

GK. 6220.5.2016

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016r., poz. 23, z późn. zm.), w związku z art. 63 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożonego przez Inwestora – Zarząd Powiatu we Włodawie, al. J. Piłsudskiego 24, 22-200 Włodawa oraz karty informacyjnej przedsięwzięcia,

postanawiam

odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1624L Urszulin- Hańsk

Uzasadnienie

Inwestor - Zarząd Powiatu we Włodawie w dniu 19 sierpnia 2016 r. złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1624L Urszulin- Hańsk. Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zasięga opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Wójt Gminy Hańsk wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 24.08.2016 r., znak pisma GK. 6220.5.2016 oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włodawie pismem z dnia 24.08.2016 r., znak pisma GK. 6220.5.2016 o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem WSTII.4240.98.2016.AM z dnia 12 września 2016 r. wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny pismem

ONS.ZNS.701/50/16 z dnia 02.09.2016 r. przekazał sprawę według właściwości Lubelskiemu Państwowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Lublinie. Lubelski Państwowy Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem z dnia 09.09.2016 r. DNS.NS.7016.208.2016GT (data wpływu 28.11.2016 r.) w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione w art. 63 ust 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r.

Na podstawie informacji przedstawionej przez wnioskodawcę analizowano: skalę inwestycji, usytuowanie, charakter, zakres robót związanych z planowaną inwestycją, czas trwania oraz emisje i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia. Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 1624L relacji Sosnowica-Urszulin-Hańsk do skrzyżowania z drogą wojewódzką 819 na odcinku od km 18+151 do km 33+946. Na potrzeby opracowania dokumentacji dla planowanej inwestycji założono kilometrąz lokalny od km 0+000 do km 15+795.

Przedmiotowa droga usytuowana jest w województwie lubelskim, na terenie powiatu włodawskiego, na terenie gminy Urszulin- obręby: Urszulin, Andrzejów, Wincencin oraz gminy Hańsk- obręby: Kulczyn, Kulczyn Kolonia, Ujazdów i Hańsk Pierwszy. Teren przedmiotowej inwestycji jest własnością Powiatu włodawskiego, administrowany przez Zarząd Dróg Powiatowych we Włodawie.

Odcinek objęty opracowaniem stanowi obszar pasa drogowego o łącznej długości 15796,26 m. Droga przebiega przez tereny rolnicze oraz częściowo zurbanizowane (zabudowa zagrodowa, w tym jednorodzinna). W chwili obecnej w pasie drogowym zlokalizowana jest droga powiatowa o nawierzchni bitumicznej. Szerokość analizowanej jezdni jest zmienna od 5,50 m do 7,05 m, rodzaj nawierzchni - beton asfaltowy w różnym stopniu technicznego zniszczenia. Pobocza gruntowe o zmiennej szerokości. W obrębie terenu przebudowy istnieją zjazdy publiczne i indywidualne, zatoki autobusowe oraz place postojowe o różnych nawierzchniach i w różnym stopniu zniszczenia.

Teren pasa drogowego uzbrojony jest w elementy infrastruktury technicznej tj. wodociąg z przyłączami, doziemna kanalizacja i linie energetyczne z przyłączami oraz naziemne linie i przyłącza energetyczne.

Z przedłożonych w kip informacji wynika, iż realizacja inwestycji wiązała się będzie z koniecznością wycinki drzew. Należy nadmienić, iż usunięcie drzew w obrębie pasa drogowego drogi publicznej reguluje art. 83 a. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 z późn. zm.).

Planowany do przebudowy odcinek drogi zachowa swój przebieg. Inwestycja polegała będzie głównie na wykonaniu nowych warstw bitumicznych na istniejącej nawierzchni, wykonaniu poboczy oraz poprawie stanu technicznego istniejących elementów drogi tj. skrzyżowania, zjazdy, zatoki autobusowe, place postojowe, chodniki, przepusty i rowy przydrożne. Realizacja inwestycji ma również na celu przywrócenie utraconych w wyniku wieloletniego użytkowania drogi cech eksploatacyjnych tj. bezpieczeństwo i komfort uczestników ruchu oraz poprawę estetyki pasa drogowego.

Aktualnie wody opadowe z drogi powiatowej są odprowadzane powierzchniowo w kierunkach naturalnego spływu i są rosączone za pomocą istniejącej sieci rowów odwadniających i na pasach zieleni.

Lokalnie w ciągu drogi powiatowej zaplanowano nowe elementy infrastruktury drogowej tj.:

- ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,5 m na odcinku od km 0+020 do km 2+600;
- kanalizację deszczową wraz z elementami do podczyszczania wód opadowych na odcinku od km 0+000 do km 0+360;
- chodniki o szerokości 2,0 m na odcinku od 6+600 do km 9+200;
- zatoki autobusowe wraz z peronami;
- przepusty drogowe.

Zakłada się, iż parametry przedmiotowej drogi będą następujące:

- kategoria drogi - powiatowa;
- klasa techniczna drogi - „Z”;
- prędkość projektowa 50 km/h;
- obciążenie ruchem nawierzchni KR2;
- szerokość jezdni - 6,0 m;
- rodzaj nawierzchni jezdni - beton asfaltowy;
- szerokość poboczy -1,0 m;
- rodzaj nawierzchni poboczy - gruntowe;
- szerokość chodników - 2,0 m;
- rodzaj nawierzchni chodników - kostka betonowa;
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego -2,5m;
- rodzaj nawierzchni ciągu pieszo- rowerowego - beton asfaltowy.

Przebudowa drogi powiatowej nr 1624 L obejmie:

- rozbiórkę (lokalnie) istniejących krawężników drogowych i obrzeży betonowych;
- rozbiórkę (lokalnie) istniejących chodników obustronnych;
- rozbiórkę (lokalnie) istniejących zatok postojowych i autobusowych;
- rozbiórkę (lokalnie) istniejącej nawierzchni jezdni drogi powiatowej nr 1624L przez odcięcie krawędzi i frezowanie na głębokość umożliwiającą wykonanie pełnej warstwy ścieralnej;
- rozbiórkę istniejących zjazdów w zakresie objętym opracowaniem;
- wykonanie zabezpieczenia podziemnej infrastruktury technicznej w miejscach kolizji z projektowaną infrastrukturą drogową;
- odtworzenie (lokalnie) geometrii rowów znajdujących się w granicach opracowania oraz wymianę, rozbudowę i budowę nowych przepustów rurowych;
- ustawienie (lokalnie) krawężników ulicznych 15x30x100 na ławie betonowej z „oporem” z betonu B10 z uwzględnieniem zmian przebiegu geometrycznego trasy;
- ustawienie (lokalnie) krawężników 15x22x100 w rejonach przejść dla pieszych oraz zjazdów indywidualnych i publicznych na ławie betonowej z „oporem” z betonu B10;
- ustawienie obrzeży 6x20x75 jako zabezpieczenie zewnętrznych krawędzi chodnika na ławie betonowej z „oporem” z betonu B10;
- ustawienie obrzeży 8x30x100 jako zabezpieczenie zewnętrznych krawędzi ścieżki rowerowej na ławie betonowej z „oporem” z betonu B10;

- wykonanie nowej konstrukcji zjazdów, miejsc postojowych i zatok z kostki betonowej gr. 8 cm na szerokości zmiennej;
- wykonanie nowej konstrukcji chodników z kostki betonowej grubości 6 cm;
- wykonanie konstrukcji poszerzeń istniejącej jezdni;
- wykonanie wyrównania istniejącej nawierzchni na wcześniej oczyszczonym i spryskanym emulsją asfaltową podłożu na odcinku objętym opracowaniem;
- wykonanie nowej nawierzchni z betonu asfaltowego grubości 5 cm na wcześniej oczyszczonym i spryskanym emulsją asfaltową podłożu na odcinku objętym opracowaniem;
- odtworzenie zieleńców znajdujących się w granicach opracowania;
- wykonanie nowego oznakowanie poziomego i pionowego.

Z informacji zawartych w kip wynika, iż powierzchnia jezdni projektowanej drogi wyniesie 95270,00 m² zaś powierzchnia poboczy wyniesie 31355,00 m².

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 m³
- piasek - około 1,22 m³
- żwir - około 0,25 m³
- tłuczeń - około 0,65 m³.

Przebudowa analizowanej drogi wiązała się będzie z okresowym pogorszeniem klimatu akustycznego i warunków aerosanitarnych 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 będą wyłączane.

Z informacji zawartych w kip wynika iż z uwagi na planowany ruch lokalny (do 50 pojazdów/godzinę/pas) 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 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 pryzmach) bądź posegregowane w odpowiednich pojemnikach, kontenerach. Odpady nie wykorzystane na terenie budowy zostaną przekazane podmiotom zewnętrznym w celu ich odzysku bądź unieszkodliwienia. Część wytworzonych odpadów może zostać przekazana w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016 r., poz. 93). Masy ziemne przemieszczane w wyniku realizacji inwestycji zostaną w większości zagospodarowane na terenie przedsięwzięcia, natomiast w przypadku ich nadmiaru zostaną 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, 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.

Zakres prac przy przebudowie drogi obejmuje lokalnie tj. na początkowym odcinku drogi od km 0+000 do km 0+360 m budowę kanalizacji deszczowej grawitacyjnej wraz z urządzeniami do podczyszczania wód opadowych tj. osadnikami i separatorami substancji ropopochodnych. Na pozostałym odcinku drogi zaprojektowano utrzymanie pierwotnego charakteru odprowadzania wód opadowych poprzez odtworzenie powierzchniowego systemu odwodnienia korony drogi powiatowej. Prace w obrębie przepustów obejmą ich wydłużenie oraz poprawę stateczności ścian czołowych i bocznych, co związane jest z lokalizacją nowych elementów infrastruktury drogowej (ścieżka rowerowa). Zaprojektowano odtworzenie powierzchniowego systemu odwodnienia korony drogi poprzez nadanie spadków poprzecznych o wartości 2 % i podłużnych jezdni. Zakłada się utrzymanie dotychczasowego charakteru głównych sieci odwadniających i elementów infrastruktury odwodnienia.

Należy zaznaczyć, iż zgodnie z art. 9 pkt 14 lit. c ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r., poz. 469, z późn. zm.) do ścieków zalicza się wody opadowe lub roztopowe, ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z powierzchni dróg. W myśl przepisów rozporządzenia 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. z 2014 r., poz. 1800) wody opadowe lub roztopowe z innych dróg niż drogi krajowe, wojewódzkie lub powiatowe klasy G mogą być wprowadzone do wód lub do ziemi bez oczyszczania. Mając powyższe na uwadze, wody opadowe i roztopowe z terenu przedmiotowej drogi nie podlegają obowiązkowi podczyszczenia.

Na etapie przebudowy drogi przewiduje się posadowienie przenośnych toalet w celu odprowadzania ścieków bytowych. Przewidywana ich ilość to około 8 500 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. Miejsce realizacji inwestycji nie przylega do jezior. Przedmiotowa droga nie przebiega przez tereny leśne. Na wysokości miejscowości Wincencin i Kulczyn, w kierunku południowym od terenu inwestycji w odległości około 1,3 km usytuowane są rozległe tereny podmokłe, zlokalizowane w granicach Poleskiego Parku Narodowego.

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. Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M. P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549) przedmiotowa inwestycja usytuowana jest w zasięgu jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 085. Według załącznika nr 2 do ww. Planu posiada ona stan chemiczny i ilościowy dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWPd nr 85 oceniono jako niezagrażone. W nowym okresie planistycznym inwestycja będzie zlokalizowana w zasięgu JCWPd nr 67. Jednocześnie przedsięwzięcie będzie usytuowane w zasięgu czterech jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) pod nazwą:

- Dopływ spod Petryłowa o kodzie PLRW2000232663662,
- Dopływ z Kol. Kulczyn o kodzie PLRW2000232663648,
- Więzienny Rów a o kodzie PLRW20002326636499 i
- Włodawka od źródeł do Mietułka o kodzie PLRW20002326636329.

Według Planu (...) wymienione powyżej JCWP stanowią silnie zmienioną część wód, o złym stanie jednak nie są one zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Przedmiotowy odcinek drogi przecinają następujące niewielkie cieki (od wschodu): Dopływ z Kol. Kulczyn, Więzienny Rów, Dopływ z Olszyca. Ponadto, jak wynika z przedłożonych w kip informacji w odległości około 1,5 km usytuowane jest jezioro „Bombelek” zaś w odległości około 2 km jezioro Wiązawiec.

Z przedłożonych informacji wynika, iż planowane przedsięwzięcie usytuowane będzie poza granicami stref ochronnych ujęć wód zaś najbliższe ujęcie wód podziemnych usytuowane jest w odległości około 200 m od terenu inwestycji.

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, zaplecze budowy należy wyposażyć 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 leży poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 z późn. zm.). Najbliższymi położonymi od planowanego przedsięwzięcia, obszarami objętymi ochroną na podstawie ww. ustawy są:

- Poleski Park Narodowy - w odległości około 0,13 km,
- Poleski Park Krajobrazowy - w odległości około 0,98 km,
- Chełmski Obszar Chronionego Krajobrazu- w odległości około 0,56 km,
- Poleski Obszar Chronionego Krajobrazu - w odległości około 0,63 km,
- Pawłowski Obszar Chronionego Krajobrazu- w odległości około 4,2 km,
- Obszary Natura 2000:
- obszary specjalnej ochrony ptaków: Bagno Bubnów PLB060001 - w odległości około 0,13 km w kierunku południowym oraz Polesie PLB060019 w odległości około -0,57 km w kierunku północno-zachodnim;
- obszary o znaczeniu dla Wspólnoty: Ostoja Poleska PLH060013 w odległości około 0,13 km w kierunku południowym, Krowie Bagno PLH060011 w odległości około 2,1 km w kierunku północnym, Lasy Sobiborskie PLH060043 w odległości około 2,2 km w kierunku wschodnim i Jeziora Uściwierskie PLH060009 w odległości około 2,7 km w kierunku południowo-zachodnim.

Przedmiotowa droga stanowi istniejący ciąg komunikacyjny, łączący teren gminy Hańsk i Urszulin. W jej bliższym i dalszym otoczeniu usytuowane są obszary chronione w myśl ww. ustawy o ochronie przyrody. 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.

Usunięcie drzew i krzewów kolidujących z zakresem prac przy przebudowie przedmiotowej drogi powinno ograniczyć się do niezbędnego minimum. Z informacji zawartych w kip wynika, iż wycinka przeprowadzona zostanie poza sezonem lęgowym ptaków tj. luty 2017 r, po uzyskaniu stosowych decyzji.

Planowana inwestycja usytuowana jest fragmentarycznie na terenie krajowego korytarza ekologicznego GKW-2 Polesie.

Z karty informacyjnej nie wynika, aby teren inwestycji obejmował obszary, na których standardy jakości środowiska, w tym standardy jakości gleby, wód powierzchniowych i podziemnych, standardy jakości powietrza zostały przekroczone.

Planowane przedsięwzięcie, z uwagi na charakter i lokalną skalę, nie będzie wiązało się z wystąpieniem oddziaływań o charakterze transgranicznym.

Przedmiotowa inwestycja polega na przebudowie istniejącej drogi, funkcjonującej w istniejącym układzie przestrzenno-komunikacyjnym. Z uwagi na powyższe oraz biorąc pod uwagę lokalną skalę inwestycji nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na klimat. Inwestycja nie będzie związana ze znaczną wycinką drzew zatem nie dojdzie do istotnej utraty siedlisk zapewniających pochłanianie CO₂. Ponadto, stwierdza się brak potencjalnej możliwości aby zmiany klimatyczne obserwowane w otoczeniu terenu inwestycji i w ujęciu całego kraju oddziaływały w sposób negatywny w fazie realizacji na planowaną inwestycję. Technologia budowy ciągów komunikacyjnych jest odpowiednio zaadoptowana do ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur. Potencjalnym utrudnieniem w robotach drogowych mogą być jedynie nietypowe zjawiska atmosferyczne tj. fale upałów, susze, gwałtowne burze, trąby powietrzne czy powodzie opadowe. Do rozwiązań wpływających na ochronę infrastruktury drogowej oraz otaczającego środowiska, pod kątem zmian klimatu, planowane są do zastosowania:

- odpowiednia technologia robót, gwarantująca wytrzymałość struktur drogowych, przy obecnych temperaturach;
- odpowiednie wyznaczenie zaplecza budowy oraz zabezpieczenie środowiska wodno-gruntowego przed przesiąkaniem zanieczyszczeń np. w wyniku długotrwałych opadów deszczu czy nawałnic;
- odpowiednie składowanie materiałów, zlokalizowanych na terenie zaplecza budowy (przy pomocy palet, kontenerów, zbiorników, czy nawet śmietników - odpady wytwarzane przez robotników pracujących przy rozbudowie), zapewniające jak najmniejsze zanieczyszczenie terenu w wypadku silnych wiatrów, czy sporadycznie występujących trąb powietrznych.

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.

Skala i charakter planowanej inwestycji wykluczają możliwość zaistnienia oddziaływań o znacznej wielkości i złożoności. Oddziaływania związane z fazą budowy będą miały charakter krótkotrwały i przemijający. Oddziaływania na etapie funkcjonowania nie będą znaczące choć długotrwałe (żywoćność paneli szacowana jest na około 25-30 lat). Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz uwarunkowania środowiskowe, należy stwierdzić, iż nie przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

W tym stanie faktycznym i prawnym postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji (art. 142 Kodeksu postępowania administracyjnego).

Zgodnie z 74 ust. 1 lit. b 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, jeżeli liczna stron w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których nie stwierdzono obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który oddziaływać będzie przedsięwzięcie, przedkłada się w terminie 14 dni od dnia, w którym postanowienie stało się ostateczne.



[Handwritten signature]
Wójt

inż. Marek Kopieniak

Otrzymują:

1. Zarząd Powiatu we Włodawie.
2. Wójt Gminy Urszulin
3. Strony wg art. 49 KPA (BIP, Tablice ogłoszeń Urząd Gminy Hańsk, sołectwa: Urszulin, Andrzejów, Wincencin, Hańsk Pierwszy, Kulczyn, Kulczyn Kolonia, Ujazdów)
4. aa