczeniu terenu inwestycji nie występują cenne siedliska zwierząt i roślin objętych ochroną prawną.

Z informacji zawartych w KIP wynika, iż realizacja planowanej inwestycji będzie wiązała się z koniecznością usunięcia drzew i krzewów, kolidujących z zakresem planowanych prac.

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.

Stan techniczny analizowanego odcinka drogi jest zły- występują liczne uszkodzenia nawierzchni: nierówności poprzeczne i podłużne, wyboje. W okresach wiosennych i jesiennych w wybojach gromadzi się woda. Droga posiada odkształcenia i nierówności w profilu podłużnym jak i spadkach poprzecznych. Droga wymaga wykonania wzmocnienia konstrukcji nawierzchni oraz nadania profilu podłużnego i spadków poprzecznych w celu sprawnego odprowadzenia wody.

W przypadku zaniechania realizacji planowanej inwestycji (wariant bezinwestycyjny) stan techniczny drogi będzie się pogarszał przy stałym wzroście natężenia ruchu pojazdów, co wpłynie w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo ich użytkowników. Pogarszający się stan techniczny drogi przekłada się także na wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza wskutek pylenia oraz hałasu do środowiska.

Wariant lokalizacyjny, z uwagi na fakt, iż droga funkcjonuje w istniejącym układzie komunikacyjno-przestrzennym został odrzucony jako niekorzystny ekonomicznie. Budowa drogi od podstaw, po nowym śladzie, w innej lokalizacji wiązałaby się również z zajęciem nowych terenów, co wiąże się z oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze.

Do realizacji został przyjęty wariant inwestycyjny, polegający na budowie odcinka drogi gminnej. Wybór możliwych wariantów trasy był ograniczony do przyjęcia przebiegu zgodnie z istniejącym śladem drogi. Nowa nawierzchnia zabezpieczy drogę przed rozmyciem zaś zastosowane rozwiązania konstrukcyjne zapewnią właściwą sztywność oraz nośność nawierzchni. Powierzchnia warstwy ścieralnej pozwoli uzyskać odpowiednią szorstkość.

W wyniku realizacji planowanej inwestycji powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjnych. Nastąpi istotna poprawa warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszy się uciążliwość dla środowiska (ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska). Wzrośnie poziom bezpieczeństwa rowerzystów oraz pieszych.

Zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwo i energię wystąpi na etapie realizacji inwestycji w ilościach normatywnych, ze szczególnym uwzględnieniem odzysku materiałów i surowców. W trakcie prowadzenia robót budowlanych przewiduje się wykorzystanie materiałów tj.: kruszywo naturalne, mieszanki mineralno-asfaltowe, beton, cement oraz inne elementy wykończenia drogi. Wystąpi również zapotrzebowanie na paliwa, energię elektryczną oraz wodę.

Woda do celów technologicznych dowożona będzie w beczkowozach. Materiały potrzebne do realizacji przedsięwzięcia będą dowożone odpowiednio przystosowanym transportem samochodowym, bezpośrednio z magazynów stacjonarnych producenta i wbudowywane na bieżąco w nawierzchnię drogi. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie przebudowy drogi realizowane będzie z istniejącej sieci energetycznej.

Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie wiązał się z emisją hałasu do środowiska, emisją zanieczyszczeń do powietrza, będą również wytwarzane odpady.

Z przedłożonych w KIP informacji wynika, iż na etapie prowadzenia robót budowlanych mogą wystąpić chwilowe przekroczenia dopuszczalnych norm w zakresie emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza. Źródłem tych uciążliwości będzie praca maszyn i urządzeń budowlanych tj. układarka mas bitumicznych oraz samochody dowożące materiały

na plac budowy. Prace ziemne będą powodowały pylenie. Podczas rozkładania mieszanki mineralno-asfaltowej nastąpi emisja par ciężkich węglowodorów.

Jak wynika z przedłożonych informacji, oddziaływania w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska będą przejściowe, lokalne i ustąpią z chwilą zakończenia prac budowlanych. Zminimalizowanie wspomnianych uciążliwości, w przypadku prowadzenia prac w bliskiej odległości terenów zamieszkałych, nastąpi poprzez właściwą organizację pracy i odpowiedni nadzór.

Z informacji zawartych w KIP wynika, iż eksploatacja przedmiotowej drogi z uwagi na niewielkie natężenie ruchu, związane z ruchem lokalnym nie będzie źródłem znaczącej emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska. Budowa drogi wpłynie w sposób istotny na ograniczenie hałasu, drgań i poprawę warunków aerasanitarnych w stosunku do stanu aktualnego. Wzrośnie poziom bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie również związany z wytwarzaniem niewielkich ilości odpadów z grupy 02, 17 i 20. Zagospodarowanie odpadów wytworzonych na etapie budowy należało będzie do obowiązków wykonawcy robót budowlanych, który zgodnie z ustawą o odpadach jest wytwórcą ww. odpadów. Miejsce do tymczasowego gromadzenia odpadów przed ich ostatecznym odzyskiem lub unieszkodliwianiem zostanie odgrodzone i oznakowane oraz odpowiednio zabezpieczone przed działaniem czynników atmosferycznych. Odpady gromadzone będą selektywnie. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w kontener do gromadzenia zmieszanych odpadów komunalnych. Nie dopuszcza się mieszania ze sobą różnych rodzajów odpadów. Wszystkie odpady zostaną przekazane podmiotom zewnętrznym prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów.

Z informacji zawartych w KIP wynika, iż masy ziemne pochodzące z wykopów mogą zostać wykorzystane na miejscu w bilansie mas ziemnych do wykonania nasypów, o ile rodzaj i stan pozyskanego gruntu będzie spełniał wymagania normatywów drogowych.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi będą również wytwarzane odpady. Przewiduje się, iż na tym etapie wytworzony zostanie odpad o kodzie 20 03 01-niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne, który wytwarzany będzie w wyniku zaśmiecania drogi przez jej użytkowników tj. opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, szkło itp. Ponadto, w wyniku kolizji i wypadków drogowych mogą zostać wytworzone odpady zaliczane do grupy niebezpiecznych. W dalszej perspektywie mogą również powstawać odpady z remontów i przebudowy dróg. Z KIP wynika, iż zarządca drogi odpowiedzialny będzie za zagospodarowanie wytworzonych odpadów w sposób zgodny z aktualnie obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami.

Na etapie budowy drogi ścieki socjalno-bytowe z placu budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone z terenu budowy w miejsca utylizacji.

Eksploatacja przedmiotowej drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków. Źródłem zanieczyszczeń podczas jej funkcjonowania będą spływy powierzchniowe, które kierowane będą do istniejących rowów przydrożnych. Projekt nie przewiduje zmiany istniejącego sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, które wsiąkają w nieutwardzoną powierzchnię terenu oraz spływają powierzchniowo do rowów przydrożnych. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą istniejące oraz projektowane rowy otwarte położone w obrębie pasa drogowego. Wody opadowe i roztopowe będą ulegać procesowi samooczyszczenia, którego skuteczność sięga nawet do 90% zarówno dla zawiesin jak i ropopochodnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży, obszarami górskimi, terenami uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej. Teren przedsięwzięcia nie obejmuje

obszarów objętych ochroną konserwatorską oraz wpisanych do rejestru zabytków. Miejsce realizacji inwestycji nie przylega do jezior. Droga nie obejmuje również terenów leśnych.

Woda na etapie budowy będzie dostarczana przez wykonawcę robót drogowych i nie będą to ilości znaczące. Etap eksploatacji nie będzie wiązał się z poborem wody. Planowana inwestycja nie będzie zatem wpływała na stan i ilość wód podziemnych.

Odcinek drogi gminnej przecina ciek Pomiary. Prace drogowe na odcinku drogi sąsiadującej z ww. ciekim powinny być prowadzone możliwie sprawnie, przy uwzględnieniu oszczędnego korzystania ze środowiska. W odległości około 0,2 km w kierunku północnym względem analizowanej drogi przepływa rzeka Lepitucha.

Z informacji przedstawionych w przedłożonej dokumentacji wynika, iż w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji nie występują ujęcia wód podziemnych. Najbliższe z nich zlokalizowane jest w miejscowości Pniówno gm. Wierzbiца, które usytuowane jest w odległości około 2,6 km w kierunku południowo-zachodnim, względem odcinka analizowanej drogi. Z uwagi na znaczną odległość przedmiotowej drogi względem ujęcia nie przewiduje się negatywnego wpływu realizacji planowanej inwestycji na stan wód podziemnych pobieranych z ujęcia. Wspomniane ujęcie wody posiada tylko strefę ochrony bezpośredniej.

Z informacji zawartych w KIP wynika, iż w otoczeniu przedmiotowej drogi nie występują obszary wodno-błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Z analizy przeprowadzonej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska Wydział Spraw Terenowych II w Chełmie wynika, iż analizowany odcinek drogi gminnej usytuowany jest poza granicami obszarów chronionych, o których mowa w treści ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 55 z późn. zm.). Najbliższej względem terenu planowanej inwestycji położone są:

- 1) obszary Natura 2000:
 - a) obszar specjalnej ochrony ptaków Bagno Bubnów PLB060001 w odległości 4,4 km w kierunku północnym,
 - b) obszar o znaczeniu dla Wspólnoty:
 - Sawin PLH060068 w odległości około 2,8 km w kierunku wschodnim,
 - Ostoja Poleska PLH060013 w odległości około 4,4 km w kierunku północnym,
 - Serniawy PLH060057 w odległości około 4,7 km w kierunku północno-wschodnim, będący jednocześnie rezerwatem przyrody,
- 2) Chełmski Park Krajobrazowy w odległości około 1,8 km,
- 3) Chełmski Obszar Chronionego Krajobrazu w odległości około 0,1 km.

Biorąc pod uwagę charakter i lokalną skalę przedmiotowej inwestycji, jej przebieg po śladzie istniejącej drogi, uwzględniając działania mające na celu minimalizację uciążliwości, organ uznał, że nie będzie ona w sposób znacząco negatywny wpływać na ww. obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 oraz nie przewiduje się znaczących oddziaływań związanych z jej realizacją i funkcjonowaniem. Poprawa stanu technicznego drogi wpłynie pozytywnie na środowisko poprzez ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza.

Planowana inwestycja usytuowana jest poza zasięgiem głównych korytarzy ekologicznych Polski.

Planowane przedsięwzięcie, z uwagi na charakter i niewielką skalę, nie będzie wiązało się z wystąpieniem oddziaływań o charakterze transgranicznym. Analizowana droga usytuowana jest około 31 km od granicy państwa.

Z uwagi na powyższe oraz biorąc pod uwagę niewielką skalę inwestycji nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na klimat. Bezpośredni wpływ na emisje gazów cieplarnianych będą miały emisje pochodzące z pracy i ruchu

maszyn budowlanych i pojazdów samochodowych na etapie realizacji inwestycji. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe o niewielkim zasięgu, zatem skala tej emisji nie będzie znacząca. Inwestycja będzie związana z wycinką drzew i krzewów kolidujących z zakresem prac, nie dojdzie zatem do istotnej utraty siedlisk zapewniających pochłanianie CO₂. Ponadto, stwierdza się brak potencjalnej możliwości aby zmiany klimatyczne obserwowane w otoczeniu terenu inwestycji i w ujęciu całego kraju oddziaływały w sposób negatywny w fazie realizacji na planowaną inwestycję. Technologia budowy ciągów komunikacyjnych jest odpowiednio zaadoptowana do ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur. Asfalt nawierzchniowy zastosowany przy budowie drogi charakteryzuje się wysoką odpornością na warunki atmosferyczne oraz duże różnice temperatur. Potencjalnym utrudnieniem w robotach drogowych mogą być jedynie nietypowe zjawiska atmosferyczne tj. fale upałów, susze, gwałtowne burze, trąby powietrzne czy powodzie.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego wpływu na klimat. Ciąg komunikacyjny będzie pełnił identyczną funkcję, jak w stanie istniejącym zaś poprawa parametrów technicznych analizowanej drogi przyczyni się do poprawy mikroklimatu lokalnego pod względem hałasu oraz zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych.

Jak wynika z informacji zawartych w KIP, z uwagi na charakter planowanej inwestycji ryzyko wystąpienia poważnych awarii będzie znikome. Ponadto, teren lokalizacji przedsięwzięcia usytuowany jest poza obszarami występowania osuwisk i terenów zalewowych.

Charakter i skala inwestycji wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko, zarówno podczas realizacji jak i eksploatacji. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą lokalne, krótkotrwałe, odwracalne i ustąpią z chwilą ukończenia prac budowlanych. Jak wykazano w KIP, oddziaływania w fazie eksploatacji nie będą powodowały przekroczeń standardów środowiska w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Wykonanie nowej, utwardzonej nawierzchni drogi gminnej zminimalizuje negatywne oddziaływania na środowisko (zanieczyszczenia, hałas) oraz poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo jej użytkowników. Po uwzględnieniu łącznie uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 Uoos Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

W niniejszej decyzji uwzględniono w całości wymagania wskazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w opinii z dnia 21 maja 2021 r., znak WSTII.4220.47.2021.BU.

Po zebraniu wszystkich opinii i uzgodnień w dniu 31 maja 2021 r. tutejszy organ zawiadomił strony postępowania poprzez obwieszczenie, o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, a także wypowiedzenia się co do zebranych materiałów oraz zgłoszenia wniosków i żądań w siedzibie Urzędu Gminy Wierzbica, Wierzbica-Osiedle, ul. Włodawska 1, 22-150 Wierzbica. W wyznaczonym terminie nie wniesiono żadnych uwag ani zastrzeżeń do zasadności realizacji planowanej inwestycji.

Opinie organów współdziałających w procesie orzekania o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jako wyrażające jedynie opinię będącą formą współdziałania pomiędzy organami administracji i nie mają charakteru wiążącego dla organu właściwego do orzekania o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po zapoznaniu się z dokumentacją załączoną do wniosku oraz szczegółnym przeanalizowaniu bezpośrednich i pośrednich skutków działań realizacji inwestycji pod kątem szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 Uooś, stwierdzono brak możliwości znaczącego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Uznano, że analizowana inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Przeanalizowano: rodzaj, skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwość związane z eksploatacją inwestycji, gęstość zaludnienia wokół inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Poprawa stanu technicznego drogi wpłynie pozytywnie na środowisko poprzez ograniczenie emisji hałasu wpłynie na obniżenia poziomu emisji spalin do powietrza poprzez upłynnienie jazdy pojazdów, nie spowoduje dysharmonii istniejącego krajobrazu, nie zakłóci istniejących walorów przyrodniczych oraz zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą lokalne, krótkotrwałe, odwracalne i ustąpią z chwilą ukończenia prac budowlanych.

Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko, zarówno podczas realizacji jak i eksploatacji.

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Chelmie za pośrednictwem Wójta Gminy Wierzbica w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 Uooś w związku z ust. 1 pkt 3, niniejszą decyzję należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji pozwolenia na budowę, wydawanej na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, w terminie, o którym mowa w art. 72 ust. 3 i 4 Uooś.

Zgodnie z art. 127 § K.p.a. strony mogą w trakcie biegu terminu odwoławczego – zrzec się prawa do wniesienia odwołania doręczając organowi stosowne oświadczenie. Zrzeczenie się tego prawa przez ostatnią ze stron postępowania, czyni decyzję ostateczną i prawomocną.



WÓJT
Zdzisława Kozłowska-Deniszczuk

Otrzymują:

- 1) Gmina Wierzbica, Wierzbica-Osiedle, ul. Włodawska 1, 22-150 Wierzbica.
- 2) Strony postępowania zawiadamia się przez obwieszczenia – art. 74 ust. 3 Uooś.
- 3) aa.

Do wiadomości:

- 1) Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych II w Chełmie, ul. Kamińskiego 6, 22-100 Chełm.
- 2) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmie, ul. Szpitalna 48, 22-100 Chełm.
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej, ul. Sitnicka 71, 21-500 Biała Podlaska.

Zwolniono z opłaty skarbowej
na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy
z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej
(Dz. U. z 2020 r. poz. 1546, z późn. zm.)

Charakterystyka przedsięwzięcia

Wg informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia zaplanowana do realizacji inwestycja drogowa pod nazwą: „Budowa drogi gminnej nr 104539L w miejscowości Staszyce i Chylin na terenie gminy Wierzbica” polegać będzie na wykonaniu podbudów, budowie nawierzchni jezdni tj. ułożeniu nawierzchni bitumicznej, budowie zjazdów, budowie chodników, budowie miejsc postojowych, budowie kanału technologicznego i wprowadzeniu docelowej, stałej organizacji ruchu.

Drogę gminną planuje się do realizacji na odcinku od km 0+0,000 do km 2+645,59. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi ok. 2,645 km. Planowany do realizacji odcinek drogi znajduje się na działkach o nr ewidencyjnych: 10/2, 10/3 w obrębie Chylin oraz 198 obręb Kozia Góra, gmina Wierzbica. Droga przebiegać będzie po śladzie istniejącego szlaku drogowego.

Przyjęte parametry techniczno - użytkowe drogi w stanie docelowym po zakończeniu realizacji inwestycji:

- droga jednojezdniowa dwupasowa dwukierunkowa,
- szerokość jezdni - 5,50 m,
- szerokość poboczy utwardzonych kruszywem kamiennym łamanym - 2 x 0,75 m.
- szerokość chodnika 2,23m
- szerokość miejsc postojowych 2,5m

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

- jezdnia,
- pobocza,
- chodniki i miejsca postojowe,
- zjazdy publiczne i indywidualne,
- elementy odwodnienia pasa drogowego (rowy i przepusty)
- infrastruktura towarzysząca (sieci uzbrojenia terenu, kanał technologiczny, oznakowanie).