



WÓJT GMINY LUDWIN

Ludwin 51, 21-075 Ludwin, tel. (081) 75-70-901,

fax. (081) 75-70-028, e-mail: ludwin@gminaludwin.pl

NIP 5050123397

Znak: OŚ.6220.1.3.14.2024

Ludwin, dnia 30 sierpnia 2024 r.

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust.1 i 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) zwanej dalej w skrócie „ustawą ooś”, § 3 ust. 2 pkt 2 w zw. z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 572) zwanej dalej w skrócie „ustawą Kpa”, po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Łęczyńskiego reprezentowanego przez Zarząd Dróg Powiatowych w Łęcznej z dnia 17.03.2024 r. złożonego przez pełnomocnika Panią Ewę Próchniak w dniu 19.03.2024r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1714L w msc. Piaseczno”, na terenie gminy Ludwin w powiecie łęczyńskim, województwo lubelskie

I. Stwierdzam:

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1714L w msc. Piaseczno”, na terenie gminy Ludwin w powiecie łęczyńskim, województwo lubelskie, na działkach o numerach ewidencyjnych: 51/13, 51/10 obręb ewidencyjny: 0013 Piaseczno, jednostka ewidencyjna: 061002_2 gm. Ludwin; 104/2, 330 obręb ewidencyjny: 0016 Rozplucie Pierwsze, jednostka ewidencyjna: 061002_2 gm. Ludwin.

II. Określam następujące warunki i wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:

1. Przy przeprowadzaniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystanie i przekształcenie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją przedsięwzięcia.
2. Dopuszcza się wycinkę drzew i krzewów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi na działkach pasa drogowego stwarzających realne zagrożenie dla użytkowników drogi kolidujących z projektowanym przedsięwzięciem wraz z podcięciem podrostów wszystkich drzew zlokalizowanych w pasie drogowym drogi powiatowej.
3. Usunięcie roślinności kolidującej, tj. powierzchni trawiastych i roślinności synantropijnej.

4. Wycinę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym tj. od 16 października do końca lutego. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie lęgowym, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych ptaków. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda. Ponadto, przed wycinką drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm, mierzonym na wysokości 130 cm, i z odstającą korą lub obecnością dziupli, specjaliści chiropterolog i entomolog dokonają, na 2-3 dni przed jej rozpoczęciem, oględzin drzew pod kątem występowania stanowisk nietoperzy oraz chronionych gatunków bezkręgowców. W przypadku stwierdzenia ich występowania, prace należy wstrzymać i podjąć działania wskazane przez chiropterologa lub entomologa.

5. Drzewa, które nie podlegają wycince, a pozostają w zasięgu oddziaływań inwestycji oraz wszystkie drzewa znajdujące się poza granicami inwestycji a narażone na uszkodzenia w wyniku ruchu maszyn oraz transportu materiałów budowlanych zabezpieczyć poprzez wykonanie następujących czynności:

- zabezpieczyć pnie drzew obudową z desek do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 3 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów,
- pomiędzy deski a pień należy włożyć materiał izolacyjny w postaci mat słomianych bądź geowłókniny (minimum 2 warstwy),
- dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu (i być lekko zagłębiona w ziemi),
- jeżeli jest to niemożliwe np. przez nadbiegi korzeniowe, deski należy obsypać ziemią, przymocowanie deskowania do pnia opaskami z drutu okrągłego, miękkiego ocynkowanego lub taśmy stalowej ocynkowanej (nie wolno używać do tego celu gwoździ),
- w przypadku wymiany nawierzchni utwardzonych w obrębie rzutu korony i strefie 2m od obrysu korony nie wolno pozostawiać odkrytej wierzchniej warstwy ziemi, należy natychmiast położyć nową nawierzchnię lub przykryć glebę matami słomianymi lub wilgotną jutą,
- wytyczyć trasy poruszania się ludzi i sprzętu budowlanego,
- wytyczyć miejsca składowania materiałów (poza obrębem systemu korzeniowego),
- podwijać nisko osadzone gałęzie,
- niedopuszczalne jest zabezpieczanie pni drzew jedynie jutą bądź geowłókniną,
- podczas realizacji przedsięwzięcia nie dopuścić do składowania materiałów budowlanych w otoczeniu drzew,
- zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi, z dala od zbiorników i cieków wodnych.

6. Prace ziemne prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew znajdujących się w pobliżu terenu budowy należy prowadzić ręcznie lub z wykorzystaniem małych koparek. Przy konieczności pozostawienia otwartego wykopu przez dłuższy okres, należy zabezpieczyć odsłonięte korzenie drzew poprzez przykrycie wykopów włókniną lub matami

ograniczającymi parowanie. Ponadto należy uwzględnić rozwiązania zabezpieczające przed przypadkowym uszkodzeniem pni i konarów drzew przeznaczonych do pozostawienia.

7. W ramach ewentualnych nasadzeń zastępczych nie należy stosować gatunków obcych. Nasadzenia zieleni powinny być wykonane z rodzimych gatunków drzew i krzewów, charakterystycznych dla zbiorowisk leśnych sąsiadujących z inwestycją.

8. Należy stale kontrolować teren prowadzenia robót, szczególnie wykopy, pod kątem obecności małych zwierząt. Zwierzęta stwierdzone na placu budowy należy odławiać i przenosić na siedliska zastępcze.

9. Prace ziemne związane z realizacją wykopów należy prowadzić w okresach suchych, aby nie dopuścić do tworzenia okresowych застоisk wody. Brzeży powinny być wykonane w sposób umożliwiający zwierzętom swobodne wydostanie się z nich.

10. Aby ograniczyć tzw. zanieczyszczenie światłem do oświetlenia terenu inwestycji należy:

- zastosować oprawy oświetleniowe, które nie emitują światła w górną półprzestrzeń oraz zainstalować je w taki sposób, aby zapobiec nadmiernemu rozpraszaniu światła;
- uzyskać jak najniższy lub równy zeru, parametr ULR;
- wskazane jest stosowanie źródeł światła o ciepłej barwie.

11. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia ograniczyć do minimum wystąpienie negatywnych oddziaływań na szatę roślinną wynikającą z zimowego utrzymania dróg poprzez zastosowanie środków chemicznych w ilości zgodnej z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

12. Prace budowlane i ziemne uciążliwe akustycznie w pobliżu zabudowy zagrodowej prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.

13. Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji wykonywać przy użyciu nowoczesnych maszyn zmniejszających emisję hałasu z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców, użytkowników drogi i otaczającego środowiska.

14. Dostosować harmonogram prac w celu uniknięcia pracy wielu maszyn o wysokiej mocy akustycznej jednocześnie.

15. Prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, nie posiadających wycieków płynów eksploatacyjnych.

16. Zlokalizować miejsce obsługi sprzętu i pojazdów na bazach sprzętowych wykonawcy robót poza terenem budowy.

17. Zorganizować stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacjach, które zapewnią nieprzedostawanie się produktów ropopochodnych do gruntu.

18. Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu i odoru z mas bitumicznych do środowiska z terenu przedsięwzięcia powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych jak i transportu materiałów budowlanych (transportowanie materiałów sypkich z użyciem plandek).

19. Proces budowlany należy prowadzić bez zbędnych opóźnień tak, aby ograniczyć skalę i zasięg emitowanych do środowiska zanieczyszczeń.

20. Należy ograniczać emisję zanieczyszczeń gazowych z procesów spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn budowlanych poprzez wyłączenie ich podczas postoju i załadunku.

21. Teren budowy zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami spowodowanymi ewentualnymi wyciekami substancji ropopochodnych z pojazdów, maszyn i urządzeń.

22. Teren budowy należy wyposażać w sorbenty oraz materiały neutralizujące ewentualne wycieki i rozlewy substancji ropopochodnych.

23. Zaplecze socjalno-bytowe zlokalizować w siedzibie wykonawcy robót.
24. Wszystkie odpady powstające w wyniku prac budowlanych powinny być ewidencjonowane, zgodnie z zapisami ustawy o odpadach poprzez stosowanie wszelkich możliwych działań ograniczających ich wytwarzanie (np. technologie bezodpadowe, stosowanie odpowiednich surowców i materiałów) oraz podejmowanie działań pozwalających na utrzymanie ich ilości na możliwie najniższym poziomie.
25. Powstałe na placu budowy oraz w bazach materiałowych i zapleczech sanitarnych odpady, powinny podlegać selektywnej zbiórce.
26. W przypadku konieczności utworzenia zaplecza budowy, zlokalizować go poza obszarami graniczącymi z wodami.
27. Ścieki bytowe z placu budowy należy odprowadzać do szczególnych przenośnych sanitariów typu TOL-TOI.
28. Poddawać nawierzchnię drogi okresowemu czyszczeniu.

III. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowanych.

UZASADNIENIE

W dniu 19 marca 2024 roku do Wójta Gminy Ludwin wpłynął wniosek Powiatu Łęczyńskiego reprezentowanego przez Zarząd Dróg Powiatowych w Łęcznej z dnia 17 marca 2024 roku złożony przez pełnomocnika Inwestora Panią Ewę Próchniak o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn: „**Przebudowa drogi powiatowej 1741L w msc. Piaseczno**”, na terenie gminy Ludwin w powiecie łęczyńskim, województwo lubelskie z Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia (KIP) wraz z załącznikami.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 1 pkt 2 „ustawy ooś”, w myśl którego uzyskanie przedmiotowej decyzji jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Organem właściwym zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 „ustawy ooś” o wydania decyzji jest Wójt Gminy Ludwin.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku (Dz.U. z 2019, poz. 1839 z późn. zm.) w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj. polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowaniami, przebudowaniami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach w powiązaniu z § 3 ust. 1 pkt 62, tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, należy zaliczyć do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu może być wymagane.

Ustalona liczba stron w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym przekracza 10, w związku z czym zgodnie z art. 74 ust. 3 „ustawy oos” zastosowanie ma art. 49 „ustawy Kpa”.

W związku z powyższym w dniu 19 marca 2024 roku wszczęto przedmiotowe postępowanie administracyjne. Obwieszczeniem Wójta Gminy Ludwin z dnia 20 marca 2024 roku znak: OŚ.6220.1.3.4.2024 poinformowano strony postępowania poprzez zamieszczenie ogłoszenia na stronie BIP Gminy Ludwin i tablicy ogłoszeń tut. Urzędu.

Zgodnie z art. 74 wyżej wymienionej ustawy w toku postępowania przeanalizowano dołączone do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dokumenty, Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia wraz z planem orientacyjnym przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniem.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 „ustawy oos” obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po zasięgnięciu opinii organów współdziałających.

Wójt Gminy Ludwin działając na podstawie art. 64 ust. 1 „ustawy oos”, dokonując oceny ewentualnego wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, zwrócił się w dniu 19 marca 2024r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęcznej oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Zamościu o opinię w sprawie stwierdzenia obowiązku lub jego braku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia informując o tym strony postępowania w w/w obwieszczeniu o jego wszczęciu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęcznej (dalej PPIS) pismem z dnia 27.03.2024 r. znak: ONS.NZ.9027.2.15.2024 z datą wpływu do tut. Urzędu 28.03.2024 r. w odpowiedzi na wniosek Wójta Gminy Ludwin, poinformował, iż powyższy organ opiniuje wyłącznie przedsięwzięcia wymagające decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3a, 10-19 i 21-29 „ustawy oos”. Po zapoznaniu się aktami sprawy doręczonych w dniu 22.03.2024 r. wynika, że planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na podstawie zgłoszenia, które zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r., poz. 725 z późn. zm.) nie wymagają uzyskania pozwolenia na budowę. W związku z powyższym brak jest podstaw prawnych do wyrażenia opinii przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęcznej.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu w dniu 3 kwietnia 2024 r. wydał opinię znak: LZ.ZZS.4901.70.2024.EK-D (data wpływu do tut. Urzędu 05.04.2024 r.) nie stwierdzając potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 3 kwietnia 2024 roku znak: WOOŚ.4220.45.2024.PJ nadesłanym elektronicznie wniósł o weryfikację i uzupełnienie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia zgodnie z wytycznymi ww. piśmie w terminie 20 dni od otrzymania pisma.

Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 08.04.2024 roku znak: OŚ.6220.1.3.5.2024 wezwał wykonawcę Pełnomocnika Inwestora p. Ewę Próchniak do uzupełnienia Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia zgodnie z wytycznymi Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie do dnia 22.04.2024 r.

O powyższym Wójt Gminy Ludwin zawiadomił strony postępowania Obwieszczeniem z dnia 09.04.2024 r. znak: OŚ.6220.1.3.6.2024 przez zamieszczenie Obwieszczenia na stronach BIP Urzędu Gminy Ludwin oraz tablicach ogłoszeń.

Pismem z dnia 09.04.2024 r. przesłanym drogą elektroniczną Wójt Gminy Ludwin poinformował Pełnomocnika Inwestora o treści pisma Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęcznej z dnia 27.03.2024 r. w sprawie wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia oraz nadesłaniu opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Zamościu Państwowe Gospodarstwo Wodne znak: LZ.ZZŚ.4901.70.2024.EK-D z dnia 03.04.2024r. nie stwierdzającej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne oraz

W odpowiedzi na pismo tut. Organu z dnia 08.04.2024 r. znak: OŚ.6220.1.3.5.2024 w związku z pismem RDOŚ w Lublinie z dnia 03.04.2024 r. znak: WOOŚ.4220.45.2024.PJ w uzupełnieniu Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia w dniu 21 kwietnia 2024 roku wpłynęła drogą elektroniczną dokumentacja projektowa dla „Przebudowy drogi powiatowej 1714L w msc. Piaseczno” sporządzona przez MANEVO Marek Łukowski Ziółków 88, 21-077 Spiczyn.

W dniu 23.04.2024 r. pismem OŚ.6220.1.3.8.2024 tut. Organ przekazał przez e-PUAP w załączeniu otrzymaną drogą elektroniczną od pełnomocnika Inwestora dokumentację projektową w/w przedsięwzięcia opatrzoną podpisem kwalifikowanym.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 6 maja 2024 r. znak: WOOŚ.4220.45.2024.P.J przesłanym elektronicznie do tut. Organu w dniu 13.05.2024 r. zwrócił się o ponowne dokonanie analizy przedłożonej Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia i wyjaśnień z dnia 23.04.2024 r. zgodnie z wytycznymi niniejszego pisma.

Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 13.05.2024 roku znak: OŚ.6220.1.3.9.2024 wezwał wykonawcę Pełnomocnika Inwestora p. Ewę Próchniak do uzupełnienia Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia zgodnie z wytycznymi Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie do dnia 06.05.2024 r. do dnia 23.05.2024r.

W dniu 12 czerwca 2024 r. tut. Organ pismem OŚ.6220.1.3.10.2024 w załączeniu przekazał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie otrzymaną drogą elektroniczną dokumentację projektową od pełnomocnika inwestora celem dalszego procedowania w sprawie wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej 1714L w msc. Piaseczno”.

W dniu 13 czerwca 2024 r. do tut. Urzędu wpłynęła dokumentacja projektowa w uzupełnieniu Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej 1714L w msc. Piaseczno” MANEVO Marek Łukowski wraz z załącznikami w odpowiedzi na pismo tut. Organu z dnia 13.05.2024 r. w związku z pismem RDOŚ w Lublinie z dnia 06.05.2024 r. znak: WOOŚ.4220.45.2024.PJ.

W dniu 26 czerwca 2024 r. pismem WOOŚ.4220.45.2024.PJ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie ponownie zwrócił się pismem o uzupełnienie KIP w terminie 20 od otrzymania pisma w formie elektronicznej.

Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 28.06.2024 r., znak: OŚ.6220.1.3.10.2024 zwrócił się do pełnomocnika Inwestora o uzupełnienie KIP zgodnie z wytycznymi Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w piśmie z dnia 28.06.2024 r., do dnia 12 lipca 2024 r.

Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 08.07.2024 r. znak: OŚ.6220.1.3.11.2024 przesłał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie dokumentację projektową zgodnie

z wytycznymi z dnia 26.06.2024 r. WOOŚ.4220.45.2024.PJ. z załączonym w formie papierowej projektem zagospodarowania terenu.

W dniu 5 sierpnia 2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem znak: WOOŚ.4220.45.2024.PJ. opatrzonym podpisem kwalifikowanym z dnia 6 sierpnia 2024 r. (data wpływu do tut Urzędu 06.08.2024r.) wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej 1714L w msc. Piaseczno” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 1 lit. b lub c lub nałożenie obowiązków działań, o których mowa w art. 82. Ust. 1 pkt 2 lit. b lub c. O powyższym strony postępowania zawiadomiono Obwieszczeniem Wójta Gminy Ludwin z dnia 07.08.2024r., znak: OŚ.6220.1.2.12.2024.

Wójt Gminy Ludwin, Obwieszczeniem z dnia 07.08.2024r., znak: OŚ.6220.1.3.12.2024 zawiadomił strony postępowania, że zebrał już wystarczające dowody i materiały do zakończenia postępowania administracyjnego w sprawie przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ogłoszenie zamieszczono na stronach BIP Urzędu Gminy Ludwin oraz tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy Ludwin. W terminie wskazanym dla stron postępowania na zapoznanie się z dokumentacją sprawy oraz możliwość złożenia uwag i wniosków nie wpłynęły żadne uwagi czy wnioski od stron postępowania.

W myśl art. 84 „ustawy oos” w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, po uzyskaniu opinii organów opiniujących, właściwy organ w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Stosownie do art. 85 ust. 1 „ustawy oos” decyzja organu wymaga uzasadnienia. Uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z art. 85 ust. 2 pk 2 „ustawy oos” niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, powinno zawierać w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1 w.w ustawy uwzględnionych przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeprowadzeniu analizy wszystkich dostarczonych wraz z wnioskiem dokumentów uwzględniając uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust 1 „ustawy oos”, biorąc pod uwagę informacje zawarte w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia i jej uzupełnieniu Wójt Gminy Ludwin uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 w zw. z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019, poz. 1839 z późn. zm.).

Na podstawie informacji przedstawionych przez wnioskodawcę analizowano: skalę inwestycji, usytuowanie, charakter, zakres robót związanych z planowaną inwestycją, czas trwania oraz emisje i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 11714L w miejscowości Piaseczno na odcinku około 4 km od skrzyżowania drogi nr 1714L i DW 820 do skrzyżowania drogi powiatowej 1714L z drogą powiatową 1625L na terenie gminy Ludwin.

Projektowana droga powiatowa nr 1714L na całym odcinku poprowadzona będzie po śladzie istniejącej drogi powiatowej nr 1714L o nawierzchni asfaltowej (km rob 0+000,00 skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1714L z drogą wojewódzką 820 poza zakresem robót, 1+920,00 skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1714L z drogą gminną 105172L, - km 3+982).

Zgodnie z art. 72 ust. 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.

Planowana inwestycja będzie realizowane na podstawie zgłoszenia, które zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r., poz. 725 z późn. zm.) nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę.

Projektowana droga powiatowa nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej.

W ramach rozbudowy drogi powiatowej nr 1714L zostaną wykonane roboty takie jak:

- wycinka drzew i krzewów kolidujących z projektowanym przedsięwzięciem wraz z podcięciem podrostów wszystkich drzew zlokalizowanych w pasie drogowym drogi powiatowej,
- rozbórka istniejących wiat przystankowych będących w złym stanie technicznym,
- montaż nowych wiat przystankowych,
- miejscowa rozbórka istniejącej konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie wzmocnienia istniejącej nawierzchni drogi powiatowej,
- przebudowa istniejących i budowa nowych chodników,
- przebudowa istniejących zjazdów publicznych i indywidualnych,
- przebudowa istniejących skrzyżowań,
- przebudowa istniejących zatok autobusowych i przystanków,
- korekta wysokościowej istniejących zjazdów z kostki betonowej,
- wykonanie oznakowania pionowego projektowanych przejść dla pieszych i przystanków autobusowych,
- aktualizacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego,
- wykonanie oznakowania poziomego w miejscu projektowanych przejść dla pieszych,
- przełożenie i wykonanie nowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (tablice prowadzące aktywne, znaki D-6 aktywne, bariery ochronne i balustrady).
- wykonanie oświetlenia przejść dla pieszych latarniami hybrydowymi LED zasilanymi solarnie o wysokości 7,5m z oprawą LED 37W dedykowaną do oświetlenia przejść dla pieszych,
- prace wykończeniowe.

Parametry techniczne projektowanej drogi powiatowej nr 1714L:

- klasa techniczna drogi - L,
- kategoria ruchu - KR2,
- dopuszczalne obciążenie - 100 kN/oś,
- prędkość projektowa - 40 km/h,

- przekrój poprzeczny - uliczny, szlakowy (2%) i jednostronny (3%),
- ilość jezdni – jedna,
- szerokość jezdni - $2 \times 2,75\text{m} = 5,50\text{m}$,
- szerokość poboczy - 0,75 m, utwardzenie kruszywem,
- szerokość w liniach rozgraniczających - zmienna, średnia szerokość ok. 12,00 m.

W sąsiedztwie projektowanego pasa drogowego drogi powiatowej nr 1714L znajdują się: zabudowa jednorodzinna, zabudowa związana z rolnictwem oraz pola uprawne i łąki.

Projektowany odcinek rozpoczyna się od skrzyżowania drogi nr 1714L i DW 820 i biegnie przez około 4 km do skrzyżowania projektowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej 1714L z drogą powiatową 1625L.

Obecnie nawierzchnię wyżej wymienionego odcinka drogi stanowi nawierzchnia asfaltowa o szerokości wahającej się od 5 m do 5,5 m. Spadki poprzeczne, jak i podłużne jezdni nie spełniają wymaganych wartości. Prawie na całej długości nawierzchnia drogi jest spękana oraz posiada dużo ubytków. Szerokość poboczy gruntowych wynosi od 0,6m do 0,90m. Droga odwadniana jest powierzchniowo, częściowo za pomocą przydrożnych rowów lub poprzez spływ wody na tereny zielone w pasie drogowym.

Na czas realizacji robót nie będzie konieczne czasowe zajęcie terenu. Na całkowitą powierzchnię planowanego przedsięwzięcia składać się będą następujące elementy drogi:

- bitumiczna nawierzchnia jezdni
- nawierzchnia utwardzonych poboczy,
- powierzchni trawiaste pasa drogowego.

Całkowita powierzchnia zajmowana przez planowaną przebudowę drogi powiatowej:

- powierzchnia nawierzchni bitumicznych: ~22 000,00 m² (2,20 ha),
- powierzchnia projektowanego chodnika: ~8 000,00 m² (0,80 ha).

Nawierzchnię drogi zaprojektowano jako odporną na koleinowanie typową konstrukcję z warstwą ścieralną z betonu asfaltowego.

Projektowana do przebudowy droga prowadzona będzie po już istniejącym śladzie. Przebudowa drogi związana jest ze złym stanem nawierzchni z licznymi ubytkami, która wymaga wykonania pilnych robót drogowych a pogarszający się stan znacznie obniża poziom bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz przyczynia się bezpośrednio do wzrostu emisji hałasu komunikacyjnego i wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza. Powyższe spowodowane jest poruszaniem się pojazdów po nierównej, wybrakowanej nawierzchni bitumicznej jezdni oraz po gruntowej nawierzchni jezdni. Jak wynika z Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia prace zaplanowane są na okres II kwartał 2025 r., a przewidywany czas prowadzenia robót wynosi około 8 miesięcy. W celu skrócenia czasu trwania inwestycji i uciążliwości z nią związanych planuje się równoległe wykonywanie robót nie kolidujących ze sobą. Wszelkie roboty budowlane będą prowadzone przy użyciu typowego sprzętu budowlanego i maszyn powszechnie używanych przy drogowych robotach budowlanych taki jak: koparki, równiarki, rozścielacze mas bitumicznych, walce drogowe i samochody ciężarowe transportujące materiały budowlane, posiadający aktualne badania techniczne. Wszystkie roboty wykonane zostaną zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami pod odpowiednim nadzorem. Przy realizacji przedsięwzięcia (faza budowy) dominować będą roboty ziemne i nawierzchniowe, wykonywane metodami tradycyjnymi, z zastosowaniem sprzętu samojezdnego, napędzanego silnikami spalinowymi. Przewiduje się, że część prac budowlanych wykonywane będą ręcznie (roboty wykończeniowe). Prace inwestycyjne będą wykonywane z materiałów bezpośrednio dostarczanych na miejsce budowy, np. mieszanki

mineralno-asfaltowej, kruszywa stabilizowanego cementem, emulsji asfaltowej, z krótkim (chwilowym) okresem składowania na terenie budowy. W fazie realizacji inwestycji prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. Projektowana droga wykonana zostanie w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym z wykorzystywaniem typowych dla tego typu prac budowlanych i materiałów takich jak: beton asfaltowy – ok. 3 000,00 m³, kruszywo łamane – ok. 2000,00m³, mieszanka betonowa/cementowa – ok. 200 kg, piasek lub inny materiał przydatny do wykonania nasypów – ok. 2 500,00m³, emulsje, roztwory asfaltowe – ok. 1000 kg, woda – ok. 100m³, paliwo – 40 m³/dzień do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych w tym wody i kruszywa budowlanego. W trakcie budowy nastąpi zużycie kopalin do celów budowlanych (piasek do betonu, wykonania stabilizacji, uzupełnienie materiału pod pobocza) – co nie stanowi zagrożenia dla środowiska przy skali inwestycji i długości przedmiotowego odcinka drogi. Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej przebudowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie przebudowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze stosunkowo małej skali inwestycji i tradycyjnej technologii wykonania robót.

W toku eksploatacji poruszające się pojazdy użytkowników drogi będą wykorzystywały różne rodzaje paliw, w sposób porównywalny z dotychczasowym i stosowanym powszechnie na drogach.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Przewidywane zużycie przez zarządcę podstawowych surowców i materiałów, paliw oraz energii w toku eksploatacji omawianego odcinka jest szacowane na:

- środki zimowego utrzymania drogi – w zależności od warunków pogodowych – na dotychczasowych zasadach – około 10 g/m² zwilżonej soli.

Realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji będzie wiązać się z wpływem na jakość lokalnego klimatu akustycznego. Źródłem hałasu w czasie trwania przebudowy drogi będą pojazdy oraz maszyny budowlane. Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń oraz czas trwania prac budowlanych. W otoczeniu inwestycji hałas może oddziaływać na ludzi lub zwierzęta znajdujące się w pobliżu. Emisja hałasu w czasie budowy związana będzie z robotami ziemnymi, wykonywaniem konstrukcji drogi wraz z bitumiczną nawierzchnią jezdni, jak też z transportem tj. ruchem ciężkich pojazdów obsługujących budowę drogi, tj. dowożących materiały konstrukcyjne (kruszywo, masę bitumiczną, piasek), pracą silników pojazdów, zespołów napęd, układów wydechowych spalin oraz toceniem kół po nawierzchni jezdni. Praca maszyn budowlanych i ruch samochodów ciężarowych w zależności od charakteru prac mogą być źródłem wibracji przenoszonych drogą gruntu. Zasięg oddziaływania wibracji nie powinien przekroczyć kilkudziesięciu metrów i nie będzie negatywnie wpływać na środowisko. Obniżenie poziomu dźwięku powstałego w fazie budowy jest skomplikowane ze względu na jego częstotliwość. Fale niskich częstotliwości generowane przez maszyny budowlane posiadają dużą długość i zastosowanie ekranów akustycznych jest w tym przypadku mało skuteczne i mając na uwadze charakter prowadzonych prac ich budowa przewyższyłaby koszty realizacji inwestycji.

W celu ograniczenia skali emitowanego hałasu zostanie zastosowany nowoczesny sprzęt w dobrym stanie technicznym, o niskiej emisji hałasu. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej będą prowadzone jedynie w porze dziennej. W celu zminimalizowania uciążliwości związanych z drganiami i wibracjami, w miarę możliwości zostanie ograniczona praca walców wibracyjnych, ubijaków, kafarów itp., a wykorzystanie tych urządzeń będzie tak skoordynowane, aby nie działały równocześnie na tym samym odcinku robót. Ponadto zostanie opracowany harmonogram prac zapewniający właściwą organizację budowy, aby czas ich trwania był możliwie jak najkrótszy.

Emisja hałasu na etapie realizacji będzie miała charakter okresowy, lokalny, zmienny w przestrzeni, niekumulujący się w otoczeniu i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Wykonanie nowej, równej nawierzchni i podwyższenie w ten sposób parametrów technicznych oraz eksploatacyjnych drogi powiatowej przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu komunikacyjnego w stosunku do stanu przed przebudową. Budowa analizowanej drogi ze względu na jej skalę, parametry i przewidywaną funkcję nie spowoduje ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny na terenach przylegających do projektowanego pasa drogowego, w stosunku do stanu istniejącego. Jednym z głównych źródeł emisji hałasu jest ruch komunikacyjny. Emisja komunikacyjna jest najbardziej odczuwalna w najbliższym otoczeniu drogi, a jej wielkość maleje wraz ze wzrostem odległości od jezdni. Jednakże można wnioskować, że w przypadku braku realizacji inwestycji emisja może wzrosnąć, pod wpływem wolniejszej jazdy pojazdów wywołanej zniszczoną nawierzchnią jezdni i brakiem odpowiedniej infrastruktury dla rowerzystów i pieszych. Zły stan jezdni wpływa na zwiększenie obrotów silnika na niższym biegu przy ciągłym hamowaniu i przyspieszaniu.

Poprawa warunków jazdy na przedmiotowym odcinku drogi pozwoli na uspokojenie ruchu oraz sprawniejsze poruszanie się po drodze, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, w szczególności pieszych i rowerzystów. Poprawa warunków ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wpłynie również na krótszy czas przejazdu, a co za tym idzie na zmniejszenie emisji spalin. Nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalnego hałasu w środowisku. W otoczeniu planowanej inwestycji nie występują silne, punktowe źródła hałasu, o klimacie akustycznym środowiska decyduje praktycznie jedynie liniowy hałas drogowy.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu. Poprawa stanu technicznego nawierzchni i infrastruktury towarzyszącej wpłynie na usprawnienie czasu przejazdu, zmniejszenie skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu a w związku z tym emitowany hałas i wibracje w najbliższej perspektywie czasowej obniżą się w porównaniu ze stanem obecnym.

Podczas prac związanych z realizacją i eksploatacją inwestycji emitowane będą do powietrza zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Prowadzenie prac budowlanych będzie źródłem nieorganizowanej emisji zanieczyszczeń do powietrza wynikającej głównie z emisji pyłów powstających podczas prac ziemnych i konstrukcyjnych, przemieszczania mas ziemnych i transportu materiałów pylistych, układaniem mas bitumicznych (emisja węglowodorów). W fazie eksploatacji inwestycji podstawowym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie również spalanie paliw (olej napędowy) w środkach transportu i maszyn budowlanych o napędzie spalinowym (emisja: tlenku węgla, tlenków azotu, węglowodorów, pyłów-sadzy), pylenie wtórne związane z transportem materiałów sypkich, układaniem mas bitumicznych (emisja węglowodorów). Jak wskazano Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak: rodzaj spalanego paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie

paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są pewnymi błędami. Jednakże należy spodziewać się, że polepszenie jakości nawierzchni jezdni, a co za tym idzie poprawa płynności jazdy przy jednoczesnym polepszeniu jakości techniczno – ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń powietrza ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu. Eksploatacja przedmiotowego odcinka drogi nie będzie źródłem występowania ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza na otaczającym terenie.

W celu ograniczenia emisji gazów i pyłów do powietrza na etapie realizacji inwestycji będą stosowane dostępne rozwiązania ograniczające emisje pyłów oraz technologie jak najmniej uciążliwe dla środowiska. Prace budowlane prowadzone będą przy użyciu sprawnie technicznego sprzętu, właściwą organizacją pracy, wykorzystywaniem pojazdów o optymalnej ładowności, unikanie jałowej pracy silników pojazdów, odpowiednio dobranym sprzętem budowlanym, materiały sypkie przewożone z przestrzeganiem zasady transportu materiałów sypkich (użycie plandek chroniących przed ich rozwiewaniem), zwilżanie podłoża wodą zwłaszcza w okresie wietrznym. Do budowy będą używane gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach zewnętrznych. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych z procesów spalania paliw w silnikach i maszyn budowlanych, sprzęt i pojazdy budowlane będą wyłączone podczas postoju i załadunku. Proces budowlany będzie prowadzony bez zbędnych opóźnień tak, aby ograniczyć skalę i zasięg emitowanych do środowiska zanieczyszczeń.

Zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia zachowane będą zasady ochrony środowiska. Etap realizacji inwestycji będzie miał charakter krótkotrwały, lokalny i odznaczać się będzie niską uciążliwością dla otoczenia niekumulujący się w środowisku i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych. Przebudowa drogi wpłynie na poprawę jej parametrów technicznych w porównaniu do stanu obecnego, co przełoży się na wzrost komfortu jazdy oraz na jej płynność, a tym samym skróci czas przejazdu na analizowanym odcinku, co z kolei zredukuje emisję gazów cieplarnianych do powietrza. W związku z powyższy planowane przedsięwzięcie nie przewiduje konieczności podejmowania dodatkowych działań w celu łagodzenia zmian klimatu oraz działań związanych z adaptacją do zmian klimatu.

Planowana inwestycja zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300) zlokalizowana jest w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim:

- PLRW200010248149 – Bobrówka, status: naturalna część wód, typ PNP – Potok lub strumień piaszczysty, monitorowana. Stan – zły stan wód. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i stan chemiczny. Dla złagodzonych wskaźników (związki tributylocyny(w)) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.

Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone. Dla JCWP ustanowiono odstępstwa z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP

w zakresie wskaźników: związki trybutylowy (w). Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań) – LW30692 – Piaseczno – status: status: naturalna część wód, typ: WSm_a – Jezioro na podłożu wapiennym, o małej wartości współczynnika Schindlera, stratyfikowane, monitorowane. Ocena stanu JCW – dobry stan wód. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników (benzo(a)piren (w) poniżej stanu dobrego dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako niezagrożone.

Planowana inwestycja położona jest w obrębie udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP Nr 407 „Niecka Lubelska” (Chełm - Zamość). Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej kodem PLGW200075, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. JCWPd znajduje się w obszarze przeznaczonym 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.

Jak wskazano w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia jednolite części wód powierzchniowych, przez które przebiega istniejący odcinek drogi do przebudowy nie są zagrożone nieosiągnięciem celów środowiskowych w związku z realizacją robót. Biorąc pod uwagę charakter i skalę przedsięwzięcia nie przewidyuje się możliwości negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych dla omawianych JCWPd i JCWP w związku z realizacją inwestycji.

W stanie obecnym eksploatacja przedmiotowego odcinka drogi powiatowej nie stwarza ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla omawianych jednolitych części wód. W związku z poprawą stanu nawierzchni i parametrów technicznych jezdni należy spodziewać się uspokojenia i usprawnienia ruchu oraz skrócenia czasu przejazdu, co skutkować będzie niższą emisją i zmniejszeniem. W związku z powyższym po zrealizowaniu inwestycji oddziaływanie przedmiotowej drogi na środowisko zmniejszy się w stosunku do stanu obecnego i nie będzie mieć wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych na omawianym obszarze.

Teren obejmujący realizację inwestycji usytuowany jest poza obszarem zagrożonym podtopieniami. Przedmiotowa inwestycja, jak wskazano w KIP, nie koliduje z ujęciami wód podziemnych ani z wyznaczonymi dla tych ujęć strefami ochrony. W pobliżu projektowanej drogi znajduje się jezioro Piaseczno w odległości około 200 m oraz przepływa ciek Piwonja Południowa oddalony o około 65 m.

Planowana inwestycja nie spowoduje zmian w sposobie odprowadzania wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego. Droga tak jak dotychczas będzie odwadniania powierzchniowo na przyległe tereny trawiaste, które znajdują się w granicach pasa drogowego. W ramach prac zaplanowano oczyszczenie istniejących przydrożnych rowów oraz ich wyprofilowanie jako trapezowych z dnem o szerokości 0,30:0,40 m oraz skarpami o nachyleniu od 1:1 do 1:1,5 w dowiązaniu od strony drogi do projektowanej opaski chodnika lub do pobocza drogi, a od strony posesji prywatnych do poziomu terenów przyległych. Rowy w większości mają charakter bezodpływowych, odparowujących. W niektórych miejscach ograniczenia jezdni krawężnikiem zaprojektowano betonowe korytka podchodnikowe typu „muldowego” umożliwiające przepływ wody pod chodnikiem na skarpe umocnioną korytkami typu „skarpowego”. Dno rowu przy

wylocie korytka skarpowego zostanie umocnione korytkami typu „muldowego”. Dodatkowo zaprojektowano nowe przepusty, a te istniejące w ciągu drogi przewidziano do przebudowy lub oczyszczenia.

Jak wynika z Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wpływ prac budowlanych na środowisko gruntowe będzie krótkotrwały i przemijający. Bezpośrednie oddziaływanie w czasie przebudowy drogi na powierzchnię ziemi i głębę będzie lokalne.

Zanieczyszczenie gleb w czasie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić głównie w wyniku: wycieku substancji ze źle konserwowanych lub wadliwie stosowanych maszyn, urządzeń i samochodów, przenikania szkodliwych substancji do gruntu na skutek niewłaściwego składowania materiałów budowlanych lub podczas wykonywania robót, awaryjnego wycieku paliwa ze sprzętu budowlanego i transportowego, zanieczyszczenia ściekami socjalno – bytowymi z miejsca budowy.

Celem ochrony środowiska gruntowo-wodnego prace budowlane będą prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu. Miejsce obsługi maszyn i pojazdów zostanie zlokalizowane na bazach sprzętowych wykonawcy robót, poza terenem budowy. Materiały budowlane będą transportowane w miejsce ich wbudowania, bez konieczności składowania. Ścieki bytowe powstające w czasie realizacji inwestycji będą gromadzone w przenośnych, szczelnych sanitariatach, opróżnianych przez uprawnione do tego podmioty. Teren budowy zostanie wyposażony w środki neutralizujące, a ewentualne wycieki z pojazdów i maszyn budowlanych natychmiastowo usunięte.

Sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych pozostanie bez zmian, przebudowie ulegnie istniejący system odwodnienia, celem dostosowania do stanu projektowanego. Dotychczas droga odwadniająca była powierzchniowo, częściowo poprzez spływ wody na tereny zielone oraz do przydrożnych rowów położonych w obrębie pasa drogowego. Wody opadowe z powierzchni istniejących dróg odprowadzane są za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na tereny zielone lub do istniejących rowów położonych w obrębie pasa drogowego. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia potencjalnie negatywnego oddziaływania wód z pasa drogowego na wody powierzchniowe i pośrednio gruntowe Inwestor będzie poddawał nawierzchnię drogi okresowemu czyszczeniu.

Po zastosowaniu ww. rozwiązań techniczno-organizacyjnych oddziaływanie na wody powierzchniowe i pośrednio na gruntowe nie będzie miało charakteru znaczącego.

W Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia przedstawiono rodzaje i szacunkową ilość odpadów wytworzonych na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Można je zaliczyć do następujących grup w zależności od źródła powstawania: (17) odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (wyłączając głębę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), (20) odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Oprócz wymienionych grup odpadów powstawać będą różnego rodzaju odpady opakowaniowe (z papieru i tektury, tworzyw sztucznych, opakowania z drewna) oraz inne odpady (15). Powstawanie odpadów w fazie budowy będzie związane głównie z eksploatacją maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych, pobytem ludzi w pasie roboczym (odpady komunalne).

W fazie realizacji inwestycji obowiązki wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023r. poz. 1587 ze zm.), spoczywać będą na wykonawcy. Zgodnie z obowiązującymi przepisami o odpadach należy dążyć do minimalizacji ilości ich wytwarzania. Roboty rozbiórkowe w fazie realizacji przedmiotowej inwestycji ograniczać się będą do częściowej rozbiórki istniejącej konstrukcji, przebudowywanych zjazdów indywidualnych i publicznych,

barier i balustrad przewidzianych do wymiany na nowe oraz przebudowywanego odwodnienia. Wyżej wymienione prace rozbiórkowe generują powstawanie odpadów zaliczanych do grupy „Opadów z remontów i przebudowy dróg”. Sposób postępowania z odpadami powstałymi z rozbiórki jest analogiczny jak dla innych odpadów powstających w fazie budowy. Przy poszanowaniu obowiązujących przepisów powstawanie odpadów związanych z rozbiórką nie będzie stanowiło ryzyka dla otaczającego środowiska.

Podczas robót ziemnych związanych z realizacją inwestycji powstaną niewielkie ilości mas ziemnych. Masy te zostaną wykorzystane w obrębie budowy. Przy przestrzeganiu zasad wynikających z przepisów prawa gospodarka odpadami w fazie realizacji inwestycji, niezależnie od ilości powstających odpadów, nie powinna stanowić zagrożenia dla środowiska. Całkowita ilość mas ziemnych z wykopów będzie częściowo wykorzystana na terenie budowy, a pozostała ilość zostanie wywieziona na miejsce wskazane przez inwestora.

Powstałe odpady powinny być w pierwszej kolejności poddane odzyskowi w miejscu ich wytworzenia. Podczas przygotowania podłoża pod projektowany chodnik powstaną niewielkie ilości mas ziemnych, które w całości zostaną wykorzystane w obrębie budowy. Celem ograniczenia rozprzestrzeniania się odpadów należy je magazynować selektywnie w sposób dostosowany do ich właściwości chemicznych i fizycznych w wyznaczonych do tego miejscach oraz zadbać o odpowiednią częstotliwość odbioru tychże odpadów przez podmioty posiadające stosowne uprawnienia w zakresie gospodarowania odpadami.

Właściwa gospodarka odpadami na terenie inwestycji poprzez stworzenie prawidłowych warunków magazynowania odpadów zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 1742), oraz zapewnienie dalszego zagospodarowania wytworzonych odpadów przez uprawnione do tego podmioty w sposób zgodny z przepisami w zakresie gospodarki odpadami spowoduje, że emisja odpadów z terenu przedsięwzięcia nie będzie stanowiła negatywnego oddziaływania na środowisko.

Jak wskazano w KIP w celu ograniczenia do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami sposób postępowania z odpadami na etapie eksploatacji będzie zgodny z Ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz.U. z 2023, poz. 1587 z późn. zm.).

Planowana inwestycja usytuowana jest w granicach Parku Krajobrazowego Pojezierze Łęczyńskie, który został utworzony w celu ochrony i zachowania walorów przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych, historycznych i turystycznych środowiska ze szczególnym uwzględnieniem ekosystemów jeziornych i torfowiskowych. Aktualnym aktem prawnym regulującym jego funkcjonowanie, w tym określającym obowiązujące zakazy na jego terenie, jest rozporządzenie Nr 7 Wojewody Lubelskiego z dnia 23 marca 2005 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Pojezierze Łęczyńskie” (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2005 r. Nr 73, poz. 15280). Zgodnie z § 5 przytoczonego rozporządzenia, w Parku obowiązuje m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych. W związku z tym, że planowane przedsięwzięcie zalicza się do inwestycji celu publicznego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest zakwalifikowane jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, nie zostaną naruszone obowiązujące zakazy.

Jak wynika z uzupełnienia merytorycznego Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia w ramach realizacji rozbudowy drogi zaplanowano wykarczowanie ok. 110 m² zakrzewień oraz wycinkę ok. 81 drzew z gatunków: lipa, kasztanowiec, modrzew, sosna, brzoza, topola, świerk, co wpłynie

negatywnie na krajobraz i ograniczy siedliska lęgowe i żerowiskowe gatunków chronionych oraz może spowodować zubożenie różnorodności biologicznej. Jak wskazano część drzew kolidujących z inwestycją posiada liczne uszkodzenia kory i odrosty. Drzewa przewidziane do wycinki zlokalizowane są w granicach pasa drogowego drogi powiatowej 1714L. Pozostałe drzewa przewidziano do pielęgnacji między innymi poprzez podcięcie podrostów drzew, wraz z wycinką gałęzi nad projektowanym chodnikiem. Mając na uwadze ochronę nieprzeznaczanego do wycinki drzewostanu znajdującego się w pobliżu drogi, Inwestor będzie prowadził prace budowlane, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących drzew przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

- zabezpieczy pnie drzew przed urazami mechanicznymi poprzez szczelne obłożenie deskami lub owinięcie matami słomianymi,
- w przypadku odsłonięcia systemu korzeniowego drzew nie dopuści do ich przesuszenia poprzez przykrycie matami lub włókniną,
- ewentualne zaplecza budowy zlokalizuje poza zasięgiem koron drzew, ponadto w otoczeniu drzew nie będzie składował materiałów budowlanych,
- wytyczy trasy poruszania się ludzi i sprzętu budowlanego.

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na szatę roślinną, wynikających z zimowego utrzymania drogi, Inwestor do usuwania zimowej śliskości będzie używał środki chemiczne w ilości zgodnej z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

W Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia nie przedstawiono informacji o rzeczywistym występowaniu gatunków chronionych na terenie inwestycji, w tym gatunków związanych z planowanymi do wycinki drzewami. W związku z tym, że nie przeprowadzono dokładnej inwentaryzacji przyrodniczej nie można określić na jakie gatunki, taka wycinka będzie oddziaływała niekorzystnie. Celem zminimalizowania negatywnego oddziaływania wskazane jest zastosowanie działań związanych m.in. z terminami wycinki i wprowadzeniem ewentualnych nasadzeń zastępczych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie obejmuje swoim zasięgiem innych obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.). W obrębie inwestycji nie występują pomniki przyrody.

Rozbudowywana droga częściowo znajduje się na terenie głównego korytarza ekologicznego KPdC-1A Mazowsze – Polesie Południe i GKW – 2 - Polesie. Realizacja inwestycji nie wprowadzi dodatkowych elementów, które będą zwiększać efekt bariery - droga nie będzie ogrodzona, a jej niweleta zostanie dostosowana do otaczającego terenu.

Z analizy szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś wywnika, że planowana inwestycja nie jest usytuowana na terenie:

- obszarów wodno-blotnych ani innych obszarów o płytkim zaleganiu wód,
- siedlisk lęgowych ani ujść rzek,
- obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
- uzdrowiska i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie sąsiaduje z obszarem Natura 2000 „Polesie – PLB 060019” w odległości około 5 m od końca opracowania rozpoczyna się ten obszar. W odległości około 1,5 km na południe od przedmiotowej drogi powiatowej zlokalizowany jest obszar „Brzeźniczno-PLH0600076” zaś około 500 m na wschód zlokalizowany jest obszar „Jeziora Uściwierskie - PLH060009” i około 2 km na północ „Ostoja Poleska - PLH060013”.

W niedalekiej odległości od inwestycji, w miejscowości Rozplucie Pierwsze zlokalizowany jest Kościół rzymsko-katolicki pw. św. Jana Chrzciciela wpisany do rejestru zabytków. W karcie zawarto informację, że zważywszy na odległość oraz zakres prac, a także z uwagi na prowadzenie robót zgodnie ze sztuką budowlaną, nie przewiduje się, aby planowana przebudowa drogi oddziaływała negatywnie na budynek. Zgodnie z art. 32 i 33 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1292) odkryte w trakcie prac ziemnych przedmioty posiadające cechy zabytku podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest do wstrzymania wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiedniego zabezpieczenia miejsca i niezwłocznego powiadomienia stosownych służb konserwatorskich.

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

W obrębie przedmiotowego przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania gatunków zwierząt podlegających ochronie ani gatunków roślin podlegających ochronie. W pasie drogowym drogi powiatowej zlokalizowana jest roślinność typowa dla przydrożnych pasów zieleni, m.in. różne gatunki trwa (pokrzywa zwyczajna, łopian, bniec biały, komosa biała, cykoria podróżnik, lilak pospolity). Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie miało niewielki wpływ na bioróżnorodność analizowanego obszaru. Projektowana inwestycja wykonana zostanie po śladzie istniejących dróg gminnych, w związku z czym wpływ inwestycji na bioróżnorodność obszaru będzie znikomy.

W odniesieniu do oddziaływań skumulowanych stwierdzono w KIP, że obecnie nie są planowane inne inwestycje drogowe w tym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia skumulowanego oddziaływania na etapie budowy i ewentualnej równoczesnej realizacji innych inwestycji na omawianym terenie, stwierdzono, że nie istnieje możliwość skumulowania oddziaływań przedmiotowego przedsięwzięcia z oddziaływaniami wynikającymi z innych inwestycji.

Na terenie, na którym realizowana będzie przedmiotowa inwestycja oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie stwierdzono w ostatnich latach wystąpienia katastrofy budowlanej. Teren objęty inwestycją nie jest położony w strefie o wysokim ryzyku sejsmicznym czy też w obszarze zagrożonym powodzią (nisko położone tereny nad rzekami bądź blisko wybrzeża morskiego). Ryzyko wystąpienie katastrofy naturalnej lub budowlanej dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest bardzo niskie. Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie powoduje ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z użytkowaniem do rozbudowy drogi materiałami i technologią robót drogowych ani nie wpływa na możliwość wystąpienia katastrofy naturalnej bądź budowlanej. Sytuacjami stwarzającymi ryzyko dla środowiska mogą być zdarzenia drogowe (kolizje, wypadki) oraz związane z tymi zdarzeniami potencjalne przedostanie się substancji szkodliwych do środowiska gruntowo-wodnego. W przypadku wystąpienia ww. zdarzeń powinny zostać powiadomione odpowiednie służby ratownicze celem zneutralizowania substancji niebezpiecznych.

Ze względu na zakres prac, czas związany z budową oraz z uwagi na fakt, iż etap realizacji przedsięwzięcia będzie miał charakter krótkotrwały, niekumulujący się w środowisku i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych, przewiduje się, że inwestycja nie będzie długotrwale oddziaływać na mieszkańców zamieszkujących najbliższej inwestycji.

Zważywszy na niewielką skalę przedsięwzięcia i wynikający z niej lokalny zasięg oraz usytuowanie inwestycji w znacznej odległości od granicy państwa transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie wystąpi.

Planowane przedsięwzięcie nie jest kwalifikowane jako zakład o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a prawidłowa eksploatacja będzie minimalizowała możliwości wystąpienia awarii bądź jej skutki.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego, obszarach górskich, obszarach objętych ochroną, w tym obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Nie jest zlokalizowane na obszarach, na których zostały przekroczone standardy jakości środowiska, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach przylegających do jezior, oraz obszarach uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej.

Planowana inwestycja z uwagi na swój niewielki zakres i zasięg oddziaływania nie powinna oddziaływać na zmiany klimatu oraz na bioróżnorodność, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji.

Przebudowa drogi wykonana zostanie z nowych materiałów przy użyciu technologii gwarantujących odporność przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Inwestycja nie będzie kolidować z obszarami chronionego krajobrazu, z terenami rezerwatów przyrody.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach o dużej gęstości zaludnienia a zabudowa występuje jedynie lokalnie.

Inwestycja nie będzie kolidować z pomnikami przyrody, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Mając na uwadze, że przedmiotowa inwestycja nie jest inwestycją nową oraz, że ewentualne oddziaływania negatywne w trakcie realizacji inwestycji takie jak: hałas, drgania lub emisja pyłów będą ograniczone czasowo i miejscowo nie przewiduje się negatywnego wpływu na rośliny, grzyby lub zwierzęta dziko żyjące. Ze względu na zakres prac, czas związany z budową oraz z uwagi na fakt iż etap realizacji przedsięwzięcia będzie miał charakter krótkotrwały, niekumulujący się w środowisku i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych, przewiduje się, że inwestycja nie będzie oddziaływać na mieszkańców zamieszkujących najbliższej inwestycji.

Uwzględniając rodzaj, zakres, charakter i usytuowanie przedsięwzięcia, przewiduje się, że nie spowoduje ono pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000. Nie wpłynie także negatywnie na gatunki, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000 oraz nie pogorszy integralności obszarów, ani ich powiązań z innymi obszarami sieci Natura 2000. Nie będzie także negatywnie oddziaływało na inne formy ochrony przyrody wymienione w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowana inwestycja nie będzie kolidowała z zabytkami, ponad to formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Planowa inwestycja w swoim zakresie nie obejmuje obszarów objętych ochroną konserwatorską.

Nie stwierdzono bezpośrednich, pośrednich oraz skumulowanych oddziaływań, będących skutkiem realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz przyszłej eksploatacji powstałej inwestycji mogących w sposób trwały naruszyć obecny stan środowiska.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedsięwzięcie przy założeniach przyjętych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia i jej uzupełnieniu, będzie miało charakter

lokalny i nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Na podstawie informacji zwartych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia i jej uzupełnieniu należy stwierdzić, że na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji inwestycji przy przyjętych założeniach technicznych i technologicznych nie będą występowały oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Informacje przedstawione w treści tego dokumentu wskazują, że nie wystąpi prawdopodobieństwo znaczącego oddziaływania na żaden z komponentów środowiska przyrodniczego.

Ze względu na usytuowanie inwestycji w znacznej odległości od granicy państwa nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykroczyło poza terytorium kraju. Planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przy zachowaniu odpowiednich rozwiązań chroniących środowisko nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Wykonanie nowej nawierzchni poprawi płynność ruchu pojazdów co przyczyni się do mniejszego zużycia spalin i emisji do atmosfery, mniejszej emisji hałasu i zapylenia. Przedsięwzięcie poprzez poprawę stanu technicznego jezdni, przede wszystkim spowoduje poprawę bezpieczeństwa i komfortu korzystania z drogi.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 62a ust. 1 i art. 63 ust. 1 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, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia oraz obszarach ochrony uzdrowiskowej. Ponadto nie wiąże się ono ze znacznym zasięgiem ponadlokalnym, długotrwałym i nieodwracalnym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych czy wystąpieniem awarii przemysłowej, przy uwzględnieniu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu, informacji Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęcznej, należy stwierdzić, że odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Uwzględniając powyższe można założyć, że przedmiotowa inwestycja zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie będzie w sposób istotny oddziaływać na komponenty środowiska oraz zdrowie i jakość życia ludzi.

Z zebranymi dowodami i materiałami w przedmiotowej sprawie, nie zapoznała się żadna ze stron.

Mając powyższe na uwadze uznano za zasadne odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie za pośrednictwem Wójta Gminy Ludwin w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024, poz. 572) przed upływem terminu do wniesienia odwołania stronom przysługuje możliwość zrzeczenia się praw do wniesienia odwołania. Zrzeczenie się prawa do odwołania następuje w formie oświadczenia. Oświadczenie to należy złożyć do Wójta Gminy Ludwin. 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.



Nie podlega opłacie skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz.2111).

Załącznik:

Załącznik nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

Otrzymują:

1. Ewa Próchniak pełnomocnik Inwestora.
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie
ul. Bazylianówka 46, 20-144 Lublin.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęcznej.
ul. Krasnystawska 52, 21-010 Łęczna.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu.
ul. Młyńska 27, 22-400 Zamość.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Zamierzenie inwestycji objęte wydaną w dniu 30 sierpnia 2024 r. Decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach znak: OŚ.6220.1.3.14.2024 polega na „*Przebudowę drogi powiatowej 1714L w msc. Piaseczno*” i obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 11714L w miejscowości Piaseczno na odcinku około 4 km do skrzyżowania drogi nr 1714L i DW 820 do skrzyżowania drogi powiatowej 1714L z drogą powiatową 1625L na terenie drogi gminnej. Projektowana droga powiatowa nr 1714L na całym odcinku poprowadzona będzie po śladzie istniejącej drogi powiatowej nr 1714L o nawierzchni asfaltowej (km rob 0+000,00 skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1714L z drogą wojewódzką 820 poza zakresem robót, 1+920,00 skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1714L z drogą gminną 105172L, - km 3+982).

W ramach rozbudowy drogi powiatowej nr 1714L zostaną wykonane roboty takie jak:

- wycinka drzew i krzewów kolidujących z projektowanym przedsięwzięciem wraz z podcięciem podrostów wszystkich drzew zlokalizowanych w pasie drogowym drogi powiatowej,
- rozbiórka istniejących wiat przystankowych będących w złym stanie technicznym,
- montaż nowych wiat przystankowych,
- miejscowa rozbiórka istniejącej konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie wzmocnienia istniejącej nawierzchni drogi powiatowej,
- przebudowa istniejących i budowa nowych chodników,
- przebudowa istniejących zjazdów publicznych i indywidualnych,
- przebudowa istniejących skrzyżowań,
- przebudowa istniejących zatok autobusowych i przystanków,
- korekta wysokościowa istniejących zjazdów z kostki betonowej,
- wykonanie oznakowania pionowego projektowanych przejść dla pieszych i przystanków autobusowych,
- aktualizacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego,
- wykonanie oznakowania poziomego w miejscu projektowanych przejść dla pieszych,
- przełożenie i wykonanie nowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (tablice prowadzące aktywne, znaki D-6 aktywne, bariery ochronne i balustrady).
- wykonanie oświetlenia przejść dla pieszych latarniami hybrydowymi LED zasilanymi solarnie o wysokości 7,5m z oprawą LED 37W dedykowaną do oświetlenia przejść dla pieszych,
- prace wykończeniowe.

Parametry techniczne projektowanej drogi powiatowej nr 1714L:

- klasa techniczna drogi - L,
- kategoria ruchu - KR2,
- dopuszczalne obciążenie - 100 kN/oś,

- prędkość projektowa – 40 km/h,
- przekrój poprzeczny - uliczny, szlakowy (2%) i jednostronny (3%),
- ilość jezdni – jedna,
- szerokość jezdni - $2 \times 2,75\text{m} = 5,50\text{m}$,
- szerokość poboczy - 0,75 m, utwardzenie kruszywem,
- szerokość w liniach rozgraniczających - zmienna, średnia szerokość ok. 12,00 m.

W sąsiedztwie projektowanego pasa drogowego drogi powiatowej nr 1714L znajdują się: zabudowa jednorodzinna, zabudowa związana z rolnictwem oraz pola uprawne i łąki.

Projektowany odcinek rozpoczyna się od skrzyżowania drogi nr 1714L i DW 820 i biegnie przez około 4 km do skrzyżowania projektowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej 1714L z drogą powiatową 1625L.

W ramach budowy zostaną użyte następujące rodzaje i szacunkowe ilości surowców:

- beton asfaltowy - ok. 3 000,00 m³,
- kruszywo łamane - ok. 2000,00 m³,
- mieszanka betonowa/cementowa - ok. 200 kg
- piasek lub inny materiał przydatny do wykonania nasypów - ok. 2 500,00m³,
- emulsje, roztwory asfaltowe - ok. 1000 kg,
- woda - ok. 100 m³,
- paliwo do napędu pojazdów samojezdnych - ok. 40 m³/dzień,
- energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych

Na czas realizacji robót nie będzie konieczne czasowe zajęcie terenu. Na całkowitą powierzchnię planowanego przedsięwzięcia składać się będą następujące elementy drogi:

- bitumiczna nawierzchnia jezdni
- nawierzchnia utwardzonych poboczy,
- powierzchnie trawiaste pasa drogowego.

Całkowita powierzchnia zajmowana przez planowaną przebudowę drogi powiatowej:

- powierzchnia nawierzchni bitumicznych: ~22 000,00 m² (2,20 ha),
- powierzchnia projektowanego chodnika: ~8 000,00 m² (0,80 ha).

Nawierzchnię drogi zaprojektowano jako odporną na koleinowanie typową konstrukcję z warstwą ścieralną z betonu asfaltowego.

Przewidywane zużycie przez zarządcę podstawowych surowców i materiałów, paliw oraz energii w toku eksploatacji omawianego odcinka jest szacowane na:

- środki zimowego utrzymania drogi – w zależności od warunków pogodowych – na dotychczasowych zasadach – około 10 g/m² zwilżonej soli.

Projektowana do przebudowy droga prowadzona będzie po już istniejącym śladzie.

W ramach prac zaplanowano oczyszczenie istniejących przydrożnych rowów oraz ich wyprofilowanie jako trapezowych z dnem o szerokości 0,30:0,40 m oraz skarpami o nachyleniu od 1:1 do 1:1,5 w dowiezaniu od strony drogi do projektowanej opaski chodnika lub do pobocza drogi, a od strony posesji prywatnych do poziomu terenów przyległych. Rowy w większości mają charakter bezodpływowych, odparowujących.

W ramach realizacji inwestycji będą prowadzone prace budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących drzew. W ramach realizacji rozbudowy drogi zaplanowano wykarczowanie ok. 110 m² zakrzewień oraz wycinkę ok. 81 drzew z gatunków: lipa, kasztanowiec, modrzew, sosna, brzoza, topola, świerk. Jak wskazano w KIP część drzew kolidujących z inwestycją posiada liczne uszkodzenia kory i odrosty. Drzewa przewidziane do wycinki zlokalizowane są w granicach pasa drogowego drogi powiatowej 1714L. Pozostałe drzewa przewidziano do pielęgnacji między innymi poprzez podcięcie podrośtów drzew, wraz z wycinką gałęzi nad projektowanym chodnikiem. Mając na uwadze ochronę nieprzeznaczonego do wycinki drzewostanu znajdującego się w pobliżu drogi, Inwestor będzie prowadził prace budowlane, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących drzew przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

- zabezpieczyć pnie drzew przed urazami mechanicznymi poprzez szczelne obłożenie deskami lub owinięcie matami słomianymi,
- w przypadku odsłonięcia systemu korzeniowego drzew nie dopuści do ich przesuszenia poprzez przykrycie matami lub włókniną,
- ewentualne zaplecza budowy zlokalizuje poza zasięgiem koron drzew, ponadto w otoczeniu drzew nie będzie składował materiałów budowlanych,
- wytyczy trasy poruszania się ludzi i sprzętu budowlanego.

Celem zminimalizowania negatywnego oddziaływania wskazane jest zastosowanie działań związanych m.in. z terminami wycinki i wprowadzeniem ewentualnych nasadzeń zastępczych.

Odwodnienie drogi funkcjonować będzie zgodnie ze stanem istniejącym. Droga tak jak dotychczas będzie odwadniania powierzchniowo na przyległe tereny trawiaste, które znajdują się w granicach pasa drogowego.

Wykonanie nowej nawierzchni poprawi płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do mniejszego zużycia paliwa i emisji do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Przedsięwzięcie poprzez poprawę stanu technicznego jezdni spowoduje przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa i komfortu korzystania z drogi. Planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska oraz bezpieczeństwa i zdrowia użytkowników przedmiotowej drogi.

Inwestycja nie jest zlokalizowana w obszarach górskich objętych ochroną, w tym obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Inwestycja nie będzie kolidować z pomnikami przyrody, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. planowana inwestycja nie jest usytuowana na obszarze: siedlisk łęgowych oraz ujść rzek, wybrzeża i środowiska morskiego, przylegającym do jezior, górskim, obszarze o znaczeniu historycznym, kulturowym lub archeologicznym, na terenie uzdrowiska.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie obejmuje swoim zasięgiem innych obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.). W obrębie inwestycji nie występują pomniki przyrody.

Rozbudowywana droga częściowo znajduje się na terenie głównego korytarza ekologicznego KPdC-1A Mazowsze – Polesie Południe i GKW – 2 - Polesie. Realizacja inwestycji nie wprowadzi dodatkowych elementów, które będą zwiększać efekt bariery - droga nie będzie ogrodzona, a jej niweleta zostanie dostosowana do otaczającego terenu.

Z analizy szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś wynika, że planowana inwestycja nie jest usytuowana na terenie:

- obszarów wodno-błotnych ani innych obszarów o płytkim zaleganiu wód,

- siedlisk łęgowych ani ujść rzek,
- obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
- uzdrowiska i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie sąsiaduje z obszarem Natura 2000 „Polesie – PLB 060019” w odległości około 5 m od końca opracowania rozpoczyna się ten obszar. W odległości około 1,5 km na południe od przedmiotowej drogi powiatowej zlokalizowany jest obszar „Brzeziczno-PLH060076” zaś około 500 m na wschód zlokalizowany jest obszar „Jeziora Uściwierskie - PLH060009” i około 2 km na północ „Ostoja Poleska - PLH060013”.

Uwzględniając rodzaj, zakres, charakter i usytuowanie przedsięwzięcia, przewiduje się, że nie spowoduje ono pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000. Nie wpłynie także negatywnie na gatunki, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000 oraz nie pogorszy integralności obszarów, ani ich powiązań z innymi obszarami sieci Natura 2000. Nie będzie także negatywnie oddziaływało na inne formy ochrony przyrody wymienione w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023r., poz. 1336 z późn. zm.).

Planowane przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska, dlatego odstąpiono od wymogów w tym zakresie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie oddziałyduje transgranicznie na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie wymaga stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Wójt
Aniela Chajda