

Biała Podlaska, dnia 8 czerwca 2022 r.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE
WST I.4220.81.2022.WD**



POSTANOWIENIE

Działając na podstawie: art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735) oraz art. 64 ust. 1 pkt 1, a także ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029), w nawiązaniu do pisma Wójta Gminy Leśna Podlaska z dnia 1 czerwca 2022 r., znak: OOS.6220.7.2022.BH(2), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia złożonego przez Zarząd Dróg Powiatowych, ul. Sidorska, 90A, 21-500 Biała Podlaska

wyrażam opinię, że

dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1020L Biała Podlaska (ul. Terebelska) - Terebela - Jagodnica - Witulin odc. Terebela - Rondo Witulin”, obręb Jagodnica działki o nr 170/1, 170/2, 172, 309, 303, 168/2, 3/3, 4/1, 5/5, 121/3, 120/5, 5/3, 6/1, 120/3, 119/7, 7/1, 118/7, 118/5, 109/17, 109/19, 109/15, 109/21, 10/1, 109/13, 11/5. - obręb Witulin 166/3, 190/2 gm. Leśna Podlaska, powiat bialski, województwo lubelskie, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Uzasadnienie

Wójt Gminy Leśna Podlaska wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z wnioskiem z dnia 1 czerwca 2022 r., znak: OOS.6220.7.2022.BH(2), dotyczącym wyrażenia opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia p.n.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1020L Biała Podlaska (ul. Terebelska) - Terebela - Jagodnica - Witulin odc. Terebela - Rondo Witulin”, obręb Jagodnica działki o nr 170/1, 170/2, 172, 309, 303, 168/2, 3/3, 4/1, 5/5, 121/3, 120/5, 5/3, 6/1, 120/3, 119/7, 7/1, 118/7, 118/5, 109/17, 109/19, 109/15, 109/21, 10/1, 109/13, 11/5 i obręb Witulin 166/3, 190/2 gm. Leśna Podlaska, powiat bialski, województwo lubelskie.

Zamierzeniem jest przebudowa istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej będącej w złym stanie technicznym w celu przywrócenia jej wymaganych parametrów technicznych. Przebieg trasy przewidzianego do przebudowy odcinka drogi, nie odbiega od dotychczasowego jej położenia, a niewielkie korekty wynikają z poprawy geometrii w celu uzyskania płynności ruchu. Oś projektowanej przebudowy drogi zlokalizowana jest w jej istniejącym położeniu. Planowane przedsięwzięcie jest w większości zlokalizowane w obszarze zurbanizowanym. Inwestycja nie znajduje się w bezpośredniej strefie ochrony ujęć wód. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji stwierdzono występowanie naturalnego cieku wodnego - rzeka Klukówka. Planowana inwestycja realizowana jest poza specjalnym

obszarem ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, siedlisk i ostoi zwierząt, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody i będzie w minimalny sposób oddziaływać na tereny leżące w bezpośrednim sąsiedztwie oraz nie zmieni dotychczasowego charakteru tego oddziaływania. Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się w sąsiedztwie obszaru objętego nadzorem konserwatora zabytków. W/w odcinek drogi jest w złym stanie technicznym, zdeformowana nawierzchnia, na której występują wyboje, ubytki, w poboczach gruntowych występują nierówności i lokalne wyboje powodujące zastoiska wodne.

Początek odcinka drogi objętej opracowaniem wyznaczono w km 7+200 tj. na końcu opracowanego projektu przebudowy drogi z 2021 r. Odcinek drogi, planowany do przebudowy położony jest na terenie łąk i pól uprawnych, o charakterze równinnym, na którym występuje pojedyncza zabudowa zagrodowa. Koniec opracowania wyznaczono w km 9+257 na początku zabudowy miejscowości Witulin, dojazdu do ronda. Pas drogowy drogi powiatowej klasy L planowany jest o szerokości od 10m do 18 m o jezdni szerokości 6 m i dwu pasach ruchu. Planowane pobocza o szerokości 1,25m w tym o szerokości 0,75m z kruszywa łamanego i 0,5m o nawierzchni gruntowej. Zjazdy do zamieszkałych posesji z kostki betonowej a zjazdy na pola i łąki utwardzane kruszywem łamanym. Planuję się częściowe odtworzenie rowów odwadniających. Pod drogą występują przepusty rurowe żelbetowe kwalifikujące się do wymiany : w km 7+399 Ø 80 cm długości 9,0 m, i w km 8+367 Ø 60 cm długości 13,0 m. W ciągu drogi znajduje się obiekt mostowy nad rzeką "Klukówką" o długości 12,3 m, na którym zostanie wymieniona istniejąca nawierzchnia jezdni, chodników oraz zostaną odnowione balustrady mosty.

Teren inwestycji nie znajduje się w obszarach zagrożonych niebezpieczeństwem powodzi. Na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie nie występują obszary objęte ochroną tj. strefy ochronne ujęć wód czy zbiorników śródlądowych. Teren inwestycji oraz jego sąsiedztwo nie jest zaliczany do obszarów Natury 2000. Na terenie objętym inwestycją nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe czy archeologiczne

Na terenie inwestycji oraz w jego sąsiedztwie nie zostały przekroczone i nie przywiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska. Na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie nie występują uzdrowiska ani obszary ochrony uzdrowiskowej. Na terenie objętym inwestycją brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Nie przewiduje się odwadniania wykopów. Oddziaływanie prac na środowisko gruntowo-wodne będzie więc minimalne. W ramach inwestycji na podstawie wizji w terenie, planuje się wycinkę drzew, jednakże na dzień dzisiejszy nie ma możliwości wskazania dokładnej inwentaryzacji drzew. Wszystkie drzewa planowane do wycinki kolidują z planowaną przebudową drogi powiatowej. Inwentaryzacja drzew zostanie wykonana po pozytywnej opinii Inwestora w sprawie dokładnej lokalizacji poszczególnych elementów zagospodarowania pasa drogowego. Obecny stan drzew w większości nie przejawia większych uszkodzeń. Na usunięcie drzew należy uzyskać odrębne zezwolenie. Prace związane z wycinką drzew i krzewów mogą być wykonane poza okresem lęgowym ptaków (tj. z wyłączeniem okresu od 1 marca do 16 października). Przed przystąpieniem do wycinki drzew należy przeprowadzić wizję lokalną w celu stwierdzenia braku schronień ptaków lub nietoperzy w drzewach przeznaczonych do wycięcia. W przypadku, gdy niezbędne będzie prowadzenie wycinki drzew lub krzewów w sezonie lęgowym – jej wykonanie będzie możliwe po stwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika braku lęgów ptaków oraz schronień nietoperzy w drzewach (lub krzewach) przeznaczonych do usunięcia.

Zgodnie z załączoną dokumentacją organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zakwalifikował przedmiotową inwestycję do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych §3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

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 przedstawionych przez wnioskodawcę analizowano: skalę inwestycji, usytuowanie, charakter, zakres robót związanych z planowaną inwestycją, emisję i uciążliwość związane z realizacją oraz eksploatacją przedsięwzięcia, a także rozwiązania chroniące środowisko.

Dotychczas droga posiadająca nawierzchnię bitumiczną wykorzystywana była zgodnie z jej przeznaczeniem, przejazd ze względu na nierówności i jakość nawierzchni utrudniony, powodujący zwiększenie czasu przejazdu, zwiększenie zużycia paliwa a co za tym idzie ilości emitowanych do atmosfery spalin, zwiększenie szybkości zużycia układów amortyzujących w samochodach. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na likwidację niniejszych utrudnień i poprawę stanu środowiska. Przedmiotowa droga nie jest wyposażona w system kanalizacyjny, a więc wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo na pobocze i do rowów przydrożnych. Wody odprowadzane z tego typu drogi nie wymagają podczyszczania. Na ww. inwestycję zostanie uzyskana zgoda wodnoprawna.

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej. Maszyny (sprzęt przewidziany do realizacji robót) posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzą będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Natomiast cement z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkownikami lub pobierana z wodociągu. Jedynie niewielkie ilości energii elektrycznej będą potrzebne do oświetlenia – ze względów bezpieczeństwa miejsc robót w porze nocnej oraz do zasilania zaplecza budowy. Nie przewiduje się lokalizowania na przedmiotowym obszarze jak również w jego sąsiedztwie stacjonarnych wytwórni budowlanych. Ponadto konieczne będzie zapewnienie dostaw paliwa do maszyn i pojazdów. Prace drogowe będą prowadzone przy użyciu specjalistycznego sprzętu i maszyn oraz przy wykorzystaniu samochodów ciężarowych dla dowozu materiałów. Mieszanka mineralno-asfaltowa produkowana w technologii na gorąco w otaczarni będzie dowożona w miejsce wbudowania samochodami samowładkowymi. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi. Kruszywo łamane wykorzystywane do wykonywania podbudów nawierzchni, dostarczane będzie transportem samochodowym. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi. Beton wykorzystywany do wykonywania ław pod krawężniki i obrzeża, dostarczany będzie transportem samochodowym lub też wykonywany na miejscu. Warstwy wykonywane będą ręcznie i zagęszczane zagęszczarkami. Pobocza wykonywane będą za pomocą koparki, poboczarki lub innego sprzętu do tego przeznaczonego i zagęszczane walcami samojezdnymi. Zastosowane technologie i materiały do budowy nawierzchni są typowymi i sprawdzonymi technologiami, neutralnymi dla środowiska naturalnego i nie stanowią dla niego zagrożenia.

Planowana przebudowa dróg i pokrywa się całkowicie z istniejącym przebiegiem drogi i mieści się w istniejących pasach drogowych.

Negatywne oddziaływanie inwestycji na szatę roślinną w trakcie eksploatacji będzie związane głównie z ewentualnym wykorzystaniem substancji chemicznych (głównie chlorków) w trakcie zimowego utrzymania drogi.

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływań na szatę roślinną wynikającego z zimowego utrzymania drogi nie należy przekraczać następujących ilości środków chemicznych w jednym okresie zimowym, tj.: 1 kg/m² powierzchni jezdni podczas zimy o przeciętnych warunkach atmosferycznych i 2 kg/m² podczas zim o wyjątkowo niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

Teren inwestycji leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 224 o nazwie Subzbiornik Podlasie o powierzchni 5 181 6 km².

Teren inwestycji znajduje się na obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych o Nr 67 identyfikatorze UE PLGW 200067. Ogólna ocena stanu wód podziemnych stan ilościowy - dobry, stan chemiczny – słaby, ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych - zagrożona, - przyczyna zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych antropogeniczna,

(nawożenie terenów rolniczych, nieuregulowana gospodarka wodno-ściekowa, duże składowiska odpadów).

Zgodnie z podziałem dokonany w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły wg Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. Dz. U. 2016 r. poz. 1911 ze zm. Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem EU PLRW 2000192664469 o nazwie "Klukówka od dopływu spod Walimia do ujścia". Została sklasyfikowana jako: dorzecze: obszar dorzecza Wisły rejon wodny: rejon wodny środkowej Wisły, - zlewnia: zlewnie lewostronnych dopływów Bugu granicznego krajowy kod jednolitych części wód powierzchniowych: RW 2000192664469. Status: naturalna część wód, typ rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta, aktualny stan JCWP - zły, stan ekologiczny - dobry, stan chemiczny dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - zagrożona. JCWP znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie miała wpływu na przewidywane osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza. Inwestycja nie będzie miała wpływu na zmiany obecnego stanu wód pod względem fizyko-chemicznym, biologicznym i hydromorfologicznym. Planowane przedsięwzięcie nie generuje oddziaływań mogących wpłynąć na organizmy żywe. Obecnie generowanie zanieczyszczenia wynikające z ruchu pojazdów, po nierównej nawierzchni ulegną znacznemu zmniejszeniu wraz z wykonaniem nowej nawierzchni bitumicznej. Planowane przedsięwzięcie drogowe nie spowoduje istotnej zmiany potencjału ekologicznego JCWP, ze względu na to iż zakres prac przy przebudowie ograniczony będzie do terenu wyznaczonego w projekcie, w ramach przedsięwzięcia nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych, w formie poboru czy odprowadzania ścieków przedmiotowa inwestycja nie przylega do ujęć wód podziemnych, nie koliduje ze strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód podziemnych na cele zaopatrzenia ludności w wodę wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi będą odprowadzane powierzchniowo na trawiasty teren pasa drogowego.

Przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla realizacji celów ochrony wód w obrębie jednolitej części wód, nie powoduje też zagrożenia dla celów ochrony wód w innych częściach wód. Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Składowanie substancji mogących skażać górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi poza obszarem specjalnej ochrony. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

W miejscu planowanej realizacji inwestycji nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek. Na terenie planowanej inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie znajdują się obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Po wybudowaniu drogi dotychczasowe użytkowanie terenu nie ulegnie zmianie. Przedmiotowa droga będzie się zawierała w całości w granicach istniejących pasów drogowych. Po przebudowie, na całej długości drogi odwodnienie odbywać się będzie jak dotychczas - powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne. Drogi odwadniane będą głównie powierzchniowo, wody opadowe będą spływały na obustronne pobocza i teren przyległy a następnie do przepustów pod drogą. Wody poprzez trawiaste tereny będą częściowo infiltrowały do gruntu na terenie pasa drogowego.

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na szatę roślinną, prace budowlane, szczególnie w sąsiedztwie drzew rosnących w

bezpośrednim sąsiedztwie przyszłego terenu budowy należy prowadzić przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

- pnie drzew narażonych na uszkodzenie należy zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi poprzez szczelne obłożenie deskami lub owinięcie matami słomianymi;
- w przypadku prowadzenia robót ziemnych w obrębie bryły korzeniowej, wykopy należy wykonywać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności;
- roboty ziemne w obrębie bryły korzeniowej wykonywane w okresach niskich temperatur należy realizować w jak najkrótszym czasie.

Po analizie informacji przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia należy stwierdzić, że projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska naturalnego.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpią uciążliwości związane z emisją do powietrza substancji zanieczyszczających z prowadzonych robót budowlanych, pracy maszyn i urządzeń budowlanych, środków transportu oraz materiałów budowlanych zawierających składniki lotne lub łatwo pyłące. Wskazane jest, aby w celu ograniczenia zapylenia, składowane i transportowane materiały ziemiste i kruszywa były zabezpieczone np. osłonięte folią lub plandeką. Zasięg oddziaływania tych emisji ograniczy się tylko do najbliższego otoczenia prowadzonych prac. Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie miała charakter okresowy, a uciążliwości z tym związane ustaną wraz z zakończeniem robót budowlanych. Po analizie informacji przedstawionych w karcie informacyjnej można stwierdzić, że funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie źródłem znaczących oddziaływań na jakość powietrza w rejonie lokalizacji inwestycji.

Negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny na etapie realizacji inwestycji będzie związane z emisją hałasu powstającą podczas prowadzenia robót budowlanych uwarunkowaną koniecznością użycia sprzętu mechanicznego oraz środków transportu. Oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny i krótkotrwały, niekumulujący się w środowisku i ustąpi wraz z zakończeniem robót budowlanych. Należy jednak zwrócić szczególną uwagę na to, aby wszelkie prace na etapie realizacji były przeprowadzane w porze dziennej, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu o najkorzystniejszych parametrach akustycznych oraz przy maksymalnie skróconym harmonogramie robót budowlanych. Zaplecze sprzętowo – materiałowe należy zlokalizować w taki sposób, aby zminimalizować negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny najbliższej chronionej zabudowy. Biorąc pod uwagę przewidywane rozwiązania mające wpływ na ograniczenie akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia oraz zakres i skalę planowanej działalności, należy stwierdzić, że przedmiotowe zamierzenie nie będzie powodować znaczących oddziaływań akustycznych na środowisko.

Na podstawie przedstawionych informacji dotyczących planowanej inwestycji można stwierdzić, że gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Odpady będą magazynowane selektywnie w wyznaczonym miejscu w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko oraz przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na odbiór odpadów, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.

Ścieki socjalno – bytowe w okresie budowy drogi, będą gromadzone w szczelnych sanitariatach i okresowo wywożone przez wyspecjalizowaną firmę do gminnej oczyszczalni ścieków. Wody opadowe i roztopowe z drogi odprowadzane będą powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne. Droga odwadniana będzie głównie powierzchniowo, wody opadowe będą spływały na obustronne pobocza i teren przyległy a następnie do przepustów pod drogą. Wody poprzez trawiaste tereny będą częściowo infiltrowały do gruntu na terenie pasa drogowego przedmiotowej drogi.

Proponowane rozwiązania w zakresie planowanego przedsięwzięcia nie będą znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne.

Teren przeznaczony pod zaplecze budowy i bazę materiałową należy zlokalizować poza obszarami położonymi w dolinach rzek i cieków wodnych.

Z fazą eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie związane wprowadzanie do środowiska substancji lub energii.

W ocenie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na stan środowiska i zdrowie ludzi, jeżeli zostanie zrealizowane z uwzględnieniem założeń i rozwiązań projektowych, technologicznych, technicznych i organizacyjnych zawartych w przedstawionych dokumentach, w tym w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Po analizie informacji przedstawionych w karcie informacyjnej można stwierdzić, że przedsięwzięcie zostało zaprojektowane w sposób gwarantujący uodpornienie na negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatu, a z uwagi na skalę przedsięwzięcia oraz jego charakter oddziaływania przedsięwzięcia na klimat nie będą znaczące w skali zarówno lokalnej jak i globalnej.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098), w tym poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami objętymi ochroną przyrody są: rezerwat przyrody „Chmielinne”, rezerwat przyrody „Dobryń”, OSO ptaków Dolina Środkowego Bugu PLB 060003, Dolina Dolnego Bugu PLB140001 i SOO siedlisk Dobryń PLH060004, Dolina Krzny PLH 060066, Terespol PLH060053.

Uwzględniając informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, można stwierdzić, iż planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, nie wpłynie na spójność i integralność obszarów Natura 2000 i ich powiązania z innymi obszarami. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodowało utraty lub fragmentacji kluczowych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały ww. obszary ochrony oraz nie wpłynie na ograniczenie naturalnego zasięgu siedlisk przyrodniczych i liczebności gatunków występujących na ww. obszarach.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza Korytarzami Ekologicznymi. Najbliższy Korytarz Ekologiczny GKW 3 Polesie - Puszcza Mielnicka, znajduje się w odległości ok. 1,3 km od planowanej inwestycji. Najbliższy lokalny korytarz ekologiczny (dolina rzeki Klukówki) znajduje się w odległości ok. 0.5 km od planowanej inwestycji. Ze względu na wielkość Korytarzy Ekologicznych oraz charakter i skalę przedsięwzięcia, przedmiotowa inwestycja nie będzie przecinała korytarzy ekologicznych oraz nie będzie stanowiła bariery do przemieszczania się organizmów między siedliskami.

Planowana realizacja inwestycji w powiązaniu z innymi przedsięwzięciami nie będzie powodowała oddziaływań, które mogłyby wywołać efekt skumulowany.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Z analizy szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy o oś wynika, że planowana inwestycja położona jest poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych oraz nie jest usytuowana na obszarze wodno-błotnym, obszarze wybrzeża, obszarze przylegającym do jezior, obszarze górskim i leśnym, obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne lub na terenie uzdrowiska.

Oddziaływania związane z fazą realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny.

Po analizie informacji przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia należy stwierdzić, że na etapie eksploatacji planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości powietrza, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów, nie będzie źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny i środowisko gruntowo - wodne. Tym samym należy stwierdzić, że nie przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

W tym stanie faktycznym i prawnym postanowiono jak na wstępie.

Zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa o ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373), organ wydający

decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach doręcza ją niezwłocznie organom, których opinia lub uzgodnienie były wymagane przed jej wydaniem.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Leśna Podlaska
ul. Białska 30
21-542 Leśna Podlaska
2. Zarząd Dróg Powiatowych
ul. Sidorska 90 A
21-500 Biała Podlaska
3. Ad acta

Z upoważnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych I w Białej Podlaskiej
mgr inż. Wojciech Duklewski
/podpisano elektronicznie/