

OŚ.6220.2.4.2023

## DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.) – zwana dalej ustawą OOŚ, art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r., Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 ze zm.) – zwana dalej Kpa, po rozpatrzeniu wniosku Gminy Baranów z dnia 30 stycznia 2023 r. znak: OŚ.6220.2.2023 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

### orzekam

**brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 107420L na odcinku długości 1449,50 mb w msc. Łukawka”.**

**Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

1. 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.
2. 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, a wykopy przykryć matami ograniczającymi parowanie. Ponadto należy uwzględnić rozwiązania zabezpieczające przed przypadkowym uszkodzeniem pni i konarów drzew przeznaczonych do pozostawienia.
3. 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.
4. Prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00).
5. W czasie prowadzenia prac budowlanych należy zabezpieczyć materiały pyliste przed rozwiewaniem oraz masy bitumiczne przed emisją odorów do środowiska, a także wyłączać silniki pojazdów i maszyn budowlanych w czasie postoju.
6. Planowane przedsięwzięcie nie może powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 roku 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.

## UZASADNIENIE

Gmina Baranów wnioskiem z dnia 30 stycznia 2023 r. wystąpiła do Wójta Gminy Baranów o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia

pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 107420L na odcinku długości 1449,50 mb w msc. Łukawka”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z zapisami § 3 ust. 1 pkt 62 w nawiązaniu do § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Analizując obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy OOS. Na podstawie informacji przedstawionej przez wnioskodawcę analizowano: rodzaj i charakter przedsięwzięcia, usytuowanie z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

W związku z powyższym, stosownie do przepisu art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 10129 ze zm) Wójt Gminy Baranów dnia 31 stycznia 2023 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia oraz o ewentualne określenie zakresu raportu.

W odpowiedzi na w/w zapytanie Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach opinią sanitarną nr ONS-NZ.7016.5.2023 z dnia 14 lutego 2023 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem znak: WOOŚ.4220.23.2023.SM.1 z dnia 16 lutego 2023 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia p.n. „Przebudowa drogi gminnej nr 107420L na odcinku długości 1449,50 mb w msc. Łukawka” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie zgodnie z art. 64 ust. 3a ustawy OOS, w niniejszej opinii wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożenia obowiązków działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c ustawy OOS.

Państwowe Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu opinią znak: LU.ZZŚ.3.4901.24.2023.EK-D z dnia 16 lutego 2023 r. nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływ tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

Przebudowa drogi gminnej jest związana ze złym stanem technicznym istniejącej nawierzchni z kruszywa, która wymaga wykonania pilnych robót drogowych, w celu poprawy parametrów techniczno- użytkowych drogi i warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Orientacyjny czas realizacji przedsięwzięcia: 05.2023 r.-12.2023 r.

Droga położona jest na działkach, które stanowią jej pas drogowy. Szerokość pasa drogowego wynosi ok. 9,0 m. Na całości odcinka drogę stanowi nawierzchnia z kruszywa o szerokości ok. 3,7-3,8 m. W związku z tym konieczne jest wykonanie przebudowy istniejącej drogi poprzez wykonanie podbudowy z kruszywa oraz warstw asfaltowych, które zabezpieczą istniejącą drogę przed dalszym jej zniszczeniem, wzmocnią oraz poprawią jej stan techniczny.

Planowana inwestycja nie spowoduje żadnych zmian w sposobie odwodnienia drogi. Droga tak jak dotychczas będzie odwadniania powierzchniowo w kierunku poboczy, które zapewniają należyte odwodnienie drogi. Pod projektowaną drogą nie występują przepusty, nie jest też planowana budowa nowych przepustów. Teren, na którym zaprojektowano drogę

posiada lokalnie następujące uzbrojenie: wodociąg, przewody energetyczne, linia telefoniczna.

Początek opracowania drogi znajduje się w km 0+013,50 (wierzchołek W1 tj. na końcu nawierzchni asfaltowej w obrębie skrzyżowania z DG nr 112815L), zaś koniec w km 1+463,00 (wierzchołek W12 tj. na granicy pasa drogowego DG nr 107421L). Projektowana droga przebiega po śladzie istniejącej drogi. Na całym odcinku zaprojektowano drogę z jezdnią asfaltową o szerokości 3,5 m i przekroju szlakowym z obustronnymi pobocznymi z kruszywa łamanego o szerokości 0,75 m. Ponadto zaprojektowano cztery mijanki w km: 0+029,00, 0+133,40, 0+575,00 i 1+010,00 w celu poszerzenia jezdni na długości 25,0 m do 5,0 m.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania, związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w art. 62 a i 63 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 emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia.

Realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji będzie wiązać się z wpływem na jakość lokalnego klimatu akustycznego.

Źródłem hałasu na etapie realizacji będą samochody dostarczające oraz wywożące materiały, a także maszyny budowlane. W celu ograniczenia skali i zasięgu hałasu emitowanego na etapie realizacji będą zastosowane m.in. następujące rozwiązania i działania: użycie sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym, wykonywanie robót wyłącznie w porze dziennej w przedziale od godz. 6.00 do godz. 22.00, w przypadku szczególnie uciążliwych drgań zastosowane zostaną elementy amortyzujące. Emisja hałasu będzie zmienna w przestrzeni i będzie przesuwana się systematycznie wraz z zasadniczym frontem prac. Emisja hałasu na etapie realizacji będzie miała charakter okresowy, lokalny, niekumulujący się w otoczeniu i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia warunków akustycznych, wręcz przeciwnie, uzyskane dzięki przebudowie efekty wpłyną między innymi na zwiększenie płynności ruchu drogowego, czego wyrazem będzie krótszy czas przejazdu pojazdów i zmniejszenie uciążliwości akustycznej. W wyniku budowy nowej nawierzchni asfaltowej zmniejszą się oddziaływania akustyczne na otoczenie.

Droga przebiega odcinkami przez teren zabudowany. Najbliżej położone tereny podlegające ochronie akustycznej (mieszkaniowe) znajdują się w odległości ok 4 m w odległości od planowanego przedsięwzięcia: dz. nr 222/2.

W karcie informacyjnej wskazano, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie prowadzić do przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu określonych dla terenów zabudowy mieszkaniowej, chronionej w myśl zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Źródłem hałasu emitowanego z terenu inwestycji na etapie eksploatacji będzie ruch pojazdów o niewielkim natężeniu (orientacyjnie średnio dobowe natężenie ruchu pojazdów na przedmiotowej drodze po jej realizacji - 90 pojazdów). Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz stanu technicznego drogi, co wpłynie na zmniejszenie skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu. Nowa nawierzchnia przedmiotowej drogi, upłynnienie ruchu, brak ruchu tranzytowego oraz lokalny charakter drogi sprawią, że eksploatacja przedmiotowej drogi nie powinna doprowadzić do

przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określonych dla terenów chronionych akustycznie.

Przedsięwzięcie będzie oddziaływać na jakość powietrza na etapie realizacji i eksploatacji. Podczas prac związanych z realizacją inwestycji emitowane będą do powietrza zanieczyszczenia gazowe i pyłowe ze spalania oleju napędowego w pojazdach i maszynach budowlanych. Podczas realizacji przedsięwzięcia sprzęt, maszyny i pojazdy budowlane będą sprawne. Ponadto należy zastosować rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji pyłu i odorów z mas bitumicznych do środowiska. Do budowy będą używane gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach zewnętrznych. Należy ograniczać emisję zanieczyszczeń gazowych z procesów spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn budowlanych przez wyłączenie ich podczas postoju i załadunku. W przypadku zwiększonego pylenia należy zabezpieczyć materiały pyliste przed rozwiewaniem. Proces budowlany należy prowadzić bez zbędnych opóźnień tak, aby ograniczyć skalę i zasięg emitowanych do środowiska zanieczyszczeń.

Z uwagi na skalę i zakres przedsięwzięcia oddziaływanie emitowanych zanieczyszczeń będzie miało ograniczony zasięg lokalny i odznaczać się będzie niską uciążliwością dla otoczenia ze względu na jego czasowe oddziaływanie i dobre przewietrzanie terenu inwestycji.

Źródłem zanieczyszczeń emitowanych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą gazy spalinowe z silników pojazdów przejeżdżających po przedmiotowej drodze. Przebudowa drogi wpłynie na poprawę parametrów technicznych drogi w porównaniu do stanu obecnego co przełoży się na wzrost komfortu jazdy oraz na jej płynność. Uporządkowany ruch pojazdów, ograniczenie konieczności ruszania i zatrzymania spowoduje redukcję skali i zasięgu emitowanych do środowiska zanieczyszczeń.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia w związku z eksploatacją analizowanej inwestycji przedstawiono informacje dotyczące wytypowania zmieniających się elementów mogących mieć wpływ na infrastrukturę drogową w kontekście zmian klimatu. 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. Przedsięwzięcie będzie związane z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery podczas etapu realizacji. Nie przewiduje się wzrostu emisji gazów cieplarnianych w wyniku eksploatacji gdyż prognozowane natężenie ruchu kształtować się będzie na dotychczasowym poziomie. Wykonanie nowej nawierzchni jezdni o wyższych parametrach technicznych skutkować będzie krótszym czasem przejazdu po analizowanym odcinku i mniejszą emisją gazów cieplarnianych.

Analizowany obszar położony jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 406 Niecka Lubelska (Lublin).

Droga gminna zlokalizowana jest w odległości ok. 2 m od cieków wodnych Bylina. Z zakresu planowanego przedsięwzięcia wyłączony jest odcinek 13 mb przy rzece Bylina.

Teren inwestycji nie znajduje się na terenie zagrożenia podtopieniami.

Głównym źródłem powstawania ścieków na etapie realizacji, będzie funkcjonowanie zaplecza budowy i powstające w związku z tym ścieki bytowe. Ścieki gromadzone będą w szczelnych, przenośnych kabinach sanitarnych, ustawionych na terenie placu budowy. Wywozem ścieków będzie się zajmowała firma świadcząca usługi związane z wypożyczaniem kabin sanitarnych.

Wystąpienie negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i gruntowe w trakcie realizacji inwestycji może wynikać przede wszystkim z niewłaściwego umiejscowienia i wyposażenia zaplecza budowy oraz placu materiałowego. Ponadto wzrost uciążliwości może być skutkiem wykorzystania w trakcie prowadzenia robót wadliwego sprzętu budowlanego.

W związku z powyższym Inwestor planuje zastosowanie następujących rozwiązań techniczno-organizacyjnych w celu ograniczenia do minimum możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji, tj.: zaplecze budowy (składy, bazy sprzętowe) zostanie zlokalizowane tak, aby chronić glebę i wody przed ewentualnym zanieczyszczeniem; prace budowlane prowadzone będą w sposób eliminujący zanieczyszczenia gleb i wód gruntowych np. wyciek paliwa; aby zminimalizować niebezpieczeństwo skażenia zaplecze budowy zostanie zorganizowane na terenie utwardzonym i zostanie wyposażone w sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych.

Przy zastosowanych rozwiązaniach chroniących środowisko oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska.

Odwodnienie drogi będzie funkcjonować zgodnie ze stanem istniejącym tj. w sposób powierzchniowy poprzez odprowadzenie wód opadowych z jezdni w kierunku poboczy i z wykorzystaniem istniejących przyległych terenów zielonych.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że pod projektowaną drogą nie występują przepusty, nie jest też planowana budowa nowych przepustów.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, związanych z prowadzonymi pracami budowlanymi, w tym z rozbiórki z przebudowywanej drogi.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami o odpadach inwestor będzie dążyć do minimalizacji ilości wytwarzanych odpadów. Wytworzone odpady powinny być w pierwszej kolejności poddane odzyskowi w miejscu ich powstawania, a gdy jest to niemożliwe przekazywane specjalistycznym firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady powinny być transportowane z częstotliwością wynikającą z procesów organizacyjnych i technologicznych. Magazynowanie i transportowanie odpadów należy prowadzić w sposób zapobiegający ich rozproszeniu się w środowisku. Generowane na etapie prac budowlanych odpady powinny być magazynowane selektywnie, w odpowiednio oznaczonych pojemnikach i kontenerach, na wydzielonym i uszczelnionym miejscu, a następnie systematycznie wywożone przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia na ich odbiór i dalsze zagospodarowanie.

Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się powstawanie odpadów m. in. w wyniku prowadzonych prac remontowych, porządkowych, konserwacyjnych, odpadów powstających w wyniku wypadków oraz zdarzeń losowych. Odpady powstające podczas eksploatacji drogi należy okresowo usuwać z powierzchni za pomocą wyspecjalizowanego sprzętu a następnie przekazać odpowiednim jednostkom w celu ich dalszego zagospodarowania. Za utrzymanie czystości i porządku drogi odpowiedzialny będzie zarządca drogi.

W celu ograniczenia do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami w karcie wskazano, że sposób postępowania z odpadami na etapie eksploatacji będzie zgodny z ustawą o odpadach.

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 ochrony środowiska spowoduje, że emisja odpadów z terenu inwestycji nie będzie stanowiła negatywnego oddziaływania na środowisko.

W odniesieniu do oddziaływań skumulowanych w karcie stwierdzono, 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 wzajemne interakcje będą znikome i nie spowodują znaczącego negatywnego wpływu na środowisko, ponieważ będą czasowe i po etapie budowy ustąpią.

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. W przypadku wystąpienia anomalii pogodowych należy na bieżąco kontrolować stan drogi oraz w miarę potrzeby wykonywać prace remontowe, przywracające wyjściowe parametry techniczne drogi.

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. Zakładając prawidłowe użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem oraz z zachowaniem przepisów BHP i ochrony środowiska oraz wykonywanie bieżących kontroli, przeglądów i napraw brak jest podstaw do prawdopodobnego wystąpienia poważnej awarii przemysłowej bądź katastrofy budowlanej.

Zgodnie z informacją zawartą w dokumentacji 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.

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 916), w tym nie podlega ochronie w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszary Natura 2000 to specjalny obszar ochrony siedlisk Dolny Wieprz, położony w odległości ok. 4,5 km. Ponadto w odległości ok. 3 km od planowanej inwestycji położone są: Obszar Chronionego Krajobrazu Pradolina Wieprza i Obszar Chronionego Krajobrazu Kozi Bór.

Położenie przedsięwzięcia względem korytarzy ekologicznych:

- w odległości ok. 60 m przedsięwzięcie sąsiaduje z obszarem korytarza : Dolina Bugu-Lasy Parczewskie GKPdC-4C - zgodnie z mapą korytarza 2005;
- ok. 0,8 km drogi leży w obszarze korytarza: Dolina Dolnego Wieprza GKPdC-3A zgodnie z mapą 2012.

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia oceniono, że wpływ inwestycji na drożność i funkcjonowanie korytarza ze szczególnym uwzględnieniem tych, które budują lokalną sieć powiązań ekologicznych nie będzie znaczący ze względu, iż inwestycja będzie przeprowadzona na terenie, na którym istnieje już ciąg komunikacyjny.

Zgodnie z informacją zawartą w dokumentacji na terenie planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt.

Jak podano w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, na etapie realizacji nie przewiduje się wycinki drzew. Mając na uwadze ochronę nie przeznaczoną do wycinki drzewostanu znajdującego się w pobliżu drogi, na etapie opracowania dokumentacji projektowej należy przewidzieć rozwiązania, które ograniczą zakres ingerencji w istniejący drzewostan. Ewentualne prace ingerujące w bryłę korzeniową drzew i krzewów, należy prowadzić ręcznie, bądź z wykorzystaniem małych koparek. Tego typu działania należy wykonywać sprawnie tak by korzenie pozostawały odstonięte przez krótki czas. Przy konieczności pozostawienia otwartych wykopów przez dłuższy okres, korzenie należy zabezpieczyć przykrywając włókniną lub matami ograniczającymi parowanie. W razie konieczności należy

zastosować zabezpieczenia gwarantujące ochronę pni drzew przed uszkodzeniami spowodowanymi pracą sprzętu mechanicznego.

Wskazana jest także stała kontrola terenu prowadzenia robót, szczególnie wykopów, pod kątem obecności małych zwierząt, w tym płazów. Zwierzęta stwierdzone na placu budowy należy odławiać i przenosić na siedliska zastępcze. Prace należy prowadzić sprawnie, tak aby ograniczyć oddziaływania związane z etapem realizacji inwestycji.

Niezależnie od powyższego, w przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych, na które inwestycja może bezpośrednio oddziaływać, konieczne będzie uzyskanie stosownej decyzji derogacyjnej, wydawanej na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody, w zależności od rodzaju wykonywanych czynności przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska bądź Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

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.

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.

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 najbliżej inwestycji.

Z analizy szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 pkt. 2 ustawy o oś wynika, że planowana inwestycja nie jest usytuowana na obszarze: siedlisk łągowych oraz ujść rzek, wybrzeża i środowiska morskiego, przylegającym do jezior, górskim, obszarze o znaczeniu historycznym, kulturowym lub archeologicznym, na terenie uzdrowiska.

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 nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 80 ustawy OOS właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Jednocześnie w powyższym przepisie wskazano, że stwierdzanie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej.

Organ rozstrzygający przeprowadził przedmiotowe postępowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi jego uprawnienia, jak i w oparciu o przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

W niniejszej decyzji uwzględniono wymagania dotyczące zawartości decyzji określone w art. 107 K.p.a. oraz określone w art. 84 i art. 85 ustawy OOS. W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zapewniono stronom czynny udział. Strony były informowane o przysługujących im prawach w formie obwieszczeń i miały możliwość zapoznania się z całością materiału dowodowego.

Niniejsza decyzja nie zwalnia od obowiązku uzyskania innych decyzji i zezwoleń wymaganych przez przepisy prawa.

W niniejszej decyzji Wójt Gminy Baranów uwzględnił:

- informacje określone w karcie informacyjnej przedsięwzięcia,

- opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie,
- opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Zlewni w Zamościu,
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach.

Tym samym należy stwierdzić, że odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Informacja o niniejszej decyzji została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, w Biuletynie Informacji Publicznej prowadzonym przez Wójta Gminy Baranów.

## POUCZENIE

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.) niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

  
WÓJT  
*Mirosław Roman Grzelak*

### Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy OOŚ.

### Otrzymują:

1. Gmina Baranów, ul. Rynek 14, 24-105 Baranów;
2. Strony postępowania zawiadomione zgodnie z art. 49 Kpa;
3. a/a.

### Do wiadomości:

1. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie;
2. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu;
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach.



Baranów, dnia 02 marca 2023 r.

**Załącznik do decyzji Wójta Gminy Baranów**  
**znak: OŚ.6220.2.4.2023 z dnia 02 marca 2023 r.**

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 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 2022 r., poz. 1029 ze zm.).**

Planowana inwestycja polega na przebudowie drogi gminnej 107420L na odcinku 1449,50 mb w miejscowości Łukawka, gmina Baranów, powiat Puławski, woj. lubelskie.

Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- roboty pomiarowe i przygotowawcze;
- wykonanie wzdłuż jezdni na poszerzonym do 5,0m włączeniu przy DG112815L i mijankach po obu stronach opornika z kruszywa łamanego 0-31,5 mm gr. 15 cm i szer. 85 cm.
- wykonanie na całym odcinku wzmocnienia nawierzchni z kruszywa poprzez wykonanie: w-wy podbudowy wyrównawczej z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stabiliz. mech. gr. śr. 12 cm; warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC11W KR1/2 gr. 4cm; warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S KR1/2 gr. 4cm;
- wykonanie wzdłuż krawędzi jezdni asfaltowej poboczy ulepszonych kruszywem łamanym o szer. 0,75 m;
- wykonanie nowego oznakowania pionowego.

Parametry techniczne drogi gminnej:

- Klasa techniczna drogi – „D”
- Długość odcinka drogi: 1449,50 mb (wyłączony odcinek 13 mb przy rzece Bylina)
- Przekrój jezdni: szlakowy
- Szerokość jezdni: 3,5 m (5,0m na mijance i poszerzonym włączeniu przy skrzyżowaniach z drogami gminnymi)
- Pobocze : obustronne z kruszywa łamanego o szer. 0,75m
- Chodniki: brak
- Prędkość projektowa  $V_p=30\text{km/h}$
- Odwodnienie: powierzchniowe w kierunku poboczy
- Mijanki: 1 szt. w km: 0+029,00, 0+133,40, 0+575,00 i 1+010,00

Powierzchnia pasa drogowego	13550	m <sup>2</sup>
Powierzchnia jezdni z BA	5260	m <sup>2</sup>
Powierzchnia poboczy z kruszywa	2161	m <sup>2</sup>
Tereny zielone	6129	m <sup>2</sup>

Przebudowa drogi gminnej jest związana ze złym stanem technicznym istniejącej nawierzchni z kruszywa, która wymaga wykonania pilnych robót drogowych, w celu poprawy parametrów techniczno- użytkowych drogi i warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

  
WÓJTA  
*Mirosław Roman Grzelak*

