

**Gmina Trzeszczany**

**22-554 Trzeszczany**

**DECYZJA**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 84 i 85 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2023, poz. 1094 ze zm.) i § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) oraz w związku z art. 10 , art. 49, art. 104, art.106, art. 107 i art. 109 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023, poz. 775 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15.01.2024r. Gminy Trzeszczany reprezentowanej przez pełniącego funkcję Wójta Gminy Trzeszczany Pawła Lipskiego

**Wójt Gminy Trzeszczany**

*stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa drogi gminnej nr 011070L oraz drogi wewnętrznej w miejscowości Nielelew.”*

W trakcie realizacji inwestycji należy zachować następujące warunki:

1. Należy stosować wyłącznie urządzenia i maszyny w pełni sprawne technicznie, ze szczelnymi układami: paliwowymi, hydraulicznymi oraz innych płynów eksploatacyjnych.
2. Należy zapewnić dostępność sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków z maszyn budowlanych i taboru samochodowego.
3. Zaplecze budowy należy zorganizować w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego.
4. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, ścieki bytowe należy gromadzić w zbiornikach bezodpływowych i wywozić regularnie do najbliższej oczyszczalni ścieków.
5. Podczas prac budowlanych należy stosować zabezpieczenia chroniące przed przedostaniem się surowców i materiałów do wód.
6. Wierzchnią warstwę gruntu o charakterze humusowym należy zebrać, sprzymować, a następnie wykorzystać do zagospodarowania wierzchniej warstwy terenu.

7. Roboty ziemne w sąsiedztwie istniejących drzew znajdujących się w odległości 2,0- 2,5 m od skraju wykopu, należy prowadzić z zachowaniem następujących warunków:

- a) wszelkie prace ziemne w pobliżu istniejącego drzewostanu muszą być wykonywane ręcznie tak, aby nie uszkodzić korzeni lub korony,
- b) wykopy realizować jako wąskoprzestrzenne o ścianach pionowych umocnionych odeskowaniem i rozpartych,
- c) nie wolno obcinać korzeni szkieletowych drzew,
- d) ewentualnie przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi, ponadto w miarę możliwości w rejonie drzew należy jak najszybciej zasypać wykopy w celu nie dopuszczenia do przesuszenia gruntu,
- e) na odcinkach w których występują zbliżenia robót ziemnych do drzewostanu pnie drzew ogrodzić prowizorycznymi barierami z desek i nie obsypywać pni,
- f) odporne korzenie należy wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed przesuszeniem.

8. Wszystkie odpady powstałe podczas realizacji przedsięwzięcia należy gromadzić stosując segregację, a następnie przekazać do odzysku lub utylizacji.

### **Uzasadnienie**

Wnioskiem z dnia 15.01.2024 r. Gmina Trzuszczany reprezentowana przez pełniącego funkcję Wójta Gminy Trzuszczany Pawła Lipskiego zwróciła się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa drogi gminnej nr 011070L oraz drogi wewnętrznej w miejscowości Nieledeu**”. Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia oraz kopie map ewidencyjnych wymienione w art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, planowana inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj. drogi o nawierzchni o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 (...).

Zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt gminy właściwy ze względu na miejsce lokalizacji przedsięwzięcia. W związku z kwalifikacją ww. zamierzenia inwestycyjnego (budowa drogi gminnej oraz drogi wewnętrznej) do przedsięwzięć wymienionych w §3 ust 1 pkt 62 ww. rozporządzenia do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko 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 oraz w związku z tym, że inwestycja położona jest w obrębie gminy Trzeszczany organem właściwym do wydania decyzji jest Wójt Gminy Trzeszczany.

Brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko stwierdzono, analizując uwarunkowania określone w art. 63 ww. ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Obecnie stan techniczny nawierzchni jezdni oraz infrastruktury jest niezadowalający. Zrealizowanie projektu poprawi bezpieczeństwo ruchu i zmniejszy ryzyko poważnych awarii w następstwie wypadków komunikacyjnych oraz zmniejszy negatywne oddziaływanie na środowisko poprzez skrócenie czasu przejazdu, poprawę klimatu akustycznego i aerosanitarne.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi wewnętrznej na odcinku od km 0+000,00 do km 2+000,00 oraz budowie drogi gminnej 011070Lw km od 2+000,00 do km 2+279,05 o łącznej długości 2279,05 m. Polegać będzie na wykonaniu jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 5,0m, budowie zjazdów, udrożnieniu istniejących przepustów, wykonaniu pobocza z kruszywa o szerokości 0,75 m. W ramach realizacji przedsięwzięcia założono remont istniejących przepustów poprzez wymianę istniejących elementów przelotowych.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miejscowości Nieledew, obręb 0136, na działkach 373/2 ; 376 i w miejscowości Trzeszczany, obręb Trzeszczany 0132, na działkach ewidencyjnych; 101, 182, 400, gmina Trzeszczany, powiat hrubieszowski, województwo lubelskie. Na podstawie załączonego do wniosku wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Trzeszczany dokonano analizy zgodności planowanego przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania. Ustalono, że ww. działki są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Trzeszczany i w w/w mpzp są zakwalifikowane jako droga publiczne oraz drogi niepubliczne. W związku z potrzebą zachowania istniejącego przebiegu ciągu komunikacyjnego nie zachodzi konieczność zmiany lokalizacji przedmiotowej inwestycji, która zakłada budowę drogi wewnętrznej na odcinku od km 0+000,00 do km 2+000,00 oraz budowę drogi gminnej 011070L w km od 2+ 000,00 do km 2+ 279,05.

W stanie istniejącym przedmiotowy odcinek drogi posiada nawierzchnię gruntową o szerokości ok. 3,00 m, pobocza gruntowe trawiaste oraz zjazdy zwykłe do przyległych posesji. Odwodnienie drogi powierzchniowe na tereny zielone znajdujące się w pasie drogowym. Droga posiada na całej długości koleiny, które utrudniają ruch pojazdów dojeżdżających do prywatnych posesji oraz pól uprawnych.

Parametry techniczne drogi po przebudowie: przekrój drogi szlakowy, szerokość jezdni 5,00m, pobocza gruntowe 2x0,75m., droga dwukierunkowa jednojezdniowa. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne zapewnią właściwą sztywność oraz nośność nawierzchni.

Prognozowane natężenie ruchu po przebudowie drogi nie ulegnie zmianie i kształtować się będzie na dotychczasowym poziomie.

Zrealizowanie projektu poprawi bezpieczeństwo ruchu i zmniejszy ryzyko poważnych awarii w następstwie wypadków komunikacyjnych oraz zmniejszy negatywne oddziaływanie na środowisko poprzez skrócenie czasu przejazdu, poprawę klimatu akustycznego i aerosanitarnego.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w istniejącym pasie drogowym istniejącej drogi i nie będzie wymagało zajęcia nowych terenów. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała wyburzeń obiektów kubaturowych przeznaczonych na stały lub czasowy pobyt ludzi, zabudowań gospodarskich lub garaży. Będzie wymagać wycinki drzew kolidujących z przedsięwzięciem. Wycinka zostanie przeprowadzona w okresie jesiennozimowym (poza okresem lęgowym, ptaków). Dopuszcza się usunięcie drzew w okresie lęgowym pod warunkiem wykluczenia występowania w ich obrębie lęgów ptaków, stwierdzonych w wyniku dokonanego przez specjalistę ornitologa przeglądu przeprowadzonego bezpośrednio przed planowaną wycinką drzew. Drzewa, na których zostanie stwierdzone występowanie lęgów jak również drzewa sąsiednie rosnące w odległości nie większej niż 50m będą mogły być usunięte poza sezonem lęgowym ptaków.

W pasie drogowym oraz bezpośrednim otoczeniu przedsięwzięcia nie występują drzewa objęte ochroną pomnikową. Zbiorowiska roślinne występujące w strefie bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia charakteryzują się małą różnorodnością biologiczną, należą do popularnie występujących, o małej wartości przyrodniczej i są w znacznym stopniu zdegradowane w wyniku długoletniej, ciągłej eksploatacji istniejącej drogi.

Ponieważ droga w większości przebiega przez tereny użytkowane rolniczo – grunty orne w uzupełnieniu KIP zamieszczono informację, że w pasie drogowym oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie obserwowano chomika europejskiego, gatunku objętego ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (tekst jedn. Dz. U. z Dz.U. 2016 poz. 2183). Nie zachodzi zatem konieczność podejmowania działań minimalizujących mających na celu ograniczenie śmiertelności chomika - uniemożliwienia wtargnięcia zwierząt na drogę, w trakcie prowadzenia robót, oraz w okresie użytkowania drogi (np. przepusty drogowe dostosowane do funkcji ekologicznych przejść dla zwierząt oraz dodatkowe zabezpieczenia w postaci płotków naprowadzających zwierzęta do przepustu).

W związku z potrzebą zachowania istniejącego przebiegu ciągu komunikacyjnego nie przewiduje się rozwiązań wariantowych związanych z inną lokalizacją przedsięwzięcia.

Planowana do budowy droga jest drogą gminną oraz wewnętrzną, nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej i niema wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej.

Z Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wynika, że na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania brak przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych oraz powiązań planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach lub, których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Ze względu na lokalizację inwestycji oddziaływanie skumulowane może wystąpić w odniesieniu do przebiegających

w niewielkiej odległości od analizowanego terenu inwestycji innych ciągów komunikacyjnych. Jednakże obecne układy komunikacyjne funkcjonują w stanie istniejącym i planowana przebudowa drogi nie wpłynie znacząco na emisje hałasu, zanieczyszczeń do powietrza czy wód opadowych.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znacznych prac rozbiórkowych, które ograniczą się do wymiany istniejących elementów przelotowych.

W okresie tym wykorzystywane będą surowce naturalne (woda, piasek, kruszywo) w ilościach wynikających z wyliczeń projektowych przy założonej technologii robót. W fazie tej wystąpią uciążliwości akustyczne związane z emisją hałasu na poziomie 90-100dB oraz emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza związana z transportem materiałów budowlanych, pracą maszyn budowlanych, a także emisja związana z przemieszczaniem materiałów sypkich i pylistych oraz urobku ziemnego. Emisje te będą miały charakter czasowy, a zasięg ich oddziaływania ograniczy się do najbliższego otoczenia prowadzonych prac, tj. trasy inwestycji liniowej i najbliższego otoczenia, czyli w pasie do 100m od krawędzi jezdni po obu stronach drogi – strefa zabudowy zagrodowej. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza terenami wrażliwymi ekologicznie np. dolinami rzek, terenami leśnymi, na działce posiadającej nieprzepuszczalne podłoże uniemożliwiające przedostawanie się substancji ropopochodnych do gruntu. Prace budowlane powadzone będą w porze dnia przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie o możliwie najlepszych parametrach akustycznych z zastosowaniem właściwych rozwiązań organizacyjno-technicznych, eliminujących wystąpienie awarii sprzętu budowlanego powodujących przedostawanie się substancji ropopochodnych do gruntu i wód powierzchniowych. Wszelkie prace związane z budową drogi zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. Warstwy nawierzchniowe z betonu asfaltowego będą układane, gdy temperatura otoczenia w ciągu doby nie będzie niższa niż 5 st. C. Nawierzchnia nie będzie układana podczas opadów atmosferycznych oraz silnego wiatru.

Wytworzone odpady będą gromadzone selektywnie w szczelnych pojemnikach na wydzielonej powierzchni, następnie zostaną przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia. Odpady budowlane (gruz i masy ziemne) zostaną ponownie wykorzystane do budowy drogi np. przy regulacji wysokościowej poboczy. W fazie realizacji przedsięwzięcia nie będą wytwarzane odpady niebezpieczne. Wytworzone ścieki bytowe związane z funkcjonowaniem zaplecza socjalnego będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych opróżnianych przez uprawnione podmioty i wywożone do oczyszczalni ścieków.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości komunikacyjne wynikające z częściowego wyłączenia drogi dla ruchu kołowego. Ruch kołowy prowadzony będzie wahadłowo na poszczególnych odcinkach przy regulacji ustalonymi znakami i sygnałami (w sposób automatyczny przy pomocy tymczasowej sygnalizacji świetlnej lub ręcznie).

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się występowania znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko. Emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, w wyniku przeprowadzonej przebudowy, ulegnie znacznemu zmniejszeniu, wynikać będzie z eksploatacji drogi i będzie zależeć od natężenia ruchu, który pozostanie na dotychczasowym poziomie.

Sposób odwodnienia drogi nie ulegnie zmianie. Droga po przebudowie odwadniana będzie poprzez nadanie jezdni odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Woda opadowa spływała będzie grawitacyjnie na przyległe tereny zielone, w których podlegać będzie procesowi samooczyszczenia (efekt oczyszczania wód opadowych na terenach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40÷90%, a dla substancji ropopochodnych 20÷90%). W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu (piasku, soli), których ilość będzie zależna od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania drogi.

Z Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia nie wynika ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu. Prace budowlane prowadzone będą w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym z zastosowaniem surowców naturalnych przyjaznych dla środowiska i posiadających atesty do ich stosowania. Preferowane są technologie zakładające dowóz gotowych elementów, prefabrykatów i półproduktów (mieszanka bitumiczna itp.), co ogranicza wytwarzanie odpadów i wpływ budowy na środowisko.

Droga przebiega przez w tereny otwarte stanowiące użytki rolne oraz tereny rozproszonej zabudowy zagrodowej zlokalizowanej wzdłuż trasy drogi, chronionej przed hałasem na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r., poz. 112). Trasa planowanej do przebudowy drogi nie przecina cieków wodnych.

Przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami: wybrzeża, górskimi, terenem uzdrowiska i obszarem ochrony uzdrowiskowej, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. W sąsiedztwie planowanej do budowy drogi nie występują obiekty zabytkowe widniejące w rejestrze i ewidencji zabytków Województwa Lubelskiego.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2023r., poz. 1336 ze zm.), w tym poza obszarami Natura 2000. W promieniu do 5km od planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary chronione na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Najbliżej położone obszary Natura 2000 – obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowego Bugu PLB060003 oraz obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Europejskiej - Zachodniowołyńska Dolina Bugu PLH060035 oraz Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu znajdują się w odległości ponad 10km od planowanej do budowy drogi. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na siedliska chronionych gatunków będących przedmiotami ochrony ww. obszarów - znaczna odległość.

Zlokalizowane jest poza Korytarzami Ekologicznymi. Granica najbliższego Korytarza Ekologicznego GKW-4A Dolina Środkowego Bugu znajduje się w odległości ok. 11km od planowanej do przebudowy drogi. Jest to strefa ciągów leśnych w obrębie, której występują zadrzewienia

i zakrzaczenia umożliwiające migracje zwierząt poprzez lokalne korytarze leśne. Przedsięwzięcie nie ingeruje w strukturę ekologiczną korytarza krajowego i lokalnych ciągów ekologicznych – znaczna odległość.

Z Karty Informacyjnej wynika, że przedsięwzięcie prawdopodobnie nie będzie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne.

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do granic terenu inwestycji liniowej oraz najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji i może być odczuwalne w strefie zabudowy zagrodowej zlokalizowanej wzdłuż trasy planowanej do budowy drogi. Oddziaływanie przedsięwzięcia będzie wynikać z uwarunkowań miejsca lokalizacji oraz emisji do środowiska (hałas, zanieczyszczenie powietrza, gospodarka wodno-ściekowa, gospodarka odpadami). W związku z powyższym przeanalizowano możliwe skutki środowiskowe wynikające z lokalizacji i miejscowych uwarunkowań oraz z emisji w fazie realizacji, funkcjonowania i likwidacji przedsięwzięcia w odniesieniu do elementów środowiska i funkcji ekologicznych (korytarze ekologiczne), w tym przyrodniczych obszarów chronionych (obszar Natura 2000) oraz zdrowia ludzi.

Na etapie realizacji występuje duże prawdopodobieństwo oddziaływań negatywnych na warunki akustyczne i aerosanitarnie wynikających z lokalizacji przedsięwzięcia oraz z emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłów z silników środków transportowych i maszyn budowlanych. Chwilowe bezpośrednie oddziaływanie hałasu, przy zastosowaniu rozwiązań określonych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (prowadzenie prac w porze dnia przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie o możliwie najlepszych parametrach akustycznych) będzie odczuwalne w obrębie trasy inwestycji liniowej oraz w bezpośrednim otoczeniu i może być odczuwalne w strefie do 100m na działkach zabudowanych budynkami mieszkalnymi zlokalizowanymi wzdłuż planowanej do budowy drogi. Emisja ponadnormatywna i uciążliwości komunikacyjne związane z budową drogi będą mieć charakter przemijający i ograniczą się do etapu realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się występowania znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko. Oddziaływania negatywne fazy eksploatacji (na klimat akustyczny oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza) będą działaniami długookresowymi o charakterze cyklicznym, poziomie negatywnym słabym i będą pochodną częstotliwości ruchu pojazdów. Prognozowane natężenie ruchu po przebudowie drogi nie ulegnie zwiększeniu i pozostanie na dotychczasowym poziomie. Budowa drogi przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drgań wywołanych ruchem drogowym, poprawi płynność ruchu, spowoduje obniżenie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza obniżając tym samym negatywne oddziaływanie na otoczenie.

Z analizy KIP wynika brak prawdopodobieństwa wystąpienia stałych lub długoterminowych przekroczeń poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń powietrza określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomu niektórych substancji w powietrzu (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 845). Brak również prawdopodobieństwa oddziaływań negatywnych znaczących, tj. przekroczenia ustalonych prawem standardów akustycznych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r., poz. 112).

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji inwestycji. Odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą magazynowane selektywnie w odpowiednio oznakowanych pojemnikach/kontenerach w sposób uniemożliwiający przedostawanie się odpadów do środowiska. Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji zostaną w pierwszej kolejności zagospodarowane zgodnie z zapisami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015r. poz. 796). Odpady, których nie można zagospodarować zgodnie z ww. rozporządzeniem będą przekazane odpowiednim podmiotom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami z zakresu gospodarki odpadami, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem. Masy ziemne powstające w wyniku realizacji inwestycji będą w pierwszej kolejności wykorzystane w miejscu ich wydobycia (zostaną wykorzystane np. do regulacji poboczy) pod warunkiem spełnienia standardów jakości gleby i ziemi. Sposób postępowania z odpadami będzie zgodny z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (tekst jedn. Dz. U. z 2023r. poz. 1587 ze zm.).

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą na tereny przyległe porośnięte roślinnością trawiastą bez konieczności podczyszczania w separatorach i wg KIP nie przekroczą standardów określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 15 lipca 2019r. poz. 1311).

Z analizy charakteru, lokalizacji i skali przedsięwzięcia oraz skali i zasięgu przestrzennego negatywnych oddziaływań i przyjętych rozwiązań chroniących określonych w KIP, wynika brak prawdopodobieństwa oddziaływań negatywnych znaczących na elementy środowiska i funkcje ekologiczne oraz na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych (utrzymanie dobrego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków, w tym ptaków stanowiących przedmiot ochrony i ich siedlisk) wynikających z ustaleń Dyrektywy Ptasiej (Dyrektywa Rady 92/43/EWG z 21 maja 1992r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory i Dyrektywy 2009/147/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 30 listopada 2009r. w sprawie dzikiego ptactwa oraz ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody w ww. obszarach Natura 2000 – znaczna odległość. Nie istnieją powiązania funkcjonalne terenu inwestycji z lokalizacją siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków będących przedmiotem ochrony ww. obszarów Natura 2000.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarem Krajowego Korytarza Ekologicznego GKW-4A Dolina Środkowego Bugu, nie będzie generować barier ekologicznych i nie spowoduje izolacji obszarów przyrodniczo cennych, umożliwiających migrację zwierząt i roślin oraz ochronę i odbudowę bioróżnorodności zarówno w obszarach Natura 2000 jak też innych terenach o dużej wartości przyrodniczej.

Z przeprowadzonej analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na ww. korytarz ekologiczny wynika, że ze względu na znaczną odległość brak jest podstaw do prognozowania oddziaływań negatywnych znaczących, tj. takich, które trwale lub istotnie okresowo wykluczały możliwość przemieszczania się fauny.



Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na zbiorowiska roślinne (trawiaste) występujące w strefie bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia na odcinkach drogi przebiegających przez tereny otwarte. Siedliska te charakteryzują się małą różnorodnością biologiczną, należą do popularnie występujących, o małej wartości przyrodniczej i są w znacznym stopniu zdegradowane w wyniku długoletniej, ciągłej eksploatacji istniejącej drogi. Oddziaływania wynikać będą z eksploatacji drogi (o niskim natężeniu ruchu) oraz nieznacznej emisji LZO pochodzącej z nawierzchni bitumicznej, którą należy traktować jako pomijalną.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w pasie drogowym istniejącej drogi, która jest już elementem aktualnego krajobrazu, zlokalizowanej w terenie otwartym oraz w terenie przekształconym antropogenicznie (strefa rozproszonej zabudowy mieszkaniowej), nie będzie generować obiektów dyszarmicznych lub dominant krajobrazowych i w związku z tym nie przewiduje się znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na krajobraz.

Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do pogłębienia zmian klimatu. Nie przewiduje się wzrostu emisji gazów cieplarnianych w wyniku eksploatacji, gdyż prognozowane natężenie ruchu po przebudowie drogi nie ulegnie zmianie i kształtować się będzie na dotychczasowym poziomie. Wykonanie nawierzchni jezdni z masy bitumicznej skutkować będzie krótszym czasem przejazdu po analizowanym odcinku i mniejszą emisją gazów cieplarnianych, co można uznać za łagodzenie zmian klimatu. W okresie eksploatacji drogi wystąpi nieznaczna emisja LZO pochodząca z mas bitumicznych, którą traktować należy, jako pomijalną.

Z analizy charakteru przedsięwzięcia i sposobu przystosowania do zmian klimatu (nagłych zjawisk pogodowych związanych z ociepleniem się klimatu tj. fale upałów, susze oraz sprzyjające w tych warunkach pożary, jak również powodzie, nawałne deszcze, burze, silne wiatry, osuwiska, katastrofalne opady śniegu, fale mrozów itp.) wynika, że przedsięwzięcie nie będzie wrażliwe na skrajne zjawiska klimatyczne i nie będzie znacząco oddziaływać na klimat i na bioróżnorodność. Ponadto, teren przedsięwzięcia nie obejmuje i nie leży w pobliżu terenów zagrożonych powodzią lub ruchami osuwiskowymi mas ziemnych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w odległości ok. 15km od wschodniej granicy państwa, i uwzględniając jego skalę oraz lokalny charakter brak jest prawdopodobieństwa oddziaływania transgranicznego na elementy środowiska przyrodniczego.

Na potrzeby analizowanego przedsięwzięcia przeprowadzono badania podłoża gruntowego do głębokości ok. 2,50 m. Zwierciadło wody gruntowej zlokalizowano na głębokości 1,8 m p.p.t.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia brak jest obszarów wodno — błotnych oraz ujść rzek.

Inwestycja znajduje się poza terenem zagrożonym powodzią.

Najbliższy ciek wodny względem przedmiotowej inwestycji to rzeka Białka (według Mapy Podziału Hydrograficznego Polski) przepływająca w odległości ok. 535 m. Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 407 Niecka Lubelska (Chełm-Zamość).

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim:

- RW20000626714289 o nazwie „Białka”. Stan ogólny — zły, stan/potencjał ekologiczny - umiarkowany. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. Celem środowiskowym dla JCWP jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [OWO, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740  $\mu\text{S/cm}$ ), IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i dobry stan chemiczny. JCWP nieprzeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz nieprzeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Cała zlewnia JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym kodem:

- PLGW2000121, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy.

Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrażone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi.

Negatywne oddziaływanie, jakie może wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie związane z możliwością zanieczyszczenia wód gruntowych w wyniku awarii pracującego sprzętu i wycieku substancji ropopochodnych do ziemi. W razie wycieku ze sprzętu budowlanego substancji zagrażających środowisku, zanieczyszczona ziemia zostanie zabezpieczona i zneutralizowana odpowiednim sorbentem. Inwestor zapewnia, że do robót budowlanych będą dopuszczone sprawne technicznie maszyny i urządzenia. Tankowanie samochodów oraz sprzętu budowlanego odbywało się będzie poza miejscem inwestycji.

Odpady komunalne powstające na etapie realizacji inwestycji będą gromadzone selektywnie w pojemnikach a następnie przekazywane do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom.

Woda na potrzeby socjalne pracowników pobierana będzie z sieci wodociągowej. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z wodociągu. Powstające ścieki socjalno-bytowe wynikające z funkcjonowania zaplecza socjalnego budowy gromadzone będą w szczelnej, przenośnej kabinie sanitarnej i opróżniane przez firmę świadczącą usługi w tym zakresie.

Inwestor nie przewiduje stosowania urządzeń do systematycznego obniżania poziomu wód podziemnych. W trakcie prowadzenia prac może zaistnieć sytuacja wymagająca okresowego usunięcia wód z opadów atmosferycznych. Inwestor przyjął wskaźnik 8 godzin pracy pomp wirowych z napędem elektrycznym na każde 100 m wykopu dla usunięcia wody opadowej.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi odprowadzane będą za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległe tereny trawiaste. W celu ograniczenia do minimum oddziaływania odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego na wody powierzchniowe i gruntowe Inwestor planuje poddawać nawierzchnie jezdni okresowemu czyszczeniu oraz regularnie prowadzić przeglądy konserwacyjne mające na celu sprawdzanie drożności systemu odprowadzania wód opadowych.

Wody opadowe i roztopowe spływające z przedmiotowej drogi zgodnie z § 17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311) mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych bez oczyszczania.

Uwzględniając zapisy Karty informacyjnej przedsięwzięcia dotyczące rozwiązań chroniących środowisko planowana inwestycja nie przekroczy standardów jakości środowiska oraz nie spowoduje uciążliwości w obrębie przebudowywanej drogi

Budowa drogi nie stwarza zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, a wręcz poprawia komfort bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i płynność poruszania się pojazdów.

Po rozpatrzeniu wszystkich okoliczności, mogących zaistnieć w związku z planowanym przedsięwzięciem, Wójt Gminy Trzeszczany w oparciu o stanowiska organów opiniujących t. j.:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie (postanowienie z dnia 12.02.2024r.);
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hrubieszowie (opinia sanitarna z dnia 18.01.2024 r. - data wpływu 24.01.2024r.);
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej (opinia z dnia 30.01.2024r. - data wpływu 01.02.2024r.),

postanawia orzec o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono orzec jak w sentencji.

## **POUCZENIE**

*Od niniejszej decyzji służy prawo do wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zamościu, za pośrednictwem Wójta Gminy Trzeszczany, w terminie*

*14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu, strony mogą zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.*

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Gmina Trzeszczany, 22-554 Trzeszczany
2. Pozostałe strony postępowania wg wykazu.

Do wiadomości:

1. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej, ul. Sitnicka 71, 21-500 Biała Podlaska,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hrubieszowie, ul. 27 Wołyńskiej Dywizji Piechoty AK nr 5, 22-500 Hrubieszów,
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych III w Zamościu, ul. Partyzantów 3, 22-400 Zamość.

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowane przedsięwzięcie to „*Budowa drogi gminnej nr 011070L oraz drogi wewnętrznej w miejscowości Nieledeu*”. Planowana inwestycja zakłada budowę drogi wewnętrznej na odcinku od km 0+000,00 do km 2+000,00 oraz budowę drogi gminnej 011070L w km od 2+000,00 do km 2+279,05. Łącznie całkowita długość inwestycji wynosi: 2279,05 m.

Projektowany odcinek drogi będzie wykonany z betonu asfaltowego o szerokości 5,00 m. Ponadto zakłada się wykonanie pobocza z kruszywa 0/31,5 mm o grubości 10 cm , szerokości 0,75 m.

Planowana inwestycja wpłynie na poprawę życia mieszkańców przylegających do przedmiotowej drogi poprzez dojazd do przyległych posesji oraz pól uprawnych.

Obszar, na którym znajduje się planowana inwestycja stanowią działki będące wydzielonymi już pasami drogowymi drogi gminnej nr 011070 L oraz drogi wewnętrznej:

Nazwa jednostki ewidencyjnej: 060406\_2.0136.AR\_1 Nazwa obrębu: Nieledeu 0136, Numery działek ewidencyjnych: 373/2; 376

Nazwa jednostki ewidencyjnej: 060406\_2.0132.AR\_4 Nazwa obrębu: Trzeszczany 0132, Numery działek ewidencyjnych: 101, 182, 400.

Według podziału administracyjnego Polski, omawiana droga położona będzie w całości na terenach należących do powiatu hrubieszowskiego, gminy Trzeszczany. Według podziału na jednostki fizyczno – geograficzne Polski, teren planowanego przedsięwzięcia położony jest w prowincji Wyżyna Wołyńska , mezoregionie Kotlina Hrubieszowska.

### **Charakterystyczne parametry techniczne:**

#### **Układ konstrukcyjny:**

Planowane roboty zakładają wykonanie jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 5,00 m. Ponadto zakłada się wykonanie pobocza z kruszywa 0/31,5 mm o grubości 10 cm o szerokości 0,75 m.

### **K1 Projektowana konstrukcja nawierzchnia drogi gminnej:**

- warstwa ścieralna: beton asfaltowy AC11S 50/70 – gr. 4 cm (według WT-2),
- warstwa wiążąca: beton asfaltowy AC16W 50/70 – gr 6 cm, (według WT-2),
- warstwa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana z kruszywa C90/3 (frakcji 0/31,5 mm) stabilizowany georusztem wielokształtnym typu N1 – gr. 15 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm, stabilizowanym georusztem wielokształtnym typu N1 – gr. 45 cm,  
Suma – 70 cm

Projekt przewiduje budowę zjazdów zwykłych z betonu asfaltowego o szerokości od 4,00 m do 5,00 m i wyłukowaniem o promieniu 4,00 m.

### **K2 Projektowana nawierzchnia zjazdu.**

- warstwa wiążąca: beton asfaltowy AC16W 50/70 – gr 6 cm, (według WT-2),
- warstwa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 (frakcji 0/31,5 mm) – grubości 20 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm, gr. 20 cm,

### **Odwodnienie**

Wody opadowe (z opadów atmosferycznych) z projektowanej drogi zostaną poprowadzone powierzchniowo poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych i odprowadzone do terenów zielonych.

W stanie istniejącym zlokalizowano przepusty. W ramach zadania założono remont poprzez wymianę istniejących elementów przelotowych.

Zestawienie powierzchni objętych opracowaniem:

Powierzchnie projektowanych elementów:	
Jednia drogi gminnej	11841,65
Zjazdy	614,51

1.5. na terenie objętym inwestycją znajduje się infrastruktura techniczna:

**Sieć telekomunikacyjna - istniejąca.** W zakresie inwestycji występuje sieć teletechniczna, która nie koliduje z projektowanymi rozwiązaniami drogowymi. Istniejące sieci i przyłącza telekomunikacyjne które nie są w rurach osłonowych należy zabezpieczyć poprzez założenie rur osłonowych dwudzielnych o średnicy 110 mm zgodnie z wydanymi warunkami przez właścicieli danych sieci

**Sieć wodociągowa- istniejąca.** W zakresie inwestycji występuje sieć wodociągowa, która nie koliduje z projektowanymi rozwiązaniami drogowymi. W trakcie robót należy również odpowiednio zabezpieczyć i wyregulować wysokościowo istniejące skrzynki zasuw wodociągowych.

**Sieć elektroenergetyczna - istniejąca naziemna.** W zakresie inwestycji występuje sieć elektroenergetyczna która nie koliduje z projektowanymi rozwiązaniami drogowymi.

Budowa kanału technologicznego:

**2.Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną.**

Zakładana powierzchnia terenu przewidziana pod realizację inwestycji wyniesie ok. 1,6 ha i będzie zawierała się w liniach rozgraniczających istniejącej drogi. Około 1,3 ha terenu będzie stanowiła powierzchnia utwardzona.