

RRG.6220.4.2019

Wpłynęło  
dnia

2019 -09- 23

P  
[Signature]

Wola Uhruska, 12.09.2019 r.

L.dz. 316/2019

DECYZJA

### *o środowiskowych uwarunkowaniach*

Na podstawie:

- art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 z późn. zm)
- § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 71),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.)

po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami inwestora – Zarządu Dróg Powiatowych we Włodawie ul. Lubelska 60, 22-200 Włodawa w oparciu o stanowisko Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włodawie oraz opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie

#### **Stwierdzam**

brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: **"przebudowa drogi powiatowej Nr 1722L w m. Stulno"**.

*Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.*

#### **Uzasadnienie**

Zarząd Dróg Powiatowych we Włodawie wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą **"przebudowa drogi powiatowej Nr 1722L w m. Stulno"**.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia jest Wójt Gminy Wola Uhruska

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 52 60) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 71), przedmiotowa inwestycja została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla której może być wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Wójt Gminy Wola Uhruska, w trybie art. 64 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.) wystąpił do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, Państwowej Powiatowej Inspekcji Sanitarnej we Włodawie oraz o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji.

W odpowiedzi na powyższe Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włodawie pismem znak: ONS.ZNS.701/28/19 z dnia 23.07.2019 r. (data wpływu) nie wnioskował o nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „przebudowa drogi powiatowej Nr 1722L w m. Stulno”. W opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włodawie inwestycja nie zmienia dotychczasowego charakteru oddziaływania na środowisko oraz nie

naruszy istniejącego układu powierzchniowego i nie będzie miała negatywnego oddziaływania na środowisko po zakończeniu robót. Przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin i hałasu poprzez uspokojenie ruchu i poprawę płynności.

Natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak. WSTII.4220.40.201.BU z dnia 11 lipca 2019 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn., „Przebudowa drogi powiatowej Nr 1722L w m. Stulno” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ocenie stwierdził, że 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 okresowe, przemijające i ustąpią z chwilą ukończenia prac budowlanych. Czas trwania etapu przebudowy drogi oszacowano na około 6 m-cy. Z uwagi na prognozowane, niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się aby na etapie funkcjonowania drogi standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza zostały przekroczone. Ponadto, przebudowa drogi wraz z przebudową infrastruktury towarzyszącej przyczyni się znacząco do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie w piśmie znak LU.RZŚ.436.4.1.88.19.MM z dnia 19 lipca 2019 r. (data wpływu) nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na możliwie negatywny wpływ tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne. W uzasadnieniu opinii uznano, że po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania chroniące środowisko nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód oraz realizację celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W następstwie tego po przeanalizowaniu sprawy Wójt Gminy Wola Uhruska w postanowieniu znak RRG.6220.4.2019 z dnia 12 września 2019 roku odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 1722L relacji Hańsk-Macoszyn-Stulno-droga wojewódzka nr 816 na odcinku od km 0+020 do km 1+508,00. Droga stanowi lokalny układ komunikacyjny łączący miejscowości Hańsk i Macoszyn z DW nr 816. Przedmiotowy odcinek drogi usytuowany jest w województwie lubelskim, w powiecie włodawskim, na terenie gminy Wola Uhruska- obręb Stulno- działka nr ewidencyjny 27. Działka jest własnością powiatu włodawskiego.

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej (kip) wynika, iż zakres opracowania przebudowy analizowanej drogi powiatowej nie powinien wykraczać poza obszar aktualnie obowiązującego pasa. Odcinek objęty opracowaniem stanowi obszar pasa drogowego o łącznej długości 1488 m. Droga przebiega przez tereny częściowo zurbanizowane i posiada przekrój szlakowy. Aktualnie szerokość pasa drogowego jest zmienna od 9,80 m do 14,90 m; szerokość jezdni również zmienna od 5,20 m do 5,70 m. Występują także pobocza gruntowe o zmiennej szerokości. Droga posiada nawierzchnię określoną jako beton asfaltowy w różnym stopniu technicznego zniszczenia. Nawierzchnia posiada widoczne siatki spękań oraz liczne ubytki i deformacje. Na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej znajdują się lokalnie: przydrożne rowy odwadniające bezodpływowe, przepusty rurowe, zjazdy indywidualne i publiczne, a także włączenia dróg gminnych. Planowany do przebudowy odcinek drogi zachowa swój przebieg. Przebudowa drogi ma na celu poprawę równości poprzecznej i podłużnej jedni, co przełoży się na wzrost komfortu jazdy jej użytkowników. Planowana inwestycja ma również na celu prawidłowe odwodnienie korony drogi poprzez poprawę równości podłużnej

i poprzecznej jezdni i poboczy, odtworzenie bądź budowę przydrożnych rowów oraz określenie sposobu zagospodarowania wód opadowych- rozsączanie w zamkniętych rowach przydrożnych. Ponadto, przewiduje się budowę chodników, budowę lub przebudowę zjazdów indywidualnych, przebudowę włączeń dróg gminnych do drogi powiatowej w zakresie terenu objętego opracowaniem. Budowa ciągów pieszych wpłynie na poprawę bezpieczeństwa pieszych poruszających się w obrębie terenu zurbanizowanego.

Parametry analizowanej drogi po przebudowie będą następujące: Kategoria drogi-powiatowa

- Klasa drogi- „L”
- Prędkość projektowa  $P_p=40$  km/h
- Kategoria ruchu KR1
- Obciążenie konstrukcji jezdni- 100kN/oś
- Szerokość jezdni- 6,00 m
- Rodzaj nawierzchni jezdni- beton asfaltowy
- Szerokość poboczy- 1 m
- Rodzaj nawierzchni poboczy- tłuczniowe
- Z informacji zawartych w kip wynika, iż: powierzchnia jezdni drogi powiatowej wyniesie 8930 m<sup>2</sup>, powierzchnia poboczy 2976 m<sup>2</sup> zaś powierzchnia zieleńców, skarp 3620 m<sup>2</sup>. Zieleń przy drodze stanowi roślinność niska, trawiasta, krzewy porastające istniejące rowy przydrożne przeznaczone do usunięcia oraz pojedyncze drzewa wysokie.
- Zakres przebudowy drogi powiatowej nr 1722L zakłada poprawę parametrów geometryczno-konstrukcyjnych istniejącej nawierzchni poprzez:
- wykonanie (lokalnie) konstrukcji pod poszerzenia istniejącej jezdni w celu uzyskania zadanej szerokości,
- wymianę istniejących przepustów betonowych na przepusty HDPE,
- wykonanie warstwy wyrównawczej istniejącej jezdni z betonu asfaltowego o grubości min 4 cm,
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 5 cm;
- wykonanie uzupełnienia nasypów pod pobocza z piasku średnioziarnistego oraz wykonanie nawierzchni pobocza (warstwa o grubości 15 cm) o szerokości 1 m z tłucznia kamiennego;
- wykonanie uzupełnienia nawierzchni włączeń dróg lokalnych materiałem kamiennym pochodzącym z dowozu.

W kip przedstawiono dwa warianty planowanego przedsięwzięcia. Pierwszy wariant zakłada podjęcie działań związanych z poprawą stanu technicznego istniejącej infrastruktury drogowej w oparciu o zadane parametry geometryczne i techniczne bez rozbudowy infrastruktury o dodatkowe elementy. Realizacja wariantu pierwszego nie pogorszy istotnie stanu środowiska zaś wpłynie pozytywnie na ograniczenie emisji hałasu, drgań i zanieczyszczeń do powietrza. Wariant ten został przyjęty do realizacji.

Wariant drugi zakłada kompleksową przebudowę drogi powiatowej nr 1722L wraz z dostosowaniem istniejącej infrastruktury technicznej, która przyczyni się do znacznej poprawy bezpieczeństwa i komfortu uczestników ruchu drogowego oraz pieszego. Wariant nie jest możliwy do realizacji z uwagi na znaczne koszty inwestycji.

Etap przebudowy przedmiotowej drogi wiązał się będzie z zapotrzebowaniem na surowce naturalne tj. woda, piasek, żwir oraz pozostałe materiały w ilościach niezbędnych technologicznie do przeprowadzenia robót budowlanych. Oszacowano, iż zużycie surowców na wykonanie 1 mb drogi wyniesie:

- woda – około 0,41 m<sup>3</sup>
- piasek – około 0,35 m<sup>3</sup>
- żwir – około 0,15 m<sup>3</sup>

- tłuczeń – około 0,26 m<sup>3</sup>.

Oszacowano również, iż wybudowanie 1 mb drogi będzie wiązało się z zapotrzebowaniem na paliwo do maszyn budowlanych tj. olej napędowy w ilości około 5 dm<sup>3</sup>.

Etap eksploatacji przedmiotowej drogi nie będzie związany z zapotrzebowaniem na surowce, materiały, wodę i paliwo. Może natomiast wystąpić zapotrzebowanie na środki do zimowego utrzymania drogi. Ponadto, wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni (paliwo niezbędne przy wykaszaniu poboczy). W przypadku zaistnienia konieczności modernizacji drogi zajdzie również potrzeba zużycia surowców i materiałów podobnych jak na etapie budowy i przebudowy.

Przebudowa analizowanej drogi wiązała się będzie z okresowym pogorszeniem klimatu akustycznego i warunków arosanitarnych w jej otoczeniu. Z informacji zawartych w kip 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 (równiarki, rozkładarki mas bitumicznych, koparki, walce) oraz samochody dowożące materiały na plac budowy. Prace ziemne będą powodowały pylenie. Oddziaływania w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska będą okresowe, przemijające 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. Prace prowadzone będą w porze dziennej, przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie o korzystnych właściwościach akustycznych. Ponadto, w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie przebudowy drogi powinny być stosowane gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach mas bitumicznych zaś materiały sypkie należy transportować samochodami wyposażonymi w opony. Silniki maszyn budowlanych i samochodów ciężarowych w trakcie postoju bądź załadunku powinny być wyłączane.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż wzdłuż odcinka drogi planowanego do przebudowy występują obszary z zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz rolnicze. Poziom dopuszczalnych wartości hałasu dla ww. terenów wynosi: 61dB w porze dnia i 56dB w porze nocy. Charakter przedmiotowej drogi, pełniącej funkcję dojazdu do obszarów z zabudową mieszkaniową oraz średniodobowe natężenie ruchu pojazdów tj. około 300 pojazdów/dobę przewiduje się, iż poziom eksploatacyjny hałasu i zanieczyszczeń emitowanych z przedmiotowej drogi nie powinien przekroczyć poziomu dopuszczalnych norm. Poprawa stanu drogi i jej parametrów technicznych spowoduje zwiększenie płynności ruchu co wpłynie natomiast na zmniejszenie emisji hałasu, drgań i zanieczyszczeń do powietrza.

Na etapie przebudowy przedmiotowej drogi wytwarzane będą odpady. Wytwórcą odpadów w przypadku analizowanej inwestycji będzie wykonawca robót, który odpowiedzialny będzie za zagospodarowanie odpadów poprzez ich maksymalne wykorzystanie bądź przekazanie uprawnionym podmiotom w ramach ich odzysku lub unieszkodliwiania. W fazie przebudowy wytwarzane będą odpady z grupy: 15, 16, 17 i 20. Wszystkie odpady wytworzone na terenie budowy będą czasowo gromadzone na placu budowy, w uporządkowany sposób (w przyzmacach) bądź posegregowane w odpowiednich pojemnikach, kontenerach. Odpady nie wykorzystane na terenie budowy zostaną przekazane podmiotom zewnętrznym, w celu ich odzysku bądź unieszkodliwiania. Część wytworzonych odpadów może zostać przekazana osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym zgodnie z treścią rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 19 grudnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. Nr 235, poz. 1614). Masy ziemne, przemieszczane w wyniku realizacji inwestycji, zostaną w większości zagospodarowane na terenie przedsięwzięcia, natomiast w przypadku ich nadmiaru zostaną

one wywiezione poza teren inwestycji, w miejsce wskazane przez inwestora. Warstwa humusu zostanie przed robotami zebrana i pozostawiona na odkład w celu jej ponownego rozłożenia w miejscach przeznaczonych do odtworzenia terenów zieleni.

W celu zminimalizowania wpływu ewentualnych negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami inwestor przewiduje następujące działania chroniące środowisko: właściwa organizacja placu budowy, użyty sprzęt będzie sprawny technicznie i na bieżąco kontrolowany, zaplecze budowy będzie wyposażone w szczelne pojemniki na odpady komunalne. Plac budowy należy zaopatrzyć w środki do neutralizacji substancji ropopochodnych. W celu właściwego gromadzenia ścieków socjalno-bytowych teren budowy wyposażony zostanie w przenośną kabinę sanitarną. Wspomniane działania, zastosowane na etapie przebudowy drogi, zabezpieczą również środowisko wodno-gruntowe.

Na etapie eksploatacji drogi będą również wytwarzane odpady w wyniku wykonywania remontów bieżących, robót utrzymaniowych i zabiegów związanych z utrzymaniem zieleni. Wytwarzane będą odpady o kodzie: 16 81 02- odpady inne niż wymienione w 16 81 01 (odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych), 17 01 81- odpady z remontów i przebudowy dróg oraz 20 02 01- odpady ulegające biodegradacji. Właściwy sposób zagospodarowania odpadów wytworzonych na tym etapie, spoczywał będzie na zarządcy drogi.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż w przypadku planowanej inwestycji zaplanowano utrzymanie pierwotnego charakteru odprowadzania wód opadowych z analizowanej drogi, a przyjęte zmiany geometryczno-wysokościowe oraz przebudowa inżynierskich obiektów drogowych mają na celu usprawnienie spływu w zadanych kierunkach, z możliwością jej rozsączania na terenach zielonych należących do zarządcy drogi lub odprowadzania powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych. Woda grawitacyjnie będzie spływała do rowów przydrożnych, w których będzie podlegała procesowi samooczyszczenia (efekt czyszczenia wód w rowach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40-90%, a dla substancji ropopochodnych 20-90%). Z przedłożonych informacji wynika, iż przewidywane ilości zanieczyszczeń z powierzchni przedmiotowej drogi nie przekroczą wartości dopuszczalnych stężeń, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. poz. 1800), tj. zawiesiny ogólne poniżej 100 mg/l oraz węglowodory ropopochodne poniżej 15 mg/l.

Na etapie przebudowy drogi przewiduje się posadowienie przenośnych toalet w celu odprowadzania ścieków bytowych. Przewidywana ich ilość to około 3 300 l. Toalety będą obsługiwane (opróżniane w miarę potrzeb) przez firmę świadczącą usługę wynajmu.

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. Od strony zachodniej w odległości około 0,1 km występują tereny leśne, natomiast od strony północnej w zbliżonej odległości tereny podmokłe, związane z doliną rzeki Bug.

Teren planowanego przedsięwzięcia położony jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 407 Niecka Lubelska (Chełm- Zamość), gdzie wody podziemne występują w utworach kredowych. Zbiornik ten ma charakter szczelinowo-porowy.

W bliskim otoczeniu planowanej inwestycji brak jest cieków powierzchniowych. Najbliższe ciekі tj. Dopływ z jez. Brudno i Dopływ spod Majdanu Stuleńskiego przepływają w odległości odpowiednio: około 900 m w kierunku zachodnim i 1 km w kierunku północnym oraz około 1,2 km w kierunku wschodnim. W odległości około 2,3 km w kierunku wschodnim płynie rzeka graniczna Bug.

Z przedłożonych informacji w kip wynika, iż planowane przedsięwzięcie usytuowane będzie poza granicami stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

W celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego na etapie przebudowy drogi przewiduje się: utrzymanie terenu budowy i wykopów bez wody stojącej, używanie sprzętu sprawnego technicznie, odpowiednią organizację zaplecza budowy, w tym: bazy postojowe dla maszyn i środków transportu, bazy materiałów budowlanych i parking dla pracowników, pojemniki na odpady i przenośne toalety. Ponadto, zaplecza budowy należy wyposażać w środki służące do neutralizacji substancji ropopochodnych. Z informacji zawartych w kip wynika, iż tankowanie samochodów i sprzętu odbywało się będzie wyłącznie na stacjach paliw lub na stacjonarnej bazie samochodowej.

Przedmiotowa inwestycja usytuowana jest w granicach obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 z późn.

Lokalizacja inwestycji wskazuje, iż cały odcinek analizowanej drogi planowanej do przebudowy usytuowany jest w granicach Poleskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (POChK), który w tym położeniu stanowi również otulinę Sobiborskiego Parku Krajobrazowego. Ponadto, przedmiotowa droga od strony południowej sąsiaduje ze specjalnym obszarem ochrony ptaków Natura 2000 Dolina Środkowego Bugu PLB060003.

Zgodnie z § 5.1. pkt 2 rozporządzenia Nr 52 Wojewody Lubelskiego z dnia 28 lutego 2006 r. w sprawie POChK (Dz. Urz. Woj. Lub. Nr 69, poz. 1290) w obszarze zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska. Ww. artykuł został uchylony przez art. 144 pkt 9 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 z dniem 15 listopada 2008 r. Obowiązujące przepisy w tym zakresie zostały zawarte w Dziale V rozdział I tej ustawy.

Z przedłożonych informacji wynika, iż realizacja przedmiotowej inwestycji (przebudowa drogi publicznej) zgodnie z art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2204 z późn. zm.) jest celem publicznym i w następstwie powyższego zgodnie art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1945 z późn. zm.) jest inwestycją celu publicznego.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakaz ujęty w treści rozporządzenia w sprawie POChK nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest planowane przedsięwzięcie.

Ponadto, przedmiotowy odcinek drogi sąsiaduje od strony południowej z obszarem Natura 2000 Dolina Środkowego Bugu PLB060003. Ostoja obejmuje 200-kilometrowy odcinek doliny Bugu o naturalnym charakterze, z licznymi meandrami i starorzeczami i zajmuje powierzchnię ponad 28 tyś. ha. Dolinę rzeki stanowią łąki, miejscami niewielkie płyty zdegradowanych lasów nadrzecznych, kępy zarośli wierzbowych i pola uprawne. Na terenie ostoi występuje co najmniej 27 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i 10 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Jest to jedna z ważniejszych krajowych ostoi lęgowych derkacza, błotnika łąkowego, rybitwy czarnej, a także gatunków zagrożonych globalnie- dubelta i wodniczki. Obszar stanowi również ważne żerowisko bocianów białych i ptaków szponiastych. Teren ostoi to również cenny obszar z bogatą florą roślin naczyniowych.

1. Z informacji dostępnych z Państwowego Monitoringu Środowiska, (inventaryzacja fauny, inventaryzacja roślin naczyniowych, inventaryzacja siedlisk 2011-2014 oraz ornitologiczna) wynika, iż na terenie bezpośrednio przylegającym to analizowanej drogi nie stwierdzono występowania gatunków i siedlisk, będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000. W niewielkiej odległości w kierunku wschodnim od miejsca stanowiącego początek odcinka drogi planowanej do przebudowy, zostało zidentyfikowane gniazdo bociana białego.

W promieniu 5 km od terenu planowanej inwestycji zlokalizowane są następujące obszary objęte ochroną na podstawie ww. ustawy:

- ✓ rezerwat przyrody Małoziemce w odległości 0,04 km,
- ✓ rezerwat przyrody Trzy Jeziora w odległości około 1,1 km

rezerwat przyrody Brudzieniec w odległości 3,4 km oraz

- ✓ Obszary Natura 2000- obszary o znaczeniu dla Wspólnoty:

- Poleska Dolina Bugu PLH060032 w odległości około 0,03 km w kierunku południowym i wschodnim,

Lasy Sobiborskie PLH060043 w odległości około 0,10 km w kierunku północnym i zachodnim.

Przedmiotowa droga stanowi funkcjonujący ciąg komunikacyjny, łączący miejscowości Hańsk i Macoszyn z drogą wojewódzką nr 816. Z kip wynika, iż zakres planowanej inwestycji nie wykracza poza obszar drogi i pasa drogowego. Biorąc pod uwagę charakter i lokalną skalę przedmiotowej inwestycji, jej publiczny wymiar, 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. Poprawie ulegnie komfort jazdy, przepustowość drogi i bezpieczeństwo jej użytkowników.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie związana z wycinką drzew. Jednakże w przypadku zaistnienia konieczności wycinki drzew, kolidujących z zakresem prac przy przebudowie przedmiotowej drogi, powinno ograniczyć się do niezbędnego minimum zaś termin jej przeprowadzenia powinien uwzględnić okres lęgowy ptaków. Ponadto, drzewa, które podczas prowadzenia prac budowlanych będą narażone na ewentualne uszkodzenia mechaniczne należy w odpowiedni sposób zabezpieczyć np. obłożyć deskami i obwiązać drutem.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza głównymi korytarzami ekologicznymi. Z uwagi na skalę inwestycji, jej charakter, przebieg po istniejącej drodze oraz lokalizację poza ww. terenami nie przewiduje się negatywnego wpływu na funkcjonowanie głównych ciągów ekologicznych.

Teren planowanej inwestycji nie obejmuje obszarów, na których standardy jakości środowiska, w tym standardy jakości gleby, wód powierzchniowych i podziemnych, standardy jakości powietrza zostały przekroczone. Również w fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego wpływu na klimat. Ciąg komunikacyjny będzie pełnił identyczną funkcję, jak w stanie istniejącym, a planowana poprawa parametrów technicznych nawierzchni drogowej przyczyni się do poprawy mikroklimatu lokalnego pod względem hałasu oraz zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych.

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 okresowe, przemijające i ustąpią z chwilą ukończenia prac budowlanych. Czas trwania etapu przebudowy drogi oszacowano na około 6 m-cy. Z uwagi na prognozowane, niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się aby na etapie funkcjonowania drogi standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza zostały przekroczone. Ponadto, przebudowa drogi wraz z przebudową infrastruktury towarzyszącej przyczyni się znacząco do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego.

Mając powyższe na uwadze, po uwzględnieniu łącznie uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy o oś stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 i 4 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz 2081 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o warunkach zabudowy, pozwolenia na budowę oraz zgłoszenia. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna lub w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, gdy realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

### Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania za moim pośrednictwem do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Chełmie. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. 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, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

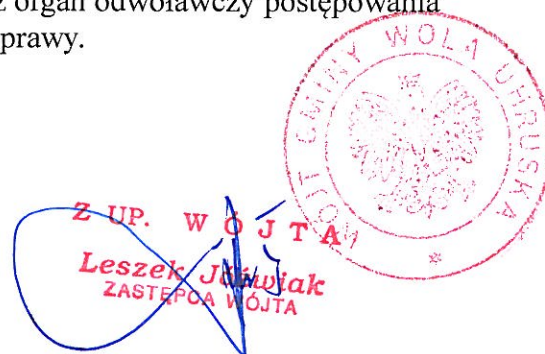
Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia spraw, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

#### Otrzymują

- 1) Inwestor- Zarząd Dróg Powiatowych we Włodawie  
ul. Lubelska 60, 22-200 Włodawa.
- 2) Strony postępowania – obwieszczenie.
- 3) Aa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie  
Wydział Spraw Terenowych II w Chełmie  
ul. H. Kamieńskiego 6, 22-100 Chełm.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włodawie  
Al. J. Piłsudskiego 66, 22-200 Włodawa.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne  
Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej  
w Lublinie ul. Leszka Czarnego 3, 20-400 Lublin.



URZĄD GMINY  
Wola Uhruska  
Referat  
Rozwoju Gospodarczego

Wobec niezaskarżenia w trybie i terminie  
właściwym decyzja niniejsza w dniu

16.10.2019 r. stała się ostateczna.  
Wola Uhruska dn. 16.10.2019 r.

INSPEKTOR  
Jacek Kwacz



### **Charakterystyka planowego przedsięwzięcia**

Zgodnie z art. 82ust. 3 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.) charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**"Przebudowa drogi powiatowej nr 1722L w m. Stulno"**, działka nr 27, obręb ewidencyjny 0013 Stulno gm. Wola Uhruska

**Inwestor:**

Zarząd Dróg Powiatowych we Włodawie  
ul. Lubelska 60, 22-200 Włodawa

Przebudowa drogi powiatowej nr 1722L zakłada wzrost jakości istniejącej nawierzchni. Zaprojektowane parametry techniczne wzmocnienia jezdni są poprzedzone analizą możliwości ekonomicznych Inwestora, wynikają z założeń ustalonych z Zarządcą Drogi i uwzględniać podstawową istotę celu, któremu mają służyć.

Poprawa równości poprzecznej i podłużnej jezdni zapewni wzrost komfortu użytkowników pojazdów poruszających się po wskazanej drodze. Poprawa parametrów odwodnienia korony drogi powiatowej uzyskanej poprzez poprawę równości podłużnej i poprzecznej jezdni i poboczy wpłynie na trwałość w/w elementów infrastruktury drogowej z uwagi na wyeliminowanie zjawisk wywołanych agresywnym i statycznym (zastoiska) oddziaływaniem wód opadowych na konstrukcję elementów drogi.

Należy uwzględnić dostosowanie wysokościowe zjazdów oraz włączeń dróg gminnych do drogi powiatowej w zakresie terenu objętego opracowaniem.

**Kategoria drogi – powiatowa.**

**Klasa drogi – „L”**

**Prędkość projektowa Pp= 40 km/h**

**Kategoria ruchu - KR1**

**Obciążenie konstrukcji jezdni - 100 kN/oś**

**Szerokość jezdni - 6,00 m**

**Rodzaj nawierzchni jezdni - beton asfaltowy.**

**Szerokość poboczy - 1,00 m.**

**Rodzaj nawierzchni poboczy - tłuczniowa**

Zakres inwestycji - Przebudowa drogi powiatowej nr 1722L Hańsk – Macoszyn – Stulno – dr woj. 816 na przedmiotowym odcinku zlokalizowana jest w woj. lubelskim, powiat włodawski, gmina Wola Uhruska, obręb Stulno - dz. nr ew. 27. Działka ta jest własności powiatu włodawskiego.

Zakres opracowania przebudowy drogi powiatowej nr 1722L nie powinien wykraczać poza obszar aktualnie obowiązującego pasa.

Prognozowane charakterystyki elementów projektowanej infrastruktury drogowej w pasie drogi powiatowej :

Długość odcinka drogi nr 1722L objętego opracowaniem - 1488,00m

Powierzchnia jezdni drogi powiatowej – 8930,00m<sup>2</sup>

Powierzchnia poboczy drogi powiatowej - 2976m<sup>2</sup>

Powierzchnia zieleńców, skarp - 360m<sup>2</sup>

Przedstawione wielkości elementów projektowanej infrastruktury drogowej oraz ich propozycje konstrukcyjnych rozwiązań wynikają z założeń wstępnych Inwestora, uwzględniają cel inwestycji, który powinien zostać osiągnięty.

Przedmiotowe nieruchomości dotychczas były wykorzystywane zgodnie z ich przeznaczeniem jako pas drogowy w związku z powyższym sposób użytkowania przedmiotowych nieruchomości nie ulegnie zmianie.

Istniejąca zieleń na terenie przedmiotowej inwestycji składa się z zieleni niskiej w postaci traw, średniej w postaci krzewów porastających istniejące rowy przydrożne przeznaczonych do usunięcia oraz wysokiej w postaci pojedynczych drzew potencjalnie kolidujących z projektowaną inwestycją.

Zakres przebudowy drogi powiatowej nr 1722L zakłada poprawę parametrów geometryczno- konstrukcyjnych istniejącej nawierzchni poprzez:

- wykonanie (lokalnie) konstrukcji pod poszerzenia istniejącej jezdni w celu uzyskania zadanej szerokości;
- wymianę istniejących przepustów betonowych na przepusty HDPE ;
- wykonanie warstwy wyrównawczej istniejącej jezdni z betonu asfaltowego o grubości min 4 cm ;
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 5 cm ;
- wykonanie uzupełnienia nasypów pod pobocza z piasku średnioziarnistego pochodzącym z dowozu oraz wykonanie nawierzchni pobocza (warstwa o gr. 15 cm) o szerokości 1,0m z tłucznia kamiennego ;
- wykonanie uzupełnienia nawierzchni włączy dróg lokalnych materiałem kamiennym pochodzącym z dowozu.

Zaprojektowano utrzymanie pierwotnego charakteru odprowadzania wód opadowych z dróg gminnych, a przyjęte zmiany geometryczno-wysokościowe oraz przebudowa inżynierskich obiektów drogowych mają na celu usprawnienie spływu w zadanych kierunkach z możliwością jej rozsączenia na terenach zielonych należących do zarządcy drogi lub odprowadzone powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych. Woda grawitacyjnie będzie spływała do rowów przydrożnych w których będzie podlegała procesowi samooczyszczenia (efekt czyszczenia wód w rowach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40-90%, a dla substancji ropopochodnych 20-90%) na tej podstawie obliczono, że ilość zawiesiny ogólnej nie przekroczy 100 mg/l natomiast poziom węglowodanów ropopochodnych nie przekroczy 15 mg/l co jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Część wód opadowych będzie kierowana do istniejących sieci kanalizacji deszczowej i odprowadzana do lokalnej oczyszczalni ścieków.

Planowana inwestycja spowoduje natomiast:

- zdecydowaną poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez przebudowę wydzielonego ciągu pieszego;
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez poprawę stanu technicznego jezdni;
- poprawę płynności ruchu, regulację wysokościową;
- zminimalizowanie wibracji wynikających z ruchu pojazdów;
- zdecydowaną poprawę komfortu jazdy;
- zmniejszenie emisji spalin i hałasu dzięki wprowadzeniu elementów uspokojenia ruchu i poprawie jego płynności;

Z UP. W O J T A

Leszek Józwiak  
ZASTĘPCA WOJTY