



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE

WOOS.4210.2.2016.PP

Lublin, dnia 20 grudnia 2016 r.

1P
27.12.2016
P.P. Pitulko

ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W LUBLINIE WPŁYNĘŁO 2016 -12- 22 L. dz. 1446.8.. podpis ... <i>C. Lublin</i>
--

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) – zwaną dalej ustawą z dnia 3 października 2008 r., § 3 ust. 1 pkt 60 i 79 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) – zwaną dalej Kodeksem postępowania administracyjnego, po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, z siedzibą przy ul. Turystycznej 7a – zwanego dalej inwestorem, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

ustalam

środowiskowe uwarunkowania przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 Wisznice – Parczew – Siemień – Lubartów od km 26+662 do km 61+565” w wariantcie preferowanym 1 i jednocześnie:

I. Określam

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 815 na odcinku o długości ok. 35 km do parametrów drogi klasy technicznej G (droga główna). W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonane zostanie m.in.: poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni oraz umocnienie poboczy; rozbudowa, budowa, przebudowa lub remont obiektów inżynierskich; rozbudowa istniejącego lub budowa nowego systemu powierzchniowego odwodnienia drogi, w tym budowa systemu kanalizacji deszczowej; budowa, przebudowa lub rozbudowa zatok autobusowych; budowa ścieżek rowerowych. Przedmiotowy odcinek drogi znajduje się w obrębie województwa lubelskiego, w granicach powiatów parczewskiego i lubartowskiego, na terenie następujących gmin: miasto i gmina Parczew, gmina Siemień, gmina Ostrówek, gmina Niedźwiada, gmina Lubartów i Miasto Lubartów.

2. Warunki wykorzystania terenu 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:

Decyzja niniejsza jest ostateczna
od dnia *13* *STY* 2017

i podlega wykonaniu

Lublin, dnia *20* *GRU* 2016
podpis *dr Józef Krępiński*
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

- 1) Należy zorganizować bazy materiałowo-sprzętowe, zaplecza budowy oraz drogi techniczne, uwzględniając w szczególności następujące rozwiązania:
 - a) drogi dojazdowe do placów budowy należy w jak największym stopniu wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć dróg,
 - b) zaplecza budowy, bazy materiałowe i sprzętowe należy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej, poza formami ochrony przyrody i miejscami cennymi przyrodniczo (w szczególności tereny i sąsiedztwem Obszaru Natura 2000 „Dolina Tyśmienicy”), poza obszarami leśnymi i poza zasięgiem koron drzew, poza rejonem występowania terenów wrażliwych na zanieczyszczenie wód tj. poza odcinkami w sąsiedztwie terenów podmokłych oraz różnego rodzaju zbiorników wodnych; poza terenami o płytko położonych wodach podziemnych, terenami zagrożonymi powodzią, poza rejonami przecięcia cieków wodnych i ich dolin, w tym w szczególności rzeki Piwonii, Tyśmienicy i Wieprz.
- 2) Wszelkie prace na etapie realizacji inwestycji należy prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego normy techniczne w zakresie emisji hałasu i spalin, eksploatowanego i konserwowanego w sposób zgodny z jego przeznaczeniem.
- 3) Prace budowlane na odcinkach drogi w sąsiedztwie zabudowy chronionej przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej tj. od 6:00 do 22:00, za wyjątkiem prac, których uwarunkowania technologiczne wymagają prowadzenia pracy w porze nocnej.
- 4) Należy w miarę możliwości ograniczyć pracę urządzeń wywołujących drgania, które mogą powodować uszkodzenie budynków, znajdujących się w zasięgu oddziaływania prac budowlanych.
- 5) W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia należy w szczególności zastosować następujące rozwiązania:
 - a) właściwą organizację prac budowlanych i transportowych, skutkującą ograniczeniem do minimum czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych;
 - b) eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym;
 - c) uważny załadunek materiałów sypkich na samochody;
 - d) zabezpieczanie przewożonych materiałów sypkich przed pyleniem np. plandekami;
 - e) maksymalne ograniczanie odkrytych wykopów, miejsc składowania zebranego gruntu;
 - f) utwardzenie dróg dojazdowych do placu budowy;
 - g) ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
 - h) systematyczne porządkowanie oraz zraszanie wodą placu budowy w okresach suszy;
 - i) mycie maszyn budowlanych i pojazdów samochodowych.
 - j) składowanie wszystkich materiałów w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania na jakość powietrza.
 - k) w celu ograniczenia oddziaływania na powietrze mieszanki mineralno – asfaltowe powinny być dowożone na budowę w zależności od postępu prac; powinny one być zabezpieczone przed ostygnięciem i dopływem powietrza (np. pod przykryciem, w pojemnikach termoizolacyjnych lub ogrzewanych); mieszanki mineralno – asfaltowe powinny być transportowane w określonej temperaturze (dostosowanej do typu mieszanki); powierzchnie pojemników używanych do transportu mieszanki powinny być czyste;
 - l) mieszanki mineralno – asfaltowe powinny być stosowane w sprzyjających warunkach atmosferycznych odnośnie temperatury, siły wiatru i opadów atmosferycznych z zastosowaniem odpowiedniej dobranej do typu mieszanki technologii prac.
- 6) Potencjalne negatywne oddziaływania zarówno na wody powierzchniowe, gruntowe oraz podziemne należy ograniczyć w szczególności poprzez stosowanie następujących rozwiązań:
 - a) organizację specjalnych stanowisk mycia kół maszyn ciężkich; odpływy z takich prowizorycznych myjni, po wstępnym podczyszczeniu (z zawieszin oraz węglowodorów ropopochodnych) można kierować do istniejących bądź docelowych systemów odwadniania;

- b) w przypadku wystąpienia konieczności odwodnień należy maksymalnie ograniczyć ich czas i zasięg;
 - c) odprowadzanie wód z lokalnych odwodnień w miarę możliwości po podczyszczeniu;
 - d) wykonywanie wycinki drzew i krzewów nadbrzeżnych oraz wszelkich prac budowlanych w i przy korycie rzek tylko w niezbędnym zakresie, przy minimalizacji ingerencji w koryto i brzegi rzeki;
 - e) zabezpieczenie przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych z terenu zaplecza budowy;
 - f) właściwą organizację zaplecza socjalnego oraz placu budowy, miejsc składowania materiałów budowlanych, gromadzenia odpadów;
 - g) sukcesywne dostarczanie na teren budowy materiałów budowlanych, wraz z postępowaniem prac;
 - h) wyposażenie bazy budowy w sprawne urządzenia gospodarki wodno – ściekowej, w tym w sanitariaty, których zawartość należy usuwać przez uprawnione podmioty,
 - i) przed przystąpieniem do robót ziemnych szczegółowo rozpoznać warunki wodne, w miejscach o wysokim poziomie wód gruntowych, przy głębokich wykopach zastosować system ścianek szczelnych, tak by ograniczyć zasięg leja depresji do minimum;
 - j) stosowanie innych zabezpieczeń przy prowadzeniu wykopów, uniemożliwiających zawodnienia den i skarp oraz gruntów po zdjęciu gleby w szczególności w miejscach w których grunt jest podatny na nasiąkanie, w tym przed działalnością wód opadowych;
 - k) na uzbrojeniu nie należy składować materiałów budowlanych, ani odkładu ziemi;
 - l) zakres robót odwadniających należy dostosować do rzeczywistych warunków gruntowo wodnych w trakcie wykonywania robót;
 - m) miejsca tankowania, konserwacji, mycia pojazdów i maszyn oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być wyposażone w uszczelnione powierzchnie, zabezpieczające środowisko gruntowo-wodne, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych i niebezpiecznych;
 - n) prace budowlane prowadzić z zachowaniem ostrożności w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, podziemnych i gleby, a na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
- 7) Rozbiórkę obiektów inżynierskich należy prowadzić w następującej kolejności: (1) rozbiórka nawierzchni i elementów wyposażenia; (2) rozbiórka przęseł; (3) rozbiórka przyczółków i fundamentów podpór.
 - 8) Prace w obrębie koryt rzek i cieków należy prowadzić w okresie korzystnych warunków hydrologicznych, przy niskich stanach wody.
 - 9) Prace na ciekach wodnych, polegające m.in. na lokalnych umocnieniach skarp w pobliżu mostów nie powinny wpływać na dynamikę przepływów i okresowych wylewów.
 - 10) Wszystkie prace prowadzone w obrębie koryta należy prowadzić w taki sposób, aby nie zanieczyszczać wód. Prace, które mogą potencjalnie powodować zanieczyszczenie należy prowadzić po wykonaniu szczelnych konstrukcji ochronnych. Przed rozpoczęciem robót rozbiórkowych konieczne jest zabezpieczenie koryta rzeki m.in. przed zanieczyszczeniem gruzem rozbiórkowym. W tym celu należy wykonać pomost, np. z elementów drewnianych. Prace związane z realizacją ustroju nośnego obiektów mostowych należy w miarę możliwości wykonać w technologii pozwalającej na uniknięcie ingerencji w koryto rzek. Zabezpieczenia brzegów rzek i cieków przed zniszczeniami, które mogą być spowodowane działaniem ciężkiego sprzętu oraz stosowanie osłon zapobiegających przedostaniu się zanieczyszczeń (pyłów, ścieków, odpadów) do cieków powierzchniowych. Podest powinien być usytuowany na takiej wysokości, aby nie zakłócić przepływu wód.
 - 11) Należy zachować szczególną ostrożność w czasie prowadzenia prac w rejonie koryta rzeki Piwonii, Tyśmienicy i Wieprz, zbiorników wód, na terenach o płytko zalegających

- wodach podziemnych i terenach zagrożonych powodzią – podjąć wszelkie środki ostrożności zapobiegające przedostaniu się zanieczyszczeń, zwłaszcza węglowodorów ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.
- 12) Wykonawca każdorazowo zobowiązany jest do oczyszczenia terenu budowy w obrębie koryta rzeki po zakończeniu prac budowlanych. W trakcie prowadzenia robót winien być zapewniony przepływ wody w cieku.
 - 13) Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia urządzenia systemu odwodnienia w okresie bezdeszczowym należy czyścić. Czyszczenie osadników, wpustów ściekowych oraz wywóz i unieszkodliwianie odpadów należy powierzyć wyspecjalizowanemu podmiotowi, posiadającemu odpowiedni sprzęt i zezwolenie na wykonywanie tych prac.
 - 14) Trawę w otwartych rowach odwadniających należy regularnie kosić w celu utrzymania drożności i efektywności podczyszczania spływów wód z drogi.
 - 15) Należy zapewnić ochronę wód powierzchniowych i podziemnych przed zasoleniem poprzez racjonalne stosowanie środków zimowego utrzymania drogi oraz używać sprawnego sprzętu do utrzymania zimowego. Nie należy przymawać śniegu pod drzewami i krzewami. Przed rozpoczęciem odśnieżania należy dokonać kontroli dokładności dozowania rozsypanych środków do usuwania śliskości zimowej. Substancje chemiczne wykorzystywane do zimowego utrzymania dróg powinny być odpowiednio składowane by nie przedostawały się do środowiska. Zaleca się usuwanie świeżego śniegu wyłącznie metodą mechaniczną. Po usunięciu świeżego śniegu można likwidować pozostałości za pomocą środków chemicznych rozsypanych po powierzchni.
 - 16) Odpady inne niż niebezpieczne należy magazynować selektywnie, w wyznaczonym miejscu w odpowiednich oznakowanych pojemnikach/kontenerach na utwardzonym, szczelnym podłożu w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska.
 - 17) Odpady niebezpieczne należy magazynować selektywnie na utwardzonym szczelnym podłożu w odpowiednich pojemnikach/kontenerach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, posiadających szczelne zamknięcie zabezpieczające przed ewentualnym przedostaniem się odpadów do środowiska.
 - 18) Wytworzone odpady należy przekazywać sukcesywnie, uprawnionym podmiotom posiadającym aktualne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.
 - 19) W ramach wykonywania prac związanych z utrzymaniem drogi należy zapewnić systematyczne i bieżące wywożenie odpadów powstałych przy tego typu pracach.
 - 20) Grunty uzyskane przy wykonywaniu wykopów powinny być wykorzystane w maksymalnym stopniu do budowy nasypów, w przypadku, gdy stanowią nadmiar objętości robót ziemnych powinny być wywiezione poza plac budowy.
 - 21) Warstwę urodzajną gleby (humus) należy zdeponować odrębnie od mas ziemnych i zagospodarować do umacniania skarp i kształtowania terenów biologicznie czynnych.
 - 22) W celu zminimalizowania wpływu na powierzchnię terenu, w trakcie prac budowlanych, prace niwelacyjne należy ograniczyć do minimum niezbędnego do realizacji inwestycji.
 - 23) W przypadku konieczności utworzenia odkładu, powinien być uformowany w pryzmę o wysokości do 1,5 metra, pochyleniu skarp od 1 do 1,5 i spadku korony od 2 do 5%. Odkłady powinny być tak ukształtowane, aby harmonizowały z otaczającym terenem.
 - 24) W trakcie wykonywania wykopów i korytowania, należy uwzględnić warunki pogodowe, w celu uniknięcia rozmycia skarp.
 - 25) Prace związane z zagęszczeniem gruntu ograniczyć do niezbędnego minimum.
 - 26) Należy wyznaczyć w miarę możliwości stałe drogi przejazdów pojazdów ciężkich i maszyn budowlanych.
 - 27) Prace w ramach realizacji inwestycji należy wykonać pod stałym nadzorem przyrodniczym, przy minimalnej ingerencji w walory przyrodniczo-krajobrazowe terenu, w jak najkrótszym czasie (bez zbędnej zwłoki), aby ograniczyć oddziaływanie robót na

- gatunki zwierząt, m.in. ze względu na hałas emitowany przez sprzęt mechaniczny oraz ingerencję w siedliska przyrodnicze.
- 28) Prace z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego należy przeprowadzić w sposób jak najmniej inwazyjny, zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie powierzchni.
 - 29) Roboty budowlane w obrębie lub w najbliższej okolicy obszaru Natura 2000 „Dolina Tyśmienicy”, ze względu na oddziaływanie hałasowe, należy wykonać poza najbardziej wrażliwym dla ptaków okresem związanym z lęgami, przypadającym na termin od 1 marca, do co najmniej końca lipca.
 - 30) Zniszczenie roślin i porostów gatunków chronionych oraz zniszczenie fragmentów ich siedlisk należy wykonać wyłącznie w zakresie niezbędnym dla realizacji inwestycji.
 - 31) Prace bezpośrednio ingerujące w siedlisko czerwończyka nieparka, polegające na budowie lub rozbudowie nasypu mostu nad Wieprzem, należy przeprowadzić przy maksymalnym zawężeniu zakresu prac oraz dostosowaniu terminu ich realizacji do biologii gatunku (w celu uniknięcia zniszczenia postaci rozwojowych).
 - 32) Należy wykonać przemieszczenie gniazd mrówki rudnicy zlokalizowanych w obrębie pasa robót na stanowiska zastępcze o dogodnych warunkach siedliskowych.
 - 33) Prace związane z umacnianiem skarp przy głównych rzekach kolidujących z przebiegiem drogi należy przeprowadzić w terminach dostosowanych do biologii chronionych gatunków ryb, tj. w okresie od września do końca lutego.
 - 34) Prace w rejonie cieków wodnych (głównie Wieprza, Tyśmienicy, Piwoni oraz mniejszych, czynnych cieków wodnych) należy prowadzić tak, aby nie stwarzać barier migracyjnych dla ichtiofauny, płazów i ssaków wodnych, np. prace prowadzić ze strefy brzegowej, nie powodować zaśmiecania odpadami rzek oraz w miarę możliwości, nie stosować tymczasowych przepraw przez rzeki (Tyśmienica, Piwonia) w postaci ułożonych płyt betonowych.
 - 35) W skarpie brzegowej, w strefie podwodnej nie stosować płyt betonowych (w tym ażurowych), ani koszy siatkowo-kamiennych. W strefie podwodnej nie stosować koszy siatkowo-kamiennych.
 - 36) Do umacniania skarp brzegowych w strefie podwodnej należy używać naturalnego materiału kamiennego, który jest substratem preferowanym przez wiele gatunków ryb.
 - 37) Roboty w obrębie cieków należy prowadzić w tym samym czasie z jednego brzegu w celu ograniczenia zawiesiny i umożliwienia schronienia się ryb i innych organizmów wodnych.
 - 38) Podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu zbiorników wodnych oraz na terenach podmokłych należy zastosować wygradzenia ochronne uniemożliwiające przedostawanie się płazów na teren budowy, a następnie przenosić osobniki, zgodnie z kierunkiem ich wędrówki, poza obszar objęty pracami (szczególnie w okresie wiosennej migracji przypadającej na okres od ok. połowy marca do końca maja).
 - 39) Podczas likwidacji zbiorników wodnych lub ich fragmentów należy przeszukać teren, w tym dno zbiornika, w celu odłowienia płazów i przemieszczenia ich na stanowiska zastępcze.
 - 40) W przypadku konieczności prowadzenia odwodnień w rejonie siedlisk płazów na etapie realizacji należy stosować metody ograniczające zasięg leja depresji, np. za pomocą igłofiltrów o możliwie najmniejszej wydajności jednostkowej.
 - 41) Teren budowy należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zwierząt i w razie takiej potrzeby przenosić osobniki poza obszar objęty pracami (w celu uniknięcia zabijania osobników podczas prac ziemnych oraz wpadania osobników do wykopów). Roboty ziemne, w szczególności wykopy należy prowadzić z uwzględnieniem okresów lęgowych i migracyjnych płazów.
 - 42) Roboty ziemne należy prowadzić tak, aby uniknąć możliwości uwięzienia małych zwierząt. Pod koniec każdego dnia roboczego skarpy wykopów należy profilować do nachylenia 1:1 – 1:1,5, umożliwiając wyjście przypadkowo uwięzionemu zwierzęciu; aby uniknąć uwięzienia małych zwierząt w zbiornikach należy stosować zamykane zbiorniki na odpady i ścieki bytowe.

- 43) W ramach nadzoru przyrodniczego należy skontrolować teren przed wykonaniem prac przygotowawczych (wycinki, odhumusowanie) pod kątem obecności gniazd ptasich i w razie takiej potrzeby, dopasować terminy wykonania prac do okresu lęgowego poszczególnych gatunków.
- 44) W ramach nadzoru przyrodniczego należy skontrolować teren przed wykonaniem prac przygotowawczych lub budowlanych, bezpośrednio przed przystąpieniem do prac, pod kątem obecności ssaków w norach lub schronieniach (w celu wyeliminowania możliwości przypadkowego zabijania osobników) i w razie takiej potrzeby, dokonać ewakuacji przebywających na przedpolu prac zwierząt poprzez ich odtów i przemieszczenie na stanowiska zastępcze lub poprzez wypłoszenie osobników.
- 45) W celu uniknięcia zakłócenia lokalnej migracji nietoperzy należy zachować ciągłość korytarza ekologicznego w rejonie doliny Wieprza (na odcinku od km ok. 56+000 do km ok. 56+300) poprzez pozostawienie w tym rejonie drzew przydrożnych, a jeśli nie jest to możliwe – odtworzenie zadrzewień z wykorzystaniem gatunków rodzimych (dąb, lipa, jesion w odstępach co 10 m).
- 46) W przypadku wykrycia, w ramach prowadzonego nadzoru przyrodniczego nor chomika europejskiego na późniejszych etapach inwestycyjnych, konieczne będzie zabezpieczenie płotkami ochronnymi obszaru wokół nor lub w razie potrzeby, odtowienie i przemieszczenie osobników na stanowiska zastępcze.
- 47) W pobliżu miejsc występowania bobrów zabezpieczyć należy przed możliwością podkopania nasypów drogi.
- 48) Miejsca wskazane jako korytarze ekologiczne powinny być odpowiednio oznakowane z uwagi na możliwość kolizji zwierząt z pojazdami.
- 49) Wycinki drzew i krzewów należy przeprowadzić według zasady ograniczenia ich do niezbędnego minimum - wszędzie, gdzie jest to możliwe, należy pozostawić szpalery drzew lub ich fragmenty, zwłaszcza w przypadku starodrzewu oraz zadrzewień w rejonie dolin rzecznych, które pełnią rolę w migracji gatunków.
- 50) Wycinki należy przeprowadzić, w miarę możliwości, poza sezonem lęgowym ptaków tj. w terminie od września do końca lutego. Wycinkę należy bezwzględnie wykonać poza najbardziej newralgicznym okresem sezonu lęgowego, przypadającym w terminie od marca do końca czerwca, natomiast w pozostałym okresie wycinki mogą być wykonane po dopuszczeniu realizacji prac przez nadzór przyrodniczy, który dokona obserwacji w terenie celem wykluczenia trwającego lęgu – wycinki mogą być realizowane po wylocie młodych ptaków z gniazd.
- 51) Należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem drzewa nieprzeznaczone do wycinki, zlokalizowane w rejonie prowadzenia robót:
- a) przed przystąpieniem do prac ziemnych należy stworzyć plan ciągów komunikacyjnych w ramach prowadzonych prac wraz z wyznaczeniem miejsc składowania ziemi z wykopów czy materiałów budowlanych. Wszystkie drogi przemieszczania i składowania powinny być zlokalizowane w odległości 1,5 m od zasięgu koron drzew. W przypadku przemieszczania ciężkiego sprzętu w pobliżu drzew, miejsca te należy zabezpieczyć płytami/matami odpornymi na zgniatanie, ułożonymi na warstwie nieprzepuszczalnego materiału,
 - b) w przypadku konieczności wykonania prac ziemnych w obrębie systemu korzeniowego drzewa przeznaczonego do pozostawienia, prac metodą odkrywkową nie należy prowadzić w strefie 1 m od pnia (w tzw. strefie śmierci), a ze szczególną ostrożnością wykonywać prace ziemne w strefie wyznaczonej przez rzut korony + 1 m (w tzw. strefie ryzyka),
 - c) w obrębie strefy korzeniowej prace ziemne należy prowadzić ręcznie, co umożliwia wydzielenie korzeni, a w sytuacji natrafienia na korzeń centralny, należy zabezpieczyć go przed utratą wody (obłożyć warstwą ziemi urodzajnej, a w czasie słonecznej pogody dodatkowo owinąć jutą). Po zakończeniu prac nie usuwać zabezpieczenia – należy je zasypać,
 - d) w przypadku konieczności cięcia korzeni (wyłącznie z zastosowaniem ostrych narzędzi), powstałe rany należy zabezpieczyć preparatem grzybobójczym. Podczas

- przewodzenia prac ziemnych w obrębie systemów korzeniowych, ale poza strefami krytycznymi tj. strefa śmierci i strefa ryzyka, stosować należy tzw. ekrany korzeniowe, oddzielające system korzeniowy od wykopu. Technologia wykonania ekranu uzależniona jest od głębokości wykopu oraz długości jego trwania,
- e) pnie drzew należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez odeskowanie. Przed odeskowaniem należy pnie owinąć matami słomianymi, trzcinowymi, bądź jutą, tak aby kora nie została uszkodzona przez deski. Odeskowanie należy wykonać uwzględniając kształt i wysokość pnia. Deski powinny przylegać do pnia możliwie jak największą powierzchnią. Pień powinien być okryty deskami do podstawy korony. Deski należy przymocować przez mocne odrutowanie lub olinowanie, nie należy używać gwoździ,
 - f) w przypadku szpalerów lub grup drzew można odizolować je od placu budowy, bez konieczności zabezpieczania każdego z osobna,
 - g) w sytuacji uszkodzenia pnia, mimo zastosowanych zabezpieczeń, ranę należy zabezpieczyć specjalnym preparatem na bazie farby emulsyjnej,
 - h) przed przystąpieniem do prac budowlanych, jeśli istnieje taka możliwość, gałęzie kolidujące z pracami, podwiązać do gałęzi sąsiednich. W przypadkach, gdy nie jest możliwe ocalenie gałęzi należy dokonać cięć technicznych. Cięcia takie wykonywane są przez specjalistyczne firmy, zgodnie ze sztuką ogrodniczą. Powstałe rany należy zabezpieczyć specjalnie do tego przeznaczonym środkiem grzybobójczym.
- 52) Należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem krzewy nieprzeznaczone do wycinki, a znajdujące się w obrębie placu budowy:
- a) grupy krzewów przeznaczone do pozostawienia należy wygrodzić, izolując je od placu budowy, poprzez wykonanie obudowy z desek dla pojedynczego krzewu lub całej ich grupy, mocowanych za pomocą gwoździ do palików wbitych w grunt. Wysokość ogrodzenia zależna jest od wysokości krzewów, ale maksymalnie do 2 m,
 - b) w przypadku krzewów znajdujących się w sąsiedztwie wykopu, który trwa krótko, korony można podwiązać lub przyciąć, wykop zasypać ziemią urodzajną i podlać. Można zastosować również ekrany korzeniowe podczas prac ziemnych,
 - c) podczas przesadzania krzewów należy wykopać je z jak największą bryłą korzeniową (dającą większą gwarancję powodzenia) przetrzymywać w zacienionym miejscu i systematycznie podlewać, aż do ponownego posadzenia w dole z ziemią urodzajną z dodatkiem środka pomagającego się ukorzenie.
- 53) Po zakończeniu robót budowlanych należy wykonać nasadzenia drzew i krzewów, w szczególności w obrębie zadrzewień przydrożnych, pełniących ważną rolę przyrodniczą (m.in. jako składnik krajobrazu, jako miejsce bytowania gatunków). W pierwszej kolejności należy stosować gatunki rodzime, dostosowane do warunków siedliskowych, nieinwazyjne. Nie należy stosować gatunków owocowych, atrakcyjnych dla zwierząt, aby nie powodować ich zwabiania w okolice drogi, co może skutkować ich śmiertelnością.
- 54) Wykonanie wszelkich czynności będących czynnościami zakazanymi w stosunku do dziko występujących grzybów, roślin i zwierząt gatunków podlegających ochronie, wymaga uzyskania stosownych decyzji derogacyjnych w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.
- 55) Po wykonaniu prac ziemnych należy wykonać rekultywację terenu przyległego do drogi, m.in. poprzez właściwe wyprofilowanie skarp ukopu i dokopu, a także plantowanie powierzchni nasypu, rowów i skarp.
- 56) W przypadku konieczności przeniesienia murowanej kapliczki przydrożnej w miejscowości Szczekarków, zlokalizowanej w km ok. 58+050 po stronie prawej, w odległości ok. 10 m od drogi, wpisanej do ewidencji zabytków, należy uzgodnić przeniesienie z właściwym konserwatorem zabytków.
- 57) Wszelkie prace w sąsiedztwie obiektów zabytkowych i małych obiektów sakralnych powinny być realizowane z zachowaniem najwyższej staranności. Kapliczki i krzyże w przypadku prowadzenia prac w ich sąsiedztwie powinny być na czas budowy ogrodzone i zabezpieczone przed uszkodzeniem. W trakcie prac budowlanych niezbędne będzie przeniesienie części z nich, w nowe, wskazane przez właścicieli posesji miejsca.

58) Prace inwestycyjne prowadzone przy obiektach zabytkowych oraz ingerujące w obszary i stanowiska archeologiczne należy prowadzić zgodnie z warunkami i wytycznymi właściwego konserwatora zabytków.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r., w szczególności w projekcie budowlanym w przypadku decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

- 1) Odwodnienie drogi należy dostosować do istniejących warunków gruntowo-wodnych, istniejącej sieci hydrograficznej oraz usytuowania przedsięwzięcia w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.
- 2) Wody opadowe i roztopowe z odcinków drogi wojewódzkiej nr 815 od km ok. 26+669,96 do km ok. 27+128,61 oraz od km ok. 59+990 do km ok. 61+468,43 należy odprowadzać za pośrednictwem kanalizacji deszczowej. Na pozostałych odcinkach drogi wojewódzkiej nr 815 wody opadowe i roztopowe należy odprowadzać za pośrednictwem rowów melioracyjnych i rowów bezodpływowych.
- 3) Wody opadowe i roztopowe należy odprowadzać za pośrednictwem grawitacyjnego systemu odwodnienia zgodnie z kierunkiem spływu do istniejących odbiorników (rowy melioracyjne, rzeki) lub do ziemi (rowy bezodpływowe).
- 4) Na odcinkach drogi z wrażliwym na zanieczyszczenie środowiskiem gruntowo-wodnym: w km ok. 27+122; od km ok. 36+000 do km ok. 37+650; od km ok. 56+200 do km ok. 56+350 należy zastosować urządzenia do podczyszczania (osadnik i separator) przed zrzućeniem wód do odbiornika.
- 5) Na odcinkach, gdzie droga przebiega przez tereny zagrożone powodzią: od km ok. 26+900,00 do km ok. 27+300,00; od km ok. 36+000,00 do km ok. 37+200,00; od km ok. 55+100,00 do km ok. 56+500,00; od km ok. 57+800,00 do km ok. 59+500,00 należy przewidzieć rozwiązania techniczne, które nie spowodują zagrożenia dla planowanej inwestycji oraz nie wpłyną na wzrost zagrożenia powodziowego przyległych terenów.
- 6) Parametry obiektów mostowych, przepustów powinny pozwolić na bezkolizyjne przeprowadzenie wielkich wód.
- 7) W przypadku zaistnienia konieczności (na kolejnych etapach prac projektowych) umocnienia brzegów rzeki Piwonii, Tyśmienicy i Wieprz należy ich długość ograniczyć do niezbędnego minimum.
- 8) Lokalizację i parametry planowanych rowów bezodpływowych, będących elementem systemu odwodnienia drogi należy dostosować do istniejącej budowy geologicznej podłoża oraz głębokości zalegania wód podziemnych.
- 9) Projektowana ścieżka rowerowa powinna maksymalnie uwzględniać topografię terenu i istniejącą zieleń wysoką a odtworzenie odwodnienia skarp rowów nie powinno prowadzić do podcinania systemów korzeniowych drzew.
- 10) Obiekty inżynieryjne w postaci przepustów należy dostosować do pełnienia roli przejść dla zwierząt w celu zapewnienia drożności korytarzy ekologicznych:
 - a) przepust żelbetowy rurowy; światło [cm] 2F150, dł. 14,50; brak danych odnośnie; posadowienia, rok budowy 1974; pikietaż istniejący km ok. 28+221; pikietaż projektowany w km ok. 28+218,84;
 - b) przepust żelbetowy ramowy; światło [cm] 100x100, dł. 9,50; brak danych odnośnie; posadowienia, rok budowy 1973; pikietaż istniejący w km ok. 32+453; pikietaż projektowany w km ok. 32+435;
 - c) przepust żelbetowy rurowy; światło [cm] F150, dł. 10,40; brak danych odnośnie; posadowienia; rok budowy 1973; pikietaż istniejący w km ok. 33+193; pikietaż projektowany w km ok. 33+174;
 - d) przepust żelbetowy rurowy; światło [cm] F100, dł. 21,00; brak danych odnośnie posadowienia; rok budowy 1965; pikietaż istniejący w km ok. 36+062; pikietaż projektowany w km ok. 36+051,20;

- e) przepust żelbetowy rurowy; światło [cm] F100, dł. 12,30; brak danych odnośnie posadowienia; rok budowy 1968; pikietaż istniejący w km ok. 38+813; pikietaż projektowany w km ok. 38+793,51;
- f) przepust żelbetowy rurowy; światło [cm] F100, dł. 11,30; brak danych odnośnie posadowienia; rok budowy 1968; pikietaż istniejący w km ok. 40+437; pikietaż projektowany w km ok. 40+415,46;
- g) przepust żelbetowy ramowy; światło [cm] 250x140, dł. 11,50; posadowiony na ławie z pospółki; rok budowy 1956; pikietaż istniejący w km ok. 49+454; pikietaż projektowany w km ok. 49+396;
- h) przepust żelbetowy płytowy; światło [cm] 150x140, dł. 10,00; posadowiony na ławie z betonu; rok budowy 1956; pikietaż istniejący w km ok. 50+498; pikietaż projektowany w km ok. 50+435;
- i) przepust żelbetowy rurowy; światło [cm] F150, dł. 12,00; posadowiony na ławie z betonu, rok budowy 1956; pikietaż istniejący w km ok. km 51+940; pikietaż projektowany w km ok. 51+876;
- j) przepust żelbetowy rurowy; światło [cm] 2F125, dł. 12,40; posadowiony na ławie z pospółki; rok budowy 1956; pikietaż istniejący w km ok. 55+248; pikietaż projektowany w km ok. 55+177.

Należy zmodyfikować powyższe obiekty inżynierskie zgodnie z następującymi parametrami technicznymi: budowa przepustu ramowego; w przepuscie powinny być obustronnie zamontowane półki o szerokości min. 0,5 m z każdej strony (czyli 0,5 m półka z lewej strony, 0,5 m półka z prawej strony), czyli szerokość przepustu to 1 m + szerokość cieku; światło przepustu powinno być policzone w taki sposób, że wysokość 1 m będzie zachowana pomiędzy powierzchnią półki a „sufitem” przepustu; ogrodzenia naprowadzające zbudowane z elementów plastikowych albo betonowych, wysokość 40-60 cm; półki powinny być wyłożone 5 cm warstwą humusu; półki dla zwierząt powinny w sposób ciągły łączyć się z otaczającym terenem; niedopuszczalne jest zaprojektowanie półek w taki sposób, by „wisiały” w powietrzu.

- 11) Obiekty inżynierskie w postaci mostów należy dostosować do pełnienia roli przejść dla zwierząt w celu zapewnienia drożności korytarzy ekologicznych:

Tabela 1 Obiekty inżynierskie (mosty) mogące pełnić funkcję przejść dla zwierząt

Obiekt	Orientacyjna lokalizacja	Projektowane wymiary	Zalecenia
Most MD-1 – rzeka Piwonia	projektowany w km 27+124.93	Projektowana wysokość od najniższego pkt. konstrukcji do półek 2,80 m (obecnie 1,99m) Szerokość półek - (projektowane jest po 2 m, obecnie jest 1,3 i 1,7m)	Projektowane parametry mostu teoretycznie umożliwią migrację małych i średnich zwierząt. Wydaje się, iż ze względu na obecność w okolicy terenów zabudowanych a przede wszystkim z uwagi na ukształtowanie terenu pod mostem (ażurowe płyty betonowe) obecnie przejście to nie jest wykorzystywane przez średnie zwierzęta. Ewentualną możliwość migracji mogłaby zapewnić zmiana ukształtowania terenu pod mostem – likwidacja płyt betonowych, ograniczenie umocnienia wyłącznie do skarp zastosowaniu materiałów zbliżonych do naturalnych, np. narzut kamienny luzem.
MOST MD-2 – rzeka Tyśmienica	projektowany w km 36+572.32	Projektowana wysokość od najniższego pkt. konstrukcji do półek 1,90 m Szerokość półek -11 m z każdej strony	W trakcie wykonywanej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono, iż obecne parametry mostu umożliwiają migrację zwierząt średnich, pomimo, iż nie spełniają warunków określonych w <i>Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność na drogach</i> (Kurek R.T. 2010). W związku z tym podwyższenie światła pionowego mostu umożliwi dalszą migrację zwierząt małych i średnich.

			Zaleca się zachowanie ukształtowania terenu pod mostem w celu zachowania drożności dla migrującej fauny. W przypadku konieczności umocnienia skarp przed i za mostem wskazane jest zastosowanie materiałów zbliżonych do naturalnych, np. narzut kamienny luzem.
Most MD-3 – rów melioracyjny, bez nazwy	projektowany w km 53+724.52	Wys. 3,95 m, szer. (min.) 3,17 m	Przy obecnych parametrach i pomimo ukształtowania terenu pod mostem (woda wypełnia całą przestrzeń pod mostem) w trakcie prac terenowych inwentaryzacyjnych stwierdzono, możliwość migracji małych zwierząt.
MOST MD-4 – rzeka Wieprz	Projektowany w km 56+282.80	Projektowana wys. 4,5 m od półek, szerokość półek – str. lewa 2,9 m, strona prawa 4,5 m	Przy projektowanych parametrach most umożliwia migrację małych, średnich i dużych zwierząt w rejonie doliny rzeki. Ze względów przyrodniczych wskazane jest zachowanie ukształtowania terenu pod mostem w celu zachowania drożności dla migrującej fauny. W przypadku konieczności umocnienia skarp przed i za mostem wskazane jest zastosowanie materiałów zbliżonych do naturalnych, np. narzut kamienny luzem.
MOST MD-5 – kanał ulgi rzeki Wieprz	projektowany w km 58+075,61	Projektowane wymiary wys. 0,75 i szer. > 6m	Projektowane parametry są wystarczające do pełnienia funkcji przejścia dla płazów. Przy obecnym ukształtowaniu i warunkach wodnych – (w okresie wykonywania inwentaryzacji pod mostem było sucho) możliwa jest migracja. W związku powyższym nie ma potrzeby montowania półek przełazowych. W przypadku konieczności umocnienia skarp przed i za mostem wskazane jest zastosowanie materiałów zbliżonych do naturalnych, np. kieszki faszynowej lub narzutu kamiennego luzem.
MOST MD-6	projektowany w km 59+338,17	Światło pionowe mostu 2,60 (istniejące 1,79m) Światło poziome mostu 8,84m (Istniejące 8,30m)	Światło poziome i pionowe ulegnie zwiększeniu i będzie wystarczające dla zachowania migracji zwierząt. W przypadku konieczności umocnienia skarp przed i za mostem wskazane jest zastosowanie materiałów zbliżonych do naturalnych, np. kieszki faszynowej lub narzutu kamiennego luzem.

12) Studzienki urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe, w tym separatorów i osadników należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się do ich wnętrza drobnych zwierząt np. w postaci pasujących na wymiar siatek metalowych ocynkowanych, zasłaniających otwory umożliwiające wpadanie płazów. W przypadku urządzeń, których nie da się zabezpieczyć przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt powinno się zamontować w nich specjalne pochylnie umożliwiające wychodzenie z nich zwierząt.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenia występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Dla przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność realizacji z uwzględnieniem wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż nie zalicza się ono do grupy zakładów stwarzających takie zagrożenie.

II. Nie stwierdzam konieczności:

1. Wykonania kompensacji przyrodniczej.
2. Przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
3. Przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

III. Obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obowiązek ten zostanie zrealizowany poprzez uwzględnienie warunków określonych w szczególności w niniejszej decyzji.

IV. Wymagania w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w niniejszej decyzji.

V. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować:

1. Wykonanie analizy hałasu wprowadzonego do środowiska w związku z eksploatacją drogi wojewódzkiej nr 815, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną, określoną przez Ministra Środowiska poprzez:
 - a) procedurę obliczeniową w stosunku do wszystkich terenów chronionych akustycznie z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w punkcie b),
 - b) procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów w reprezentatywnych punktach o orientacyjnej lokalizacji: w km ok. 59+765 (miejscowość Lubartów, strona lewa drogi) oraz w km ok. 60+350 (miejscowość Lubartów, strona lewa drogi).

Pomiary poziomu hałasu należy przeprowadzić łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu. Analizą porealizacyjną należy objąć cały odcinek planowanej do rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 815. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, pozwalające na dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem drogi wojewódzkiej nr 815.

2. Na etapie eksploatacji inwestycji należy wykonać w pierwszym sezonie wiosennym po oddaniu rozbudowanej drogi do użytku (marzec), w czasie ok. 8 miesięcy (do października) monitoring wykorzystania przejść dla zwierząt wzdłuż terenu inwestycji. W ramach monitoringu należy wykonać przynajmniej 1 kontrolę na tydzień w okresie od marca do końca kwietnia, przynajmniej jedną kontrolę na 2 tygodnie w okresie od 1 maja do 15 sierpnia oraz przynajmniej 1 kontrolę na tydzień w okresie od 15 sierpnia do końca października. W zakresie monitoringu porealizacyjnego należy ocenić prawidłowość wykonanych i oddanych do użytku przepustów oraz mostów w zakresie pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, jak również skuteczności płotków herpetologicznych (pod względem lokalizacji, szczelności, długości i zabezpieczenia przed wkraczaniem płazów). Monitoring porealizacyjny powinien obejmować notowanie

obecności płazów żywych i martwych wraz z kontrolą systemów odwadniających i ich zabezpieczeń przed przedostawaniem się do ich wnętrza płazów.

UZASADNIENIE

Zarząd Dróg Wojewódzkich wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 2 lutego 2016 r. z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „**Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 Wisznice – Parczew – Siemień – Lubartów od km 26+662 do km 61+565**” – zwanego dalej przedmiotowym przedsięwzięciem. W toku postępowania przeanalizowano następujące dokumenty:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia, sporządzoną przez firmę Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Pracownia Projektowa z siedzibą w Warszawie przy ul. Kłobuckiej 25 w 4 egzemplarzach w wersji papierowej wraz z wersją na nośnikach elektronicznych,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony przez firmę Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Pracownia Projektowa z siedzibą w Warszawie przy ul. Kłobuckiej 25 w 3 egzemplarzach w wersji papierowej oraz na nośnikach elektronicznych,
- aneks do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony przez firmę Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Pracownia Projektowa z siedzibą w Warszawie przy ul. Kłobuckiej 25 w 3 egzemplarzach w wersji papierowej oraz na nośnikach elektronicznych,
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej,
- wykaz podmiotów i działek ewidencyjnych oraz skrócone wypisy ze skorowidza działek, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest drogą publiczną, dla której nie jest wymagane dołączenie do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. oraz stwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w myśl art. 80 ust. 2 ww. ustawy.

Jak określono w przedłożonej dokumentacji przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z zapisami § 3 ust. 1 pkt 60 i 79 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) jest zakwalifikowana jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Ze względu na przebieg inwestycji w części przez tereny określone jako zamknięte organem właściwym miejscowo i rzeczowo do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w myśl art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. Zgodnie z informacją zawartą we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i w dokumentacji rozbudowywana droga wojewódzka nr 815 przecina tereny, które zgodnie z Decyzją nr 3 Ministra

Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2014 r., poz. 25 ze zm.) uznane są za tereny zamknięte, zastrzeżone ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa. W ramach przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 815 tereny zamknięte obejmują działkę o numerze ewidencyjnym 231, obręb 7 – Królewski Dwór, gmina Parczew oraz na działki o numerach ewidencyjnych 1/6, obręb 4, arkusz 2 – Zagrody Lubartowskie i 1/6, obręb 4, arkusz 3 – Zagrody Lubartowskie.

Z uwagi na zmianę ustawy z dnia 3 października 2008 r. m.in. wymaganych do złożenia załączników do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, polegającą na dodaniu art. 74 ust. 1 pkt 7 w brzmieniu – „w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji”, inwestor przy piśmie ZDW-IPpp.4131.815.4/8-5/2016 z dnia 22 sierpnia 2016 r. poinformował, że nie przewiduje się prowadzenia powyższych prac.

Jak wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, niniejsza decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie niezbędna do uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 3 października 2008 r.

1. Przebieg postępowania przeprowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym informacja o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, przedstawia się następująco:

Na podstawie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, zapewniono stronom czynny udział w postępowaniu. Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r., jeśli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego. Wobec powyższego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie na każdym etapie postępowania powiadamiał strony postępowania obwieszczeniem zgodnie z art. 49 Kodeksu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 5 lutego 2016 r. zawiadomił obwieszczeniem strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Obwieszczenie to zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej organu. Ponadto obwieszczenie zostało przekazane do ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty gminom: Urząd Miasta Parczew, Urząd Gminy Siemień, Urząd Gminy Ostrówek, Urząd Gminy Niedźwiada, Urząd Gminy Lubartów i Urząd Miasta Lubartów. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został zamieszczony w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem 90/2016, zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. zwrócił się w dniu 8 lutego 2016 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubartowie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Parczewie o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opinii co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

O powyższym fakcie tutejszy organ zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem w dniu 8 lutego 2016 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lubartowie przedłożył tutejszemu organowi opinię sanitarną znak: ONS-NZ.700/12/16 w dniu 23 lutego 2016 r., w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla

przedmiotowego przedsięwzięcia. Organ inspekcji sanitarnej w uzasadnieniu do swojej opinii przedstawił podstawę prawną zakwalifikowania przedsięwzięcia do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71). Ponadto organ opisał w sposób syntetyczny charakterystykę planowanego przedsięwzięcia ze wskazaniem głównych źródeł emisji i energii do środowiska, na poszczególnych etapach inwestycji. Konkludując organ stwierdził na podstawie przedłożonych materiałów, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko, oraz że nie zachodzi potrzeba wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania. W dalszej części organ wskazał, że w jego ocenie rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 poprawi bezpieczeństwo użytkowników, zwiększy płynność ruchu, zmniejszy zanieczyszczenia oraz hałas i nie spowoduje trwałego pogorszenia warunków sanitarnych i zdrowotnym na obszarze realizacji inwestycji. O wydaniu ww. opinii tutejszy organ zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem w dniu 24 lutego 2016 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Parczewie przedłożył tutejszemu organowi opinię sanitarną znak: ONS-NZ.700/12/2016 z dnia 24 lutego 2016 r. (data doręczenia 3 marca 2016 r.), w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Organ inspekcji sanitarnej w uzasadnieniu do swojej opinii przedstawił podstawę prawną zajęcia stanowiska w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Ponadto organ opisał w sposób syntetyczny charakterystykę planowanego przedsięwzięcia ze wskazaniem głównych źródeł emisji i energii do środowiska, na poszczególnych etapach inwestycji. Konkludując organ stwierdził na podstawie przedłożonych materiałów, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko, jeżeli zostanie zrealizowana z uwzględnieniem założeń i rozwiązań technologicznych i technicznych, zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. W dalszej części organ wskazał, że w jego ocenie przebudowa drogi wojewódzkiej nr 815 w zakresie wykonania nowej nawierzchni spowoduje poprawę warunków akustycznych, budowa chodników, ścieżek rowerowych przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, budowa systemu odwodnienia drogi z podczyszczeniem, przyczyni się do poprawy stanu środowiska gruntowo-wodnego.

O wydaniu ww. opinii tutejszy organ zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem w dniu 23 marca 2016 r.

W dniu 24 marca 2016 r. Stowarzyszenie „Pracownia na rzecz Wszystkich Istot” zwróciło się pismem znak: SS/12/03/2016 z dnia 16 marca 2016 r. z wnioskiem o dopuszczenie Stowarzyszenia w charakterze podmiotu na prawach strony do postępowania administracyjnego, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w piśmie znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP z dnia 4 kwietnia 2016 r. poinformował, że zgodnie z art. 44 ustawy z dnia 3 października 2008 r., na obecnym etapie przedmiotowe postępowanie nie jest postępowaniem wymagającym udziału społeczeństwa, w związku z tym wniosek o dopuszczenie Stowarzyszenia na prawach strony do niniejszego postępowania jest bezzasadny.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, działając na podstawie art. 36 i 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) w związku z art. 65 ust. 1, 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP z dnia 4 kwietnia 2016 r., że z uwagi na charakter sprawy oraz na konieczność oceny zebranego materiału, postanowienie stwierdzające brak lub potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie wydane w terminie późniejszym i jednocześnie wyznaczył nowy termin.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, działając na podstawie art. 63 ust. 1 i 4, a także art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r., w związku z art. 123 Kodeksu postępowania administracyjnego wydał w dniu 13 kwietnia 2016 r. postanowienie znak:

WOOŚ.4210.2.2016.PP w którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z podaniem uzasadnienia przyjętego toku postępowania.

O powyższym fakcie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 13 kwietnia 2016 r. zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP. Obwieszczenie to zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie oraz zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem 329/2016, zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r. Ponadto obwieszczenie zostało przekazane do ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty gminom: Urząd Miasta Parczew, Urząd Gminy Siemień, Urząd Gminy Ostrówek, Urząd Gminy Niedźwiada, Urząd Gminy Lubartów i Urząd Miasta Lubartów.

W powyższym postanowieniu tutejszy organ pouczył strony o brzemieniu art. 65 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r., tj. o możliwości wniesienia zażalenia na wydane postanowienie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 7 dni od dnia doręczenia. W ustawowo określonym terminie żadna ze stron nie wniosła zażalenia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, działając na podstawie art. 63 ust. 5 i 6, w związku z art. 123 Kodeksu postępowania administracyjnego wydał w dniu 24 maja 2016 r. postanowienie znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP, w którym zawiesił postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. O powyższym fakcie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 24 maja 2016 r. zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem.

Ponadto w powyższym postanowieniu tutejszy organ pouczył strony o brzemieniu art. 65 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r., tj. o braku możliwości wniesienia zażalenia na wydane postanowienie.

Inwestor przy piśmie znak: ZDW-IPpp.4131.815.4/8-3/2016 z dnia 15 lipca 2016 r. (data doręczenia 15 lipca 2016 r.) przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony przez firmę Transprojekt Gdański Sp. z o.o. Pracownia Projektowa z siedzibą w Warszawie przy ul. Kłobuckiej 25 w lipcu 2016 r. w 3 egzemplarzach w wersji papierowej oraz na nośnikach elektronicznych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, działając na podstawie art. 97 § 2 i art. 123 Kodeksu postępowania administracyjnego wydał w dniu 20 lipca 2016 r. postanowienie znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP w którym podjął zawieszone postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. O powyższym fakcie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 20 lipca 2016 r. zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem. Ponadto dane o raporcie zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod numerem 576/2016.

Z uwagi na stwierdzone braki formalne przedłożonej dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, działając na podstawie art. 64 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r., zwrócił się do inwestora o ich uzupełnienie przy piśmie znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP z dnia 4 sierpnia 2016 r. Jednocześnie na podstawie ww. przepisu Kodeksu postępowania administracyjnego tutejszy organ pouczył inwestora o siedmiodniowym terminie wniesienia uzupełnienia pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia.

Inwestor pismem znak: ZDW-IPpp.4131.815.4/8-4/2016 z dnia 12 sierpnia 2016 r. poinformował tutejszy organ, że ze względu na trwające prace nad przygotowaniem mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na

który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej, komplet wymaganych dokumentów zostanie przekazany w terminie późniejszym niż określony w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP z dnia 4 sierpnia 2016 r.

Inwestor pismem znak: ZDW-IPpp.4131.815.4/8-5/2016 z dnia 22 sierpnia 2016 r. przedłożył brakujące załączniki do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach: poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie; mapę w skali zapewniającą czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej; wykaz podmiotów i działek ewidencyjnych oraz skrócone wypisy ze skorowidza działek, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W toku dokonanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie analizy złożonych przy ww. piśmie załączników stwierdzono brak poświadczonych przez właściwe organy kopii map ewidencyjnych, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie dla jednostki ewidencyjnej Siemień, obręb Siemień oraz jednostki ewidencyjnej Siemień, obręb Kolonia Siemień. Pismem znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP z dnia 26 sierpnia 2016 r. tutejszy organ zwrócił się o ich uzupełnienie do inwestora.

Na powyższe wystąpienie inwestor uzupełnił braki przy piśmie ZDW-IPpp.4131.815.4/8-6/2016 z dnia 21 września 2016 r. (data doręczenia 21 września 2016 r.).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, działając na podstawie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego w związku z art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. zwrócił się do inwestora o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia pismem znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP z dnia 31 października 2016 r.

Inwestor, przy piśmie znak: IP.4131.49.16.1.2016.pp z dnia 14 listopada 2016 r. (data doręczenia 15 listopada 2016 r.) przedłożył tutejszemu organowi aneks do raportu o oddziaływaniu na środowiska w 3 egzemplarzach w wersji papierowej oraz na nośnikach elektronicznych.

Po przeanalizowaniu raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie stwierdził, że odpowiada on wymogom art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, działając na podstawie art. 106 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego w związku z art. 77 ust. 1 pkt 2 i art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. zwrócił się pismem znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP z dnia 15 listopada 2016 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Parczewie oraz pismem znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP z dnia 15 listopada 2016 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubartowie o wydanie opinii dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

O powyższym fakcie tutejszy organ zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem w dniu 15 listopada 2016 r.

Działając na podstawie art. 33, 34 i 79 ustawy z dnia 3 października 2008 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przeprowadził postępowanie z udziałem społeczeństwa w ustawowym terminie 21 dni w dniach od 17 listopada do 7 grudnia 2016 r., zapewniając każdemu prawo do składania uwag i wniosków.

O powyższym fakcie tutejszy organ zawiadomił obwieszczeniem z dnia 15 listopada 2016 r. Obwieszczenie to zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie oraz przekazane do ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty gminom: Urząd Miasta Parczew, Urząd Gminy Siemień, Urząd

Gminy Ostrówek, Urząd Gminy Niedźwiada, Urząd Gminy Lubartów i Urząd Miasta Lubartów. We wskazanym w ww. obwieszczeniu terminie nie wniesiono żadnych zastrzeżeń, uwag i wniosków.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lubartowie przedłożył tutemu organowi pismo znak: ONS-NZ.700/65/2016 z dnia 18 listopada 2016 r. (data doręczenia 24 listopada 2016 r.) w sprawie pozytywnego zaopiniowania uwarunkowań środowiskowych realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W podsumowaniu opinii powyższy organ uznał, że po wnikliwej analizie raportu o oddziaływaniu na środowisko i pozostałych dokumentów dołączonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na warunki sanitarne i zdrowotne. O wydaniu ww. opinii tutemu organowi zawiadomiono strony postępowania obwieszczeniem w dniu 25 listopada 2016 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Parczewie przedłożył tutemu organowi pismo znak: ONS-NZ.700/46/2016 z dnia 22 listopada 2016 r. (data doręczenia 24 listopada 2016 r.) w sprawie zaopiniowania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych. Ponadto powyższy organ w swojej opinii przedstawił warunki realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji. W podsumowaniu opinii ww. organ stwierdził, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego, negatywnego wpływu na stan środowiska, jeżeli zostanie zrealizowane z uwzględnieniem założeń i rozwiązań technologicznych i technicznych zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i pozostałych dokumentach.

O wydaniu ww. opinii tutemu organowi zawiadomiono strony postępowania obwieszczeniem w dniu 25 listopada 2016 r.

Zgodnie z art.10 Kodeksu postępowania administracyjnego przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony o możliwości zapoznania się z zebraną dokumentacją w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego oraz składania ewentualnych wniosków, poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 25 listopada 2016 r. znak: WOOŚ.4210.2.2016.PP. Obwieszczenie to zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie oraz przekazane do ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty gminom: Urząd Miasta Parczew, Urząd Gminy Siemień, Urząd Gminy Ostrówek, Urząd Gminy Niedźwiada, Urząd Gminy Lubartów i Urząd Miasta Lubartów. We wskazanym w ww. obwieszczeniu terminie nie wniesiono żadnych zastrzeżeń, uwag i wniosków.

Na podstawie ww. przepisów prawnych i zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

2. Opis analizowanych wariantów

Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i jego aneksie opisano przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia oraz analizowane warianty, w tym:

- wariant proponowany przez wnioskodawcę oraz racjonalny wariant alternatywny,
- wariant najkorzystniejszy dla środowiska,

wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

Sytuacja polegająca na niepodejmowaniu przedsięwzięcia to rozwiązanie, w którym funkcjonuje obecny układ drogowy, a nakłady finansowe sprowadzają się jedynie do bieżącego utrzymania dróg, bez środków przeznaczonych na podniesienie parametrów technicznych. W raporcie stwierdzono, obecnie droga wojewódzka nr 815 jest drogą o nawierzchni twardej, bitumicznej, fragmentami o dużym stopniu wyeksploatowania, z licznymi ubytkami. Wskazano, że sytuacja niepodejmowania przedsięwzięcia jest najmniej korzystna, pod względem ekonomicznym, ruchowo-komunikacyjnym, gdyż pozostawia układ

drogowy bez zmian. Zawiązane jest to z koniecznością utrzymania drogi o nie normatywnych parametrach technicznych, która nie spełnia obecnie obowiązujących norm, standardów drogowych i środowiskowych.

W przypadku braku realizacji rozbudowy DW 815 nie nastąpi udrożnienie systemu odprowadzania wód z drogi oraz zmiana zagospodarowania terenu niezbędnego pod budowę drogi. Nie zostaną również zajęte siedliska zwierząt sąsiadujące z drogą. Nie będą wycięte drzewa występujące wzdłuż drogi. Nie zostaną udrożnione i przebudowane przepusty umożliwiające migrację zwierząt w przez drogę.

W stanie istniejącym teren planowanej inwestycji jest odwadniany za pomocą rowów trawiastych lub na odcinkach nie posiada odwodnienia. Wskazano, że system odwadniający nie działa sprawnie i teren sąsiadujący z drogą jest podtapiany. Część przepustów jest niedrożna. Droga nie jest wyposażona w urządzenia oczyszczające spływy z dróg.

W przypadku braku rozbudowy drogi wojewódzkiej 815 przy stopniowo wzrastającym ruchu, hałas emitowany z przejeżdżających pojazdów będzie wzrastał. W szczególności ze względu na fragmentami wyeksploatowaną nawierzchnię z nierównościami, przyczyniającymi się do większej emisji hałasu do środowiska.

W przypadku braku realizacji inwestycji, emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie stopniowo zwiększać się w związku z sukcesywnie wzrastającym ruchem samochodowym na istniejącej sieci.

Przebieg drogi przez zabudowę miasta Parczew i Lubartów oraz mniejszych miejscowości jest źródłem uciążliwości dla życia okolicznych mieszkańców, ze względu na możliwość wystąpienia wypadku, zanieczyszczenie powietrza oraz hałas. Nie normatywne łuki występujące na przedmiotowej drodze oraz brak chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych powoduje zmniejszenie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Mając na uwadze powyższe odstąpiono od możliwości niepodejmowania przedsięwzięcia.

W raporcie dla przedmiotowego przedsięwzięcia przedstawiono i przeanalizowano 2 warianty przebiegu trasy drogi wojewódzkiej nr 815. Przedmiotem wariantowania było rozwiązanie organizacyjne skrzyżowań. W raporcie stwierdzono, że całkowita zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej na analizowanym odcinku wymagałaby znacznych ingerencji w istniejące zagospodarowanie przestrzenne, znacznie większej zajętości terenu, wyburzenia budynków mieszkalnych lub gospodarczych, wycinki zieleni oraz większej ingerencji w obszar chroniony Natura 2000 Dolina Tyśmienicy. Całkowicie nowy przebieg rozbudowywanej drogi miałby znacznie większe oddziaływanie na środowisko niż proponowane wariant rozbudowy istniejącej drogi. Wskazano, że alternatywny wariant lokalizacyjny nie miałby również uzasadnienia ekonomicznego.

Wariant 1 preferowany przez Inwestora, polega na budowie zespołu skrzyżowań typu rondo w Lubartowie na skrzyżowaniach ul. Juliusza Słowackiego z drogą wojewódzką nr 815 oraz ul. Mikołaja Kopernika i ul. Leśnej z drogą wojewódzką nr 815.

Wariant 2 alternatywny polega na budowie na skrzyżowaniach ul. Juliusza Słowackiego z drogą wojewódzką nr 815 oraz ul. Mikołaja Kopernika i ul. Leśnej z drogą wojewódzką nr 815 skrzyżowań skanalizowanych (zawierających co najmniej na jednym wlocie wyspę dzielącą lub środkowy pas dzielący).

W raporcie przeprowadzono analizę wielokryterialną zaproponowanych wariantów przedsięwzięcia, w której uwzględniono zarówno aspekty dotyczące wpływu inwestycji na elementy środowiska, dziedzictwo kulturowe oraz człowieka jako źródło konfliktów związanych z negatywnym oddziaływaniem na klimat akustyczny, powietrze, zagrożenie dla uczestników ruchu. Na podstawie otrzymanych wyników wykazano, że najkorzystniejsza dla środowiska będzie realizacja przedsięwzięcia w wariantcie 1 preferowanym.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko i aneksem, kierując się zasadą możliwego uwzględnienia uwarunkowań technicznych, społecznych, ekonomicznych oraz środowiskowych i przyrodniczych, biorąc pod uwagę wykonane analizy, a także stanowisko organów inspekcji sanitarnej stwierdzono, że najkorzystniejszy dla środowiska, w tym ludzi będzie przebieg **drogi wojewódzkiej nr 815 według wariantu 1**. Spośród proponowanych wariant 1 charakteryzuje się:

- mniejszym oddziaływaniem na wody powierzchniowe i podziemne, w związku z przebudową i udrożnieniem rowów odwadniających oraz zaprojektowanych urządzeń do oczyszczania spływów z dróg w miejscach wrażliwych,
- mniejszym oddziaływaniem przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza ze względu na upłynnienie ruchu i poprawę nawierzchni drogowej,
- pozytywnym wpływem na zwierzęta z uwagi na dostosowanie obiektów inżynierskich do pełnienia roli przejść dla zwierząt, a tym samym umożliwienie swobodnej migracji,
- mniejszą podatnością na zmiany klimatu poprzez wymianę nawierzchni oraz dostosowanie systemów odwadniania nawierzchni drogowej,
- większym bezpieczeństwem ruchu pojazdów i pieszych z uwagi na wzmocnienie nawierzchni, wyprofilowanie łuków oraz budowę ścieżek rowerowych i chodników; dodatkowym czynnikiem podnoszącym bezpieczeństwo ruchu będzie budowa zespołu rond stanowiących element uspokojenia ruchu.

3. W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w szczególności zważył, co następuje:

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r., przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności, dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dokonano analizy i oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, krajobraz, w tym krajobraz kulturowy, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami oraz dostępność do złóż kopalin. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz określono wymagania realizacji inwestycji a także wymagany zakres monitoringu. Uzyskano wymagane ustawą opinie oraz zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją rozpatrywany odcinek drogi wojewódzkiej nr 815 rozpoczyna się w miejscowości Parczew na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 813, a kończy się na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 19 w gminie Lubartów. Obecny stan techniczny nawierzchni bitumicznej jest bardzo zróżnicowany. Na całym odcinku drogi zlokalizowane są liczne zjazdy publiczne niestanowiące dróg publicznych oraz zjazdy indywidualne do pól oraz do prywatnych posesji. Zjazdy publiczne spełniają funkcję dojazdów do lasów, punktów usługowych położonych bezpośrednio przy drodze takich jak stacja paliw itd. Zjazdy indywidualne służą, jako dojazdy do posesji i pól położonych bezpośrednio przy drodze. Na omawianym odcinku droga jest odwadniana powierzchniowo, do obustronnych rowów drogowych lub nie posiada odwodnienia.

Zakres rozbudowy przedmiotowej drogi wojewódzkiej obejmuje: poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni oraz umocnienie poboczy; budowę, rozbudowę obiektów mostowych na rzekach Piwonii, Tyśmienicy i Wieprzu; budowę, rozbudowę przepustów drogowych; korektę nienormatywnych łuków; rozbudowę, budowę, przebudowę lub remont obiektów inżynierskich; budowę, przebudowę lub rozbudowę zatok autobusowych; budowę ścieżek rowerowych; budowę, rozbudowę lub przebudowę chodników oraz budowę ścieżek rowerowych jedno- lub dwustronnych w terenie zabudowanym, a na terenie niezabudowanym budowę ciągów pieszo rowerowych/ścieżek rowerowych; rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu powierzchniowego odwodnienia korpusu drogowego, na odcinkach gdzie nie będzie możliwości odprowadzenia wody powierzchniowo, budowę systemu kanalizacji deszczowej; budowę, rozbudowę lub przebudowę zjazdów na działki przyległe do drogi oraz budowę – w miarę możliwości, w obrębie pasa drogowego – dróg dojazdowych, szczególnie na terenach przeznaczonych pod nową zabudowę lub zapewniających dojazd do pól położonych przy drodze, w celu ograniczenia liczby i częstotliwości zjazdów; rozbudowę skrzyżowań z drogami tej samej lub innej kategorii; budowę miejsca / miejsc do kontrolnego ważenia pojazdów; budowę / przebudowę oświetlenia drogowego wymaganego przepisami; przebudowę / zabezpieczenie

w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi; zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego; budowę urządzeń ochrony środowiska.

Planowana rozbudowa drogi nie będzie stanowiła nowej formy zagospodarowania terenu i nie będzie również wymagała zmiany zagospodarowania terenu na znacznym terenie. Większość prac będzie odbywać się w istniejącym pasie drogowym.

W raporcie stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do: uruchomienia i rozwoju dróg o lepszych jednolitych parametrach technicznych; poprawy bezpieczeństwa i warunków życia mieszkańców zlokalizowanych w korytarzu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 815 przez zmniejszenie wypadkowości poprzez budowę chodników, ścieżek rowerowych, rozbudowę skrzyżowań oraz korektę łuków; umożliwienia aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w strefie oddziaływania drogi wojewódzkiej.

Ponadto w raporcie wskazano, że na skutek rozbudowy drogi zmniejszą się szeroko rozumiane koszty społeczne co np. generuje korzyści ekonomiczne związane z: eksploatacją pojazdów; zanieczyszczeniem środowiska składnikami spalin; zmniejszeniem liczby wypadków; zmniejszeniem liczby osób rannych i zabitych; skróceniem czasu przejazdu. Budowa nowej nawierzchni drogi pozwoli na lokalne ożywienie zatrudnienia, handlu i usług. Budowa ścieżek rowerowych będzie miał wpływ na rozwój aktywnej turystyki w regionie.

W raporcie wskazano, że w celu dostosowania przedmiotowej drogi do wymagań określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki wodnej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 124 ze zm.) przewidziane jest poszerzenie pasa drogowego i korekta trasy. Planowana rozbudowa drogi nie będzie stanowiła nowej formy zagospodarowania terenu i nie będzie również wymagała zmiany zagospodarowania terenu na znacznym terenie. Większość prac będzie odbywać się w istniejącym pasie drogowym. Wykonana na potrzeby raportu analiza zabudowy występującej w przebiegu i otoczeniu rozbudowywanej drogi nr 815 (linie rozgraniczające przedsięwzięcie) wykazała, iż w granicy planowanej linii pasa drogowego oraz w kolizji z nią nie znajdują się obiekty budowlane mieszkalne, przemysłowe czy gospodarcze. Stwierdzono konieczność wyburzenia wyłącznie kilkunastu murowanych wiat przystankowych, z których większość charakteryzuje się niskim stanem technicznym. Jednocześnie w raporcie stwierdzono, że na etapie dopracowania szczegółów projektu liczba wyburzeń może ulec zmniejszeniu.

Na etapie realizacji oddziaływanie na lokalny klimat akustyczny będzie spowodowane prowadzeniem prac ziemnych, budowlanych i montażowych na terenie planowanej inwestycji. W raporcie powołano się na opracowanie *"Update of noise database for prediction of noise on construction and open sites"* opublikowane w 2006r. przez Ministerstwo Środowiska, Żywności i Rolnictwa w Wielkiej Brytanii (DEFRA - Department for Environmental, Food and Rural Affairs), zgodnie z którym poziomy hałas mierzone w odległości 10 m od sprzętu na placu buowy mogą wynosić L_A = od 75 do 95 dB.

Emisję hałasu na etapie realizacji będzie cechować duża dynamika zmian w czasie, niezorganizowanie oraz brak kumulacji w środowisku. Wszelkie negatywne oddziaływania na klimat akustyczny ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych. Ponadto ze względu na liniowy charakter przedsięwzięcia front robót będzie przesuwać się wraz z realizacją poszczególnych odcinków drogi wojewódzkiej nr 815, wobec czego emisja hałasu nie będzie następować jednocześnie na całej trasie planowanej drogi.

Jak wskazano w raporcie przedsięwzięcie będzie realizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i jak najmniejsze przekształcanie jego powierzchni. W celu ograniczenia uciążliwości związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia w sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie zaproponowano rozwiązania chroniące. Bazy materiałowo – sprzętowe będą lokalizowane m.in. poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy podlegającej ochronie akustycznej. Aby w maksymalnym stopniu ograniczyć uciążliwość etapu realizacji przedsięwzięcia poszczególne prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. od 6:00 do 22:00 na odcinkach drogi w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem, za wyjątkiem prac których uwarunkowania technologiczne wymagają

prowadzenia tych prac w porze nocy. Prace najbardziej hałaśliwe wykonywane będą możliwie krótko i wyłącznie w porze dnia. Stosowany sprzęt budowlany będzie sprawny technicznie oraz będzie spełniać wymogi aktualnych przepisów w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska. Realizacja inwestycji powinna przebiegać bez zbędnych opóźnień tak aby jej uciążliwość dla sąsiednich nie odznaczała się nadmierną długotrwałością.

W raporcie wskazano, że pomiary hałasu w środowisku w obrębie analizowanego przedsięwzięcia wykonywane w latach 2010-2014 w województwie lubelskim przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska wykonane były w Lubartowie. Powyższe pomiary wykonane zostały w roku 2014 jako pomiary:

- długookresowe przy ul. Lubelskiej – bez przekroczeń,
- krótkookresowe przy ul. Lipowej 3 - bez przekroczeń,
- krótkookresowe przy ul. Powstańców Warszawy 79 - bez przekroczeń,
- krótkookresowe przy ul. Szaniawskiego 49 - z przekroczeniami (dzień 3,6 dB i w nocy 7,4 dB).

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko uwzględniono wyniki z Generalnego Pomiaru Ruchu z lat 2005, 2010 i wstępne wyniki pomiaru z roku 2015. Na każdym z odcinków objętych projektem przedstawiono Średnio Dobowy Ruch Roczny (SDR) na odcinkach trasy projektowanej drogi w poszczególnych horyzontach czasowych z podziałem na porę dzienną i nocną oraz z wyszczególnieniem poszczególnych rodzajów pojazdów tj.: motocykle, samochody osobowe i mikrobusy, lekkie samochody ciężarowe (dostawcze), samochody ciężarowe, autobusy i ciągniki rolnicze. Ponadto w raporcie przedstawiono prognozowane natężenie ruchu pojazdów w perspektywie na lata 2018 i 2028.

Klasyfikację terenu w otoczeniu przedmiotowej inwestycji pod względem występowania obszarów chronionych akustycznie przeprowadzono na podstawie informacji uzyskanych od jednostek samorządu terytorialnego właściwych dla terenów, przez które przechodzi przedmiotowa droga:

- pismo Wójta Gminy Siemień znak: BUA.6724.01.2015 z dnia 29 października 2015 r.,
- pismo Wójta Gminy Ostrówek znak: IR.6220.3.2015 z dnia 30 października 2015 r.,
- pismo Wójta Gminy Lubartów znak: RIN.1431.16.2015 z dnia 5 listopada 2015 r.,
- pismo Architekta Miejskiego Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Lubartów znak: BPP.6724.3.80.2015 z dnia 25 listopada 2015 r.,
- pismo Wójta Gminy Niedźwiada znak: RL.6727.152.2015.TP z dnia 12 listopada 2015 r.,
- pismo Burmistrza Parczewa znak: NP.6220.5.2016 z dnia 12 maja 2016 r.

Przy analizowanym odcinku drogi zlokalizowana jest głównie zabudowa mieszkaniowa zagrodowa i jednorodzinna. Pozostałe, nieliczne tereny wrażliwe akustycznie to zabudowa mieszkaniowo-usługowa, wielorodzinna (na początku trasy poza obszarem analizy) oraz szkoła (w km ok. 58+020). Na przeważającej długości drogi zabudowania nie znajdują się w bliskiej odległości od pasa drogowego, jednakże w Lubartowie kilka budynków znajduje się w odległości ok. 3 m od istniejącego pasa. Ponadto w obecnym stanie dla kilkunastu posesji ogrodzenie poprowadzone jest w granicy istniejącego pasa drogowego. W przeprowadzanych analizach zostały przyjęte następujące wartości dopuszczalne równoważnego poziomu dźwięku:

Pora dnia (6:00 – 22:00):

- dla terenów zabudowy zagrodowej, terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej: 65 dB (A),
- dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży: 61 dB (A),

Pora nocy (22:00 – 6:00):

- dla terenów zabudowy zagrodowej, terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej: 56 dB (A),

na podstawie tabeli 1 kolumna „Drogi lub linie kolejowe” w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w

środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112). W przypadku niewykorzystywania terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

Źródłem hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie ruch pojazdów po drodze wojewódzkiej nr 815. W raporcie wskazano, że poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów geometrycznych projektowanej drogi. Do innych czynników które mają wpływ na hałas zaliczono: nawierzchnię drogi; nachylenie trasy; ciągłość ruchu związaną z utrudnieniami na drodze jak np. roboty drogowe, zakorkowane ulice lub skrzyżowania o ruchu sterowanym światłami drogowymi; warunki atmosferyczne (mające wpływ zarówno na rozprzestrzenianie się hałasu w atmosferze jak i na poziom hałasu na styku opony z jezdnią).

W ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano prognozę kształtowania się klimatu akustycznego wzdłuż analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 815 przy użyciu modelu matematycznego zaimplementowanego w programie komputerowym. Obliczenia wykonano dla pory dnia i nocy dla sytuacji niepodjęcia przedsięwzięcia oraz w horyzontach czasowych dla lat 2018 i 2028 w 124 punktach referencyjnych. Prognozę wykonano na podstawie zapisów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., nr 140, poz. 824 ze zm.). W modelu obliczeniowym uwzględniono ponadto: numeryczny model terenu, zróżnicowane prędkości pojazdów, pochylenia niwelety jezdni, zróżnicowane wartości współczynnika tłumienia energii akustycznej przez podłoże. Otrzymano następujące wyniki zasięgu izolinii równoważnego poziomu hałasu w środowisku:

Rok 2018

- Pora dnia: od 48,2 do 62,3 dB(A)
- Pora nocy: od 41,1 do 54,8 dB(A)

W 2018 roku zgodnie z otrzymanymi wynikami równoważnego poziomu hałasu w środowisku nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

Rok 2028

- Pora dnia: od 49,3 do 63,5 dB(A)
- Pora nocy: od 42,4 do 56,9 dB(A)

W 2028 roku zgodnie z otrzymanymi wynikami równoważnego poziomu hałasu w środowisku stwierdzono, że dla 3 punktów obliczeniowych w porze dnia przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wyniosą od 0,1 do 0,9 dB(A) oraz dla 2 punktów obliczeniowych w porze nocy przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wyniosą od 0,3 do 0,9 dB(A).

W raporcie stwierdzono, że powyższe wartości są nieznaczne - wynoszą do 1 dB i mieszczą się w granicach błędu obliczeniowego (do 3 dB). Na podstawie powyższego w raporcie stwierdzono brak konieczności stosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych na aktualnym etapie projektowania rozbudowy drogi. Jednocześnie wskazano, że w powyższych punktach w których stwierdzono nieznaczne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu zostaną wykonane pomiary hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.

W raporcie przeanalizowano lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia w odniesieniu do innych przedsięwzięć zrealizowanych lub planowanych. Informacje o postępowaniach w przedmiocie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zlokalizowanych w obrębie drogi wojewódzkiej nr 815 pozyskano z następującej dokumentacji:

- pismo Wójta Gminy Siemień znak: KDT.7230/14/2016 z dnia 11 maja 2016 r.,
- pismo Burmistrza Miasta Lubartów znak: IM.604.14.2016 z dnia 10 maja 2016 r.,
- pismo Wójta Gminy Lubartów znak: RGN.1431.5.2016 z dnia 16 maja 2016 r.,
- pismo Wójta Gminy Niedźwiada znak: RL.6220.4.2016.MJ z dnia 9 maja 2016 r.,
- pismo Burmistrza Parczewa znak: NP.6220.6.2016 z dnia 12 maja 2016 r.,
- pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WSI.403.58.2016.BS z dnia 18 maja 2016 r.

Wskazano, że potencjalna możliwość oddziaływań skumulowanych wiąże się z przecinaniem rozbudowywanej drogi z istniejącymi drogami, szczególnie w zakresie zanieczyszczeń powietrza oraz akustyki. Ze względu na stosunkowo niewielki ruch na drodze wojewódzkiej 815 i związaną z nim emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza oddziaływania będą niewielkie i będą zamykać się w najbliższym sąsiedztwie drogi. Biorąc pod uwagę inne drogi wojewódzkie, na których ruch jest zbliżony do siebie lub mniejszy, kumulacja zanieczyszczeń będzie ograniczać się do rejonu samych skrzyżowań.

W ramach analizy porealizacyjnej zostanie wykonana analiza hałasu wprowadzonego do środowiska w związku z eksploatacją drogi wojewódzkiej nr 815, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną, określoną przez Ministra Środowiska poprzez przeprowadzenie kontrolnych pomiarów natężenia hałasu w miejscach najbardziej narażonych na uciążliwość spowodowaną ruchem pojazdów i przy obiektach szczególnie chronionych o orientacyjnej lokalizacji wskazanych w sentencji.

Powyższe pomiary poziomu hałasu zostaną przeprowadzone łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu. Wskazano również, że analizą porealizacyjną należy objąć cały odcinek planowanej do rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 815.

W analizie porealizacyjnej zostanie określone czy na podstawie rzeczywistego oddziaływania ruchu pojazdów na lokalny klimat akustyczny, ustalonego z uwzględnieniem pomiarów poziomu hałasu, wykonanych zgodnie z metodyką referencyjną, istnieje konieczność zastosowania zabezpieczeń mających na celu utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany na tych odcinkach drogi wojewódzkiej nr 815 gdzie zasięg oddziaływania hałasu w sposób negatywny wpłynie tereny chronione przed hałasem na podstawie obowiązujących przepisów – aktualnie w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu nadal nie będą dotrzymane, w sentencji wskazano, że opracowana analiza porealizacyjna stanowić będzie podstawę do utworzenia na tym terenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie art. 175 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 672) „zarządzający drogą (...) jest obowiązany do okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją tych obiektów”. Przedmiotowe przedsięwzięcie z uwagi na średnioroczne natężenie ruchu pojazdów wynoszące poniżej 3.000.000 pojazdów oraz niższy niż 20% średniodobowy udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu nie jest objęte wymogiem wykonywania okresowych pomiarów hałasu w środowisku, zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., nr 140, poz. 824 ze zm.).

W raporcie odniesiono się do zagadnienia oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia w postaci emisji wibracji. Stwierdzono, że w trakcie prac budowlanych zaistnieje ryzyko wystąpienia oddziaływania wibroakustycznego. Źródłem emisji fal wibroakustycznych będą przede wszystkim pojazdy i maszyny wykorzystywane na budowie. Wibracje będą powstawały podczas:

- dostawy materiałów, przemieszczania i wywozu urobku na placu budowy,
- pracy maszyn drogowych, wywołujących drgania ciągłe o niskiej i wysokiej częstotliwości,
- przemieszczania się po nawierzchni drogowej ciężkich pojazdów samochodowych, które w przypadku jazdy po nierównościach, mogą powodować nawet kilkakrotnie większe drgania od powstających podczas jazdy po nawierzchni równej.

Dominujący wpływ będą mieć wibracje związane z zagęszczaniem gruntu. W czasie realizacji przedsięwzięcia, do zagęszczania gruntu i warstw podbudowy, jak również do robót nawierzchniowych, wykorzystane zostaną drogowe walce wibracyjne, których praca ze względu na jej dynamiczny charakter stanowi potencjalne źródło znaczących drgań,

przenoszących się poprzez grunt na sąsiednią zabudowę. Drgania te mogą powodować istotne uszkodzenia budynków znajdujących się w bezpośredniej strefie oddziaływań dynamicznych. Wskazano, że widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkuset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwościach do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny oddalone od trasy drogowej. Oddziaływania wibracji podczas budowy dróg mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie, a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań wykrywalnych na konstrukcji budynku, ale nieszkodliwych dla jego konstrukcji. Jako minimalny zasięg strefy szkodliwych oddziaływań dynamicznych (parasejsmicznych), przyjęto się w przypadku walców wibracyjnych najczęściej 20 m, ale w zależności od wymienionych wyżej czynników zasięg ten może dochodzić nawet do 60 m. Na etapie realizacji w miarę możliwości ograniczana będzie praca urządzeń wywołujących drgania, które mogą powodować uszkodzenie budynków, znajdujących się w zasięgu oddziaływania prac budowlanych.

Na etapie eksploatacji wibracje powstawać będą na styku kół poruszających się pojazdów drogowych z nawierzchnią trasy, a następnie będą przenosić się przez podłoże gruntowe do otoczenia: budynków, ich wyposażenia i użytkowników. Na amplitudę wibracji istotny wpływ będzie mieć rodzaj nawierzchni. Nierówności w nawierzchni wzbudzają drgania kilkakrotnie wyższe od drgań powodowanych przy nawierzchni równej. Drgania w czasie eksploatacji jezdni są powodowane jedynie ruchem pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe. Z uwagi na nową i gładką nawierzchnię oraz zastosowaną technologię nie przewiduje się znaczącego oddziaływania w zakresie drgań – amplituda drgań przekazywanych przez podłoże na budynki znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej drogi nie przekroczy dolnej granicy strefy drgań wykrywanych na konstrukcji budynku. Stwierdzono ponadto, że w stosunku do stanu istniejącego nastąpi zdecydowana poprawa i minimalizacja przenoszenia drgań na tereny sąsiadujące z rozbudowywaną drogą ze względu na niski stan techniczny drogi przed jej rozbudową, liczne spękania, koleiny i nierówności oraz ubytki w nawierzchni. Powołując się na dane literaturowe (Stypuła K. *„Sposoby przeciwdziałania drganiom wywoływanym przez pojazdy transportu publicznego”*) stwierdzono, że orientacyjny zasięg drgań dla warunków przeciętnych wynosi w przypadku dróg kołowych 15 – 25 m. Odnosi się to do nawierzchni drogowych w dobrym stanie technicznym.

Jako działanie minimalizujące wskazano, że skuteczną barierę ograniczającą rozchodzenie się wibracji stanowią np. rowy oraz inne sztuczne przegrody. Ze względu na brak znaczących oddziaływań związanych z wibracjami oraz znaczące ograniczenie oddziaływania po rozbudowie drogi, w raporcie nie przewidziano dodatkowych zabezpieczeń związanych ze środowiskiem wibroakustycznym.

Realizacja inwestycji będzie źródłem uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza. Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne będą: emisja spalin pochodząca z silników pracujących maszyn i urządzeń oraz środków transportu, emisja pyłów powstająca podczas przemieszczania mas ziemnych, manipulacji sypkimi materiałami budowlanymi oraz transportu materiałów pyłujących. W związku z układaniem mas bitumicznych wystąpi emisja substancji odorotwórczych.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza w raporcie zaproponowano rozwiązania minimalizujące emisje gazów i pyłów do powietrza. Na czas budowy wdrożona będzie właściwa organizacja prac budowlanych i transportowych skutkująca ograniczeniem do minimum czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych. Zastosowane będą urządzenia i maszyny sprawne technicznie, eksploatowane i konserwowane w sposób prawidłowy, spełniające wymagania techniczne dotyczące norm emisji spalin. Wszelka praca maszyn i urządzeń na biegu jałowym będzie eliminowana. Materiały pyłące będą przewożone (transport pod przykryciem) i magazynowane w sposób ograniczający emisję pyłów. Prace ziemne będą prowadzone w sposób ograniczający nadmierne pylenie, w tym m. in. w okresie bezdeszczowym podczas prowadzenia prac ziemnych powierzchnie terenu będą zraszane

wodą. Plac budowy i drogi dojazdowe/technologiczne będą utwardzone i utrzymywane w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów. Prędkość pojazdów samochodowych poruszających się na placu budowy będzie ograniczana. Masy bitumiczne będą przewożone pod przykryciem w celu ograniczenia emisji oparów asfaltu. Odkryte wykopy i miejsca składowania zebranego gruntu będą maksymalnie ograniczane. W ramach placu budowy odbywać się będzie mycie maszyn budowlanych i pojazdów samochodowych. Oddziaływanie inwestycji w okresie rozbudowy i przebudowy drogi będzie miało charakter czasowy, przemieszczający się wraz z postępem prac, ograniczony do okresu realizacji inwestycji.

Funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązało z emisją zanieczyszczeń komunikacyjnych. W celu określenia wpływu inwestycji na jakość powietrza w raporcie przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., nr 16, poz. 87). W obliczeniach uwzględniono tło zanieczyszczeń zgodnie z informacją Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz dane meteorologiczne charakteryzujące warunki w rejonie przedmiotowej inwestycji.

Analizę wykonano dla dwóch horyzontów czasowych: roku 2018 i roku 2028. W analizie ujęto tlenki azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył PM₁₀, pył PM_{2,5}, tlenek węgla, benzen, węglowodory aromatyczne i alifatyczne.

Przeprowadzona analiza wykazała, że przedsięwzięcie nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych wartości odniesienia w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., nr 16, poz. 87) oraz dopuszczalnych poziomów substancji określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031). Z wykonanej analizy wynika, że funkcjonowanie przedmiotowej drogi nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości powietrza na obszarze poza pasem drogowym, w związku z czym zostaną dotrzymane wymagania w zakresie ochrony powietrza określone w przepisach prawa.

Pismem z dnia 30 października 2015 r. znak: WMS.7016.5.50.2015 Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska, delegatura w Białej Podlaskie określił stan jakości powietrza dla powiatu parczewskiego oraz pismem z dnia 18 listopada 2015 r. znak: WMS.7016.1.166.2015 Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Lublinie dla powiatu lubartowskiego. Ocena jakości powietrza opracowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie wykazuje, że ze względu na przekroczenie 24-godz. stężeń pyłu PM₁₀ wg kryterium ochrony zdrowia strefa lubelska została zaliczona do klasy C. Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Lublinie dla powiatu Parczewskiego, dla gminy Ostrówek, dla gminy Niedźwiada, dla gminy Lubartów i dla m. Lubartów wartości średnioroczne stężeń zanieczyszczeń (w tym pyłu PM₁₀) kształtują się poniżej wartości dopuszczalnej. W raporcie wskazano, że na przebiegu rozbudowywanej drogi nie znajdują się strefy ochrony uzdrowiskowej. Biorąc pod uwagę powyższe w raporcie wskazano, że standardy jakości powietrza dla terenu rozbudowy DW 815 nie zostały przekroczone.

W Programie Ochrony Powietrza dla strefy lubelskiej przedstawiono propozycje działań naprawczych, wśród których uwzględniono konieczność zmniejszenia uciążliwości transportu samochodowego. Wskutek przebudowy nastąpi poprawa jakości i parametrów drogi co wpłynie na poprawę płynności ruchu. Można więc uznać, że przebudowa jest jednym z działań, które można zaliczyć do działań naprawczych określonych dla strefy lubelskiej. Z analizy przedstawionej w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że eksploatacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie jakości powietrza, w tym również w zakresie stężeń pyłu zawieszonego PM₁₀.

Przedmiotowa droga jako długofalowe przedsięwzięcie infrastrukturalne będzie podatne na zmiany klimatu, w tym możliwości wystąpienia klęsk żywiołowych, związanych ze zjawiskami pogodowymi.

W raporcie stwierdzono, że podczas realizacji inwestycji wpływ przedsięwzięcia na klimat będzie niewielki i ograniczy się jedynie do terenu przeznaczonego pod przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 815. Możliwe jest wystąpienie zmiany mikroklimatu związanej z wycinką drzew i krzewów, zmianą rzeźby terenu czy też zmianą stosunków wodnych na obszarze objętym pracami budowlanymi.

W trakcie budowy nastąpią bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych powodowane przez maszyny budowlane, transport materiałów budowlanych, transport pracowników na plac budowy itd., a także poprzez działania towarzyszące budowie jak wytwarzanie i zagospodarowanie odpadów, zagospodarowanie ścieków z placu budowy. W trakcie prac przygotowawczych niezbędna będzie wycinka niewielkich fragmentów lasów, które stanowią powierzchnie sekwestracyjne dwutlenku węgla (CO₂). Jednocześnie wskazano, że prace budowlane są ograniczone w czasie oraz będą wykonywane na odcinkach. Częściowo w trakcie budowy będą prowadzone działania mające na celu pochłanianie gazów cieplarnianych np. w postaci wykonywania nowych nasadzeń i zagospodarowania terenu przyległego do drogi.

Na etapie eksploatacji wpływ projektowanej drogi na topoklimat analizowanego obszaru będzie nieznaczny i ograniczy się jedynie do pasa drogowego. Niekorzystne oddziaływania jakie mogą wystąpić związane będą z:

- podwyższeniem temperatury przy powierzchni gruntu – ciemny asfalt ma mniejsze albedo niż naturalna roślinność, w wyniku czego następuje szybsze jego nagrzewanie,
- zmniejszeniem wilgotności przy gruncie – woda łatwiej odparowuje z gładkiej i cieplejszej powierzchni, dodatkowo nie będzie zatrzymywana przez roślinność.

W raporcie stwierdzono, że na terenie zajęтым pod przedmiotową inwestycję mikroklimat nigdy nie powróci do stanu pierwotnego. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi nastąpić może zmiana wilgotności i temperatury powietrza oraz gleby, a także zmiana nasłonecznienia ze względu na wycinkę roślinności. Ze względu na lokalne ocieplenie spowodowane nagrzewaniem się asfaltu zmniejszy się czas zalegania pokrywy śnieżnej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Ze względu na brak znaczących zmian niwelety drogi, realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na przepływ mas powietrza oraz na zmiany nasłonecznienia sąsiedztwa drogi.

W trakcie eksploatacji inwestycji będą emitowane gazy cieplarniane z pojazdów poruszających się po rozbudowanej drodze. Emisja gazów cieplarnianych będzie zbliżona do emisji z pojazdów obecnie poruszających się po drodze wojewódzkiej nr 815. Poprawa parametrów drogi spowoduje poprawę płynności jazdy, co przełoży się na utrzymanie poziomu emisji do powietrza mimo wzrostu ilości pojazdów. Ponadto nastąpi stopniowa wymiana parku samochodowego na nowocześniejszy, powodujący mniejsze emisje.

W raporcie odniesiono się również do zagadnień związanych z adaptacją inwestycji do zmian klimatu.

Stwierdzono, że transport drogowy jest szczególnie wrażliwy na niektóre czynniki klimatyczne jak śnieg, deszcz i wiatr. Przy dużym nasileniu ww. czynników realizacja funkcji transportowych może być utrudniona a nawet niemożliwa.

Silny wiatr może powodować uszkodzenia drzew i tarasowanie dróg przez powalone gałęzie i słupy energetyczne, uszkodzenia pojazdów i infrastruktury drogowej.

Silne opady mogą powodować zalanie i dezorganizację transportu poprzez zalanie powodujące zamknięcie dróg, uszkodzenia infrastruktury drogowej, ruchy masowe, zniszczenia pojazdów.

Opady śniegu oraz oblodzenia powierzchni mogą powodować utrudnienia w ruchu a nawet ich nieprzejezdność (w szczególności na odcinkach o dużych spadkach, obiektach) przez zasypany śnieg i powalone drzewa. Opady śniegu mogą również zwiększać prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków drogowych. Zimowe utrzymanie drogi może mieć wpływ na korozję elementów infrastruktury drogowej.

Wysokie temperatury mogą niekorzystnie wpływać na nawierzchnię bitumiczną, co może powodować potrzebę wprowadzania ograniczeń w ciężkim ruchu drogowym.

W celu adaptacji do powyższych czynników klimatycznych droga będzie wyposażona w sprawny system odprowadzania wód z powierzchni drogi zapobiegający jej podtapianiu. Ponadto droga będzie wyposażona w rowy trawiaste mające wpływ na lokalny mikroklimat oraz chroniące przed zalewaniem drogi w trakcie deszczy nawalnych i burz. Nowa nawierzchnia drogi będzie odporna na odkształcenia. Wzdłuż drogi zostaną zaprojektowane pasy zieleni, posiadające funkcję zabezpieczania powierzchni drogi przez silnymi porywami wiatru, zawiewaniem śniegu, nadmiernym nagrzewaniem się nawierzchni (mogącym powodować powstawanie kolein) oraz wpływające pozytywnie na mikroklimat dla bytowania zwierząt. Nasypy drogowe zostaną odpowiednio wyprofilowane i zabezpieczone przez osypywaniem się. Obiekt mostowy na rzece Wieprz zostanie zaprojektowany na odpowiednie przepływy miarodajne co zminimalizuje skutki ewentualnych wód powodziowych na konstrukcje mostu.

Stwierdzono, że po realizacji inwestycji, drogą będzie lepiej dostosowana do zmian klimatu ze względu na odnowienia nawierzchni, wyposażenie drogi w nowy sprawny system odprowadzania wód z drogi.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono charakterystykę uwarunkowań oraz wpływ przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne terenu inwestycji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie na terenie powiatu parczewskiego położone jest w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 215 Subniecka Warszawska (na odcinku od km 30+400 do km 33+900). Zbiornik ten ma charakter porowy i związany jest z wodami podziemnymi w piaszczystych utworach oligocenu i miocenu. Są one izolowane na większości obszaru warstwą ilów. Miąższość warstw wodonośnych wynosi od kilkunastu do 80 m w utworach oligocenu i od 2 do 35 m miocenu.

Na odcinku od km ok. 37+000 do końca trasy droga przebiega w obszarze GZWP Niecka Lubelska, w tym na odcinku do km ok. 56+000 w obszarze GZWP Nr 407 Niecka Lubelska „Chełm-Zamość, a następnie od doliny Wieprza do końca trasy w obszarze GZWP Nr 406 Niecka Lubelska „Zbiornik Lublin”.

Wody GZWP nr 406 i 407 charakteryzują się wysoką jakością i stanowią strategiczne źródło zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. Jest to niecka szczelinowa i szczelinowo – porowa w utworach kredy górnej. Wody piętra kredowego są szczególnie chronione pod względem jakościowym i ilościowym w związku z kontaktem hydraulicznym kilku poziomów wodonośnych, nie występowaniem osadów izolujących oraz na podatnością wód podziemnych na zanieczyszczenia ze źródeł antropogenicznych.

Poziom wodonośny w utworach kredowych w rejonie przebiegu drogi wojewódzkiej występuje na głębokości 10 m p.p.t. Poziom czwartorzędowy występuje na głębokości od kilku do kilkunastu metrów p.p.t. Spływ wód podziemnych odbywa się w kierunku północnym i północno-wschodnim oraz modyfikowany jest przez drenujący wpływ rzek Wieprz.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły - Dz. U. z 2016 r. poz. 1911) teren inwestycji zlokalizowany jest w obszarze JCWPd o kodzie PLGW200075; stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry; jednolita część wód nie jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych; celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy.

Zgodnie z ww. podziałem przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarze następujących jednolitych części wód powierzchniowych:

- Piwonia od dopływu ze Stawu Hetman do ujścia; kod europejski RW200019248299, scalona część wód SW0537; odcinek posiada status silnie zmienione części wód, typ: Rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta; stan jednolitej części oceniono wód jako zły; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako niezagrożone; wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w

Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP wskazują na dobry potencjał ekologiczny JCWP bez określenia stanu chemicznego; brak danych o wskaźnikach determinujących ten stan; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny;

- Dopływ spod Wierzbówki; kod europejski RW200017248274, scalona część wód SW0537; odcinek posiada status naturalnej części wód, typ: potok nizinny piaszczysty; JCWP posiada poniżej dobrego stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; stan ogólny JCWP oceniono jako zły; brak jest danych o wskaźnikach determinujących ten stan; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone; derogacje: brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty; w zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości; z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; JCWP nie jest monitorowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie;
- Dopływ spod Pieniek; kod europejski RW200017248369, scalona część wód SW0539; odcinek posiada status naturalnej części wód, typ: potok nizinny piaszczysty; JCWP posiada poniżej dobrego stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; brak jest danych o wskaźnikach determinujących ten stan; stan ogólny jednolitej części oceniono wód jako zły; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone; derogacje: brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności; w zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości.; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; JCWP nie jest monitorowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie;
- Dopływ spod Augustówki; kod europejski RW200017248296, scalona część wód SW0537; odcinek posiada status naturalnej części wód, typ: potok nizinny piaszczysty; JCWP posiada poniżej dobrego stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; brak jest danych o wskaźnikach determinujących ten stan; stan ogólny jednolitej części oceniono wód jako zły; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone; derogacje: Brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności; w zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną

występujących przekroczeń wskaźników jakości.; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; JCWP nie jest monitorowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie;

- Tyśmienica od Piwonii do Bystrzycy; kod europejski RW20002424859, scalona część wód SW0539; odcinek posiada status naturalnej części wód, typ: małe i średnie rzeki na obszarach będących pod wpływem procesów torfotwórczych; JCWP posiada umiarkowany stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; wskaźnikami determinującymi ten stan są: azot Kjeldahla, makrofity (makrofitowy indeks rzeczny MIR), ichtiofauna; stan ogólny jednolitej części oceniono wód jako zły; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone; derogacje: brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: Utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych. Przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, Opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz Opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP potwierdzają ocenę stanu zawartą w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły – stan JCWP zły
- Piskornica; kod europejski RW200017248329, scalona część wód SW0535; odcinek posiada status naturalnej części wód, typ: potok nizinny piaszczysty; JCWP posiada poniżej dobrego stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; brak jest danych o wskaźnikach determinujących ten stan; stan ogólny jednolitej części oceniono wód jako zły; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone; derogacje: Brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z prowadzonymi w latach 2014-2015 badaniami monitoringowymi możliwe będzie w roku 2016 przeprowadzenie oceny rzeczywistego stanu i zagrożenia JCWP. W przypadku potwierdzenia złego stanu wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.; w zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości.; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; JCWP nie jest monitorowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie;
- Biłka; kod europejski RW20001724769, scalona część wód SW0530; odcinek posiada naturalnej części wód, typ: potok nizinny piaszczysty; JCWP posiada status naturalnej części wód oraz poniżej dobrego stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; brak jest danych o wskaźnikach determinujących ten stan; stan ogólny jednolitej części oceniono wód jako zły; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone; derogacje: brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności; w zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną

występujących przekroczeń wskaźników jakości; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; JCWP nie jest monitorowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie;

- Wieprz od Bystrzycy do Tyśmienicy; kod europejski RW2000192479, scalona część wód SW0530; odcinek posiada naturalnej części wód, typ: rzeka nizinna piaszczysto- gliniasta; JCWP posiada zły stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; do wskaźników determinujących ten stan zaliczono: fitoplankton (wskaźnik fitoplanktonowy IFPL), makrofity (makrofitowy indeks rzeczny MIR), ichtiofauna; stan ogólny jednolitej części oceniono wód jako zły; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone; derogacje: brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: Utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych. Przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, Opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz Opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych; w zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP potwierdzają ocenę stanu zawartą w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły – stan JCWP zły;
- Dopływ spod Kol. Brzeźnica Bychawska; kod europejski RW20001724754, scalona część wód SW0530; odcinek posiada naturalnej części wód, typ: potok nizinny piaszczysty; JCWP posiada poniżej dobrego stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; brak jest danych o wskaźnikach determinujących ten stan; stan ogólny jednolitej części oceniono wód jako zły; osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone: brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.; w zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; JCWP nie jest monitorowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie;
- Parysówka; kod europejski RW200017249249, scalona część wód SW0551; odcinek posiada status silnie zmienionej części wód, typ: potok nizinny piaszczysty; JCWP posiada dobry i powyżej dobrego stan ekologiczny i dobry stan chemiczny; brak jest danych o wskaźnikach determinujących ten stan; stan ogólny jednolitej części oceniono wód jako zły; JCWP nie jest zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego; w zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości; celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny; wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP potwierdzają ocenę stanu zawartą w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły – stan JCWP zły.

Ponadto w uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono charakterystykę jednolitych części wód w odniesieniu do obszarów

chronionych na podstawie art. 113 ust. 4 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 469 ze zm.) oraz jednolitych części wód przecinających obszary chronione będące siedliskiem gatunków chronionych, zależnych od wód.

Jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych objęte są obszarami ochronnymi, celem zapewnienia:

- ochrony wód podziemnych wykorzystywanych do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia,
- ochrony obszarów wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych. JCWP „Tyśmienica od Piwonii do Bystrzycy” i „Parysówka” - nie spełniają wymagań dla obszarów wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych.
- ochronny siedlisk i gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie - JCWP „Tyśmienica od Piwonii do Bystrzycy” i „Parysówka”

Najważniejszymi rzekami, które przecina droga są: Wieprz, Tyśmienica, Piwonka, gdzie zidentyfikowano gatunki ryb wymienione w Załączniku II dyrektywy Siedliskowej.

Rzeka Wieprz znajduje się w granicach obwodu rybackiego nr 5.

Lokalizację ujęć wód podziemnych wzdłuż przebiegu przedmiotowego przedsięwzięcia ustalono na podstawie danych uzyskanych od jednostek samorządu terytorialnego właściwych dla terenu, przez który przebiegać będzie droga wojewódzka nr 815:

- pismo Wójta Gminy Siemień znak: KDT.7230/15/2016 z dnia 11 maja 2016 r.,
- pismo Wójta gminy Niedźwiada z dnia 9 maja 2016 r.,
- pismo Burmistrza Miasta Lubartów znak: IM.604.13.2016 z dnia 10 maja 2016 r.,
- pismo Wójta Gminy Lubartów znak: RIN.7011.1.11.2016.JP z dnia 16 maja 2016 r.,
- pismo Burmistrza Parczewa znak: GKO.7021.3.16.2016 z dnia 16 maja 2016 r.

Najbliższe komunalne ujęcia wód od przedmiotowego przedsięwzięcia znajdują się w:

- Parczewie (najbliższe 200 m od drogi wojewódzkiej) z wyznaczoną ochronną strefą bezpośrednią (ogrodzoną – nie przecinaną przez drogę), oraz 3 inne ujęcia w dalszej odległości,
- Siemieniu (300 m od drogi wojewódzkiej) – brak wyznaczonych stref ochronnych,
- w gminie Lubartów znajduje się 6 ujęć wód na potrzeby gospodarcze,
- w gminie Niedźwiada - około 1300 m od rozbudowywanej drogi; brak bezpośredniej i pośredniej strefy ochrony ujęcia ze względu na panujące w okolicy dobre warunki geologiczne.

W raporcie przedstawiono wykaz cieków wodnych, które znajdują się w przebiegu istniejącej drogi:

- ciek niewyróżniony (ciek stały o szerokości poniżej 5 m) w km ok. 40+400,
- ciek niewyróżniony (ciek stały o szerokości poniżej 5 m) w miejscowości Klementynów w km ok. 53+800, (Stary San - według Mapy hydrogeologicznej Polski),
- ciek niewyróżniony (ciek stały o szerokości poniżej 5 m) w Lubartowie w km ok. 59+400,
- ciek niewyróżniony (ciek stały o szerokości poniżej 5 m) w Lubartowie w km ok. 59+800.

Dodatkowo w przebiegu drogi znajdują się urządzenia melioracji wodnych, z którymi droga wojewódzka nr 815 koliduje, m.in. rowy odwadniające.

Wzdłuż planowanej inwestycji, w pasie ok. 25-45 m znajdują się zbiorniki wodne (stawy rybne) w miejscowości Siemień (na północ i południe od rozbudowywanej drogi), tereny podmokłe, tereny czasowo zalewane:

- zbiornik wodny bez nazwy (funkcja hodowlana) w km ok. 27+150 prawa strona drogi w odległości ok. 400 m od drogi,
- staw w Parczewie w km ok. 27+200, prawa strona drogi, w odległości ok. 90 m od drogi,
- teren podmokły w miejscowości Żminne w km ok. 36+500, prawa i lewa strona drogi w odległości ok. 10 m od drogi,
- staw w miejscowości Siemień w km ok. 37+000 do km ok. 37+700, prawa strona drogi w odległości ok. 5 m od drogi,

- staw w miejscowości Siemień w km od ok. 37+300 do km ok. 37+800, lewa strona drogi w odległości ok. 25 m od drogi,
- kompleks stawów rybnych ze stawem Bobowskim (funkcja hodowlana) w km od ok. 37+100 do km ok. 37+700 prawa i lewa strona drogi bezpośrednio, przy drodze,
- teren podmokły w miejscowości Kolonia Pałecznicza w km od ok. 55+900, prawa i lewa strona drogi w odległości ok. 10 m od drogi,
- zbiornik wodny w km ok. 59+800, lewa strona drogi, w odległości ok. 5 m od drogi,
- staw w Lubartowie w km ok. 59+900, prawa strona drogi, bezpośrednio przy drodze.

W ramach charakterystyki środowiska gruntowo-wodnego w raporcie określono lokalizację obszarów o płytko zalegających wodach podziemnych, które występują głównie w sąsiedztwie dolin rzecznych i mniejszych cieków:

- w km od ok. 27+000 do km ok. 27+200 – dolina rzeki Piwonia,
- w km od ok. 36+200 do km ok. 37+800 – dolina rzeki Tyśmienica,
- w km od ok. 39+400 do km ok. 39+600 – miejscowość Siemień,
- w km od ok. 40+300 do km ok. 40+500 – ciek bez nazwy,
- w km od ok. 50+200 do km ok. 51+000 – ciek bez nazwy,
- w km od ok. 51+800 do km ok. 52+000,
- w km od ok. 56+200 do km ok. 56+500 – Dolina Wieprza teren zalewany wodami rzeczными w trakcie wezbrań,
- w km od ok. 58+000 do km ok. 60+100.

W raporcie i jego uzupełnieniu wskazano, że na podstawie wstępnej oceny ryzyka powodziowego opracowanej w ramach projektu „Informatyczny System Ochrony Kraju przed nadzwyczajnymi zagrożeniami” (ISOK), teren wzdłuż przebiegu rozbudowywanej drogi i w jej najbliższej okolicy fragmentarycznie jest narażony na niebezpieczeństwo powodzi. Droga wojewódzka nr 815 przebiega przez tereny szczególnie zagrożone powodzią na następujących odcinkach:

- od km ok. 26+900,00 do km ok. 27+300,00 - obszar zagrożenia powodziowego rzeki Piwonii,
- od km ok. 36+000,00 do km ok. 37+200,00 - obszar zagrożenia powodziowego rzeki Tyśmienicy,
- od km ok. 55+100,00 do km ok. 56+500,00 - obszar zagrożenia powodziowego rzeki Wieprz,
- od km ok. 57+800,00 do km ok. 59+500,00 - obszar zagrożenia powodziowego rzeki Wieprz.

Do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko załączono decyzję Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie znak: 658/D/TC-U/16 z dnia 8 września 2016 r. w sprawie zwolnienia od zakazu wykonywania robót i czynności na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, w zakresie rozbiórki 5 i budowy 8 obiektów mostowych stałych oraz 3 obiektów przejazdowych tymczasowych, związanych z realizacją inwestycji polegającej do rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 815. W powyższej decyzji wskazano, że w związku z przebudową i modernizacją istniejących obiektów drogowych bez zmiany ukształtowania terenu oraz bez zmiany dotychczasowych warunków przepływu wód powodziowych dolinami rzek Piwonii, Tyśmienicy i Wieprza, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej odstąpił od określenia dodatkowych warunków realizacyjnych związanych z ochroną przed powodzią. Ponadto stwierdzono, iż planowane roboty nie zwiększą zagrożenia powodziowego przyległych obszarów oraz nie utrudnią zarządzania ryzykiem powodziowym. W związku z powyższym stwierdzono, że w ramach realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się działań minimalizujących w związku z prowadzeniem prac oraz utrzymaniem drogi 815 na obszarach szczególnie zagrożonych powodzią.

Rozbudowywana droga wojewódzka nr 815 przecina rzeki Piwonia, Tyśmienica i Wieprz oraz mniejsze cieki jak Dopływ spod Wierzbówki, Dopływ spod Augustówki, Dopływ spod Kol. Brzeźnica Bychawska, Biłka, Piskornica, Dopływ spod Pieniek. Na rzece Piwonia i Tyśmienica planowane są prace budowlane związane z wyburzeniem i budową nowego obiektu mostowego w tym samym miejscu. Na rzece Wieprz nowy most powstanie obok

istniejącego obecnie obiektu. Na mniejszych ciekach planowana jest budowa nowych przepustów. Największy zakres prac jest przewidywany w dolinie Wieprza ze względu na budowę nowego mostu położonego bezpośrednio przy istniejącym moście (w km ok. 56+300). Obiekty na Piwoni i Tyśmienicy jak również na mniejszych ciekach są przewidziane do rozbudowy. W uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono zakres prac w dolinach rzek związanych z rozbudową istniejących mostów:

Tabela 2 Zakres prac w dolinach rzek związanych z rozbudową istniejących mostów

Obiekt	Jednolita część wód	Zakres prac
MOST MD-1 – rzeka Piwonia w km ok. 27+124,93	Piwonia od dopływu ze Stawu Hetman do ujścia RW200019248299	Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z przyczółkami i palami (poza korytem rzeki); ubezpieczenia brzegów, dna; zmiana przekroju poprzecznego; zmiana profilu podłużnego; zmiana struktury brzegów i dna; odmulenie; czasowa zmiana reżimu hydrologicznego; likwidacja nadbrzeżnej i/lub wodnej roślinności; budowa nowego obiektu, podpór posadowionych pośrednio (poza korytem rzeki); umocnienie skarp koryta rzeki płytami betonowymi typu "krata" ułożonej na geowłókninie (na długości 10m przed i za obiektem oraz pod obiektem). Prace te będą ograniczone tylko do bezpośredniego sąsiedztwa planowanego mostu.
MOST MD-2 – rzeka Tyśmienica w km ok. 36+572,32	Tyśmienica od Piwonii do Bystrzycy RW20002424859	Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z podporami i palami (w rejonie skarp koryta oraz poza korytem); ubezpieczenia brzegów, dna; zmiana przekroju poprzecznego; zmiana profilu podłużnego; zmiana struktury brzegów i dna; odmulenie; czasowa zmiana reżimu hydrologicznego; likwidacja nadbrzeżnej i/lub wodnej roślinności; budowa nowego obiektu, podpór posadowionych pośrednio (w rejonie skarp koryta oraz poza korytem); umocnienie skarp koryta rzeki płytami betonowymi typu "krata" ułożonej na geowłókninie (na długości 10m przed i za obiektem oraz pod obiektem). Prace te będą ograniczone tylko do bezpośredniego sąsiedztwa planowanego mostu.
MOST MD-3 – Klementynó w (rów melioracyjny) w km ok. 53+724,92	Dopływ spod Kol. Brzeźnica Bychawska PLRW2000172475 4	Rozbiórka istniejącego ustroju nośnego (w rejonie skarp koryta); ubezpieczenia brzegów, dna; zmiana przekroju poprzecznego; zmiana profilu podłużnego; zmiana struktury brzegów i dna; odmulenie; czasowa zmiana reżimu hydrologicznego; likwidacja nadbrzeżnej i/lub wodnej roślinności; budowa nowego ustroju nośnego, poszerzenie podpór posadowionych bezpośrednio (w rejonie skarp koryta). Prace te będą ograniczone tylko do bezpośredniego sąsiedztwa planowanego mostu.
MOST MD-4 – rzeka Wieprz w km ok. 56+301,43	Wieprz od Bystrzycy do Tyśmienicy RW2000192479	Ubezpieczenia brzegów, dna; zmiana przekroju poprzecznego (likwidacja przegłębień i wypłyceń); zmiana profilu podłużnego; zmiana struktury brzegów i dna; czasowa zmiana reżimu hydrologicznego; likwidacja nadbrzeżnej i/lub wodnej roślinności; rozbiórka obiektu wraz z podporami: podpory poza korytem rzeki (przyczółki oraz filar pośredni wraz z fundamentami i palami) i podpora w korycie rzeki (filar pośredni wraz z fundamentami i palami); budowa nowego obiektu, podpór posadowionych pośrednio poza korytem rzeki (przyczółki) oraz podpory posadowionej pośrednio w korycie rzeki (filar); umocnienie terenu wokół filara w korycie rzeki narzutem kamiennym; umocnienie skarp koryta rzeki płytami betonowymi typu "krata" ułożonej na geowłókninie (na długości 10m przed i za obiektem oraz pod obiektem). Prace te będą ograniczone tylko do bezpośredniego sąsiedztwa planowanego mostu.
MOST MD-5 – kanał ulgi rzeki Wieprz	Wieprz od Bystrzycy do Tyśmienicy	Rozbiórka istniejącego ustroju nośnego; oczyszczenie ubezpieczenia dna; odmulenie; czasowa zmiana reżimu hydrologicznego; likwidacja nadbrzeżnej i/lub wodnej roślinności;

(rów melioracyjny) w km ok. 58+086,17	RW2000192479.	budowa nowego ustroju nośnego dla trasy głównej oraz budowa ustroju nośnego dla drogi zbiorczej. Prace te będą ograniczone tylko do bezpośredniego sąsiedztwa planowanego mostu.
MOST MD-6 – rów w m. Lubartów w km ok. 59+338,17	Wieprz od Bystrzycy do Tyśmienicy RW2000192479	Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z przyczółkami (w rejonie skarp koryta ciek); przełożenie biegu ciek wodnego w obrębie nowobudowanych obiektów w ciągu dróg dojazdowych; zabezpieczenie brzegów i dna na czas prowadzonych robót; zmiana przekroju poprzecznego; zmiana profilu podłużnego; zmiana struktury brzegów i dna; odmulenie; czasowa zmiana reżimu hydrologicznego; likwidacja nadbrzeżnej i/lub wodnej roślinności; budowa nowych obiektów (w ciągu drogi głównej i dróg dojazdowych), przyczółków posadowionych pośrednio (w rejonie skarp koryta ciek); umocnienie skarp koryta ciek materacem gabionowym (na długości 10m przed i za obiektem oraz pod obiektem); ułożenie na półkach na brzegach ciek po obu stronach nawierzchni przejścia dla zwierząt z gruntów rodzimych. Prace te będą ograniczone tylko do bezpośredniego sąsiedztwa planowanego mostu.

Prace te wynikają z niskiej nośności mostów i braku ich wzmocnienia, co pociąga za sobą konieczność ich rozbiórki. W raporcie stwierdzono, że światło pionowe i poziome mostów nie ulegnie zmniejszeniu. Na pozostałych ciekach w miejscach występowania przepustów drogowych w trakcie budowy przewidywane są następujące prace w obrębie ciek wodnego: rozbiórka istniejącego przepustu; budowa nowego przepustu w tym samym miejscu; oczyszczenie istniejącego rowu z roślinności; udrożnienie istniejącego koryta. W obrębie przepustów nie planuje się dodatkowego umacniania koryt cieków.

W raporcie wskazano, że prace wykonywane w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji stwarzają potencjalną możliwość niekorzystnego oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne. W trakcie prowadzonych prac budowlanych należy liczyć się z oddziaływaniami na środowisko gruntowo-wodne będącymi wynikiem m.in.:

- wykorzystania maszyn budowlanych zasilanych paliwem płynnym,
 - odprowadzania wód opadowych z rejonu budowy,
 - odprowadzania ścieków bytowo-gospodarczych z rejonu budowy,
 - wykonania lokalnych odwodnień,
 - kolizji z ciekami wodnymi,
 - przebudowy mostu na rzece Wieprz i pracach w sąsiedztwie obiektu na rzece Piwonia.
- W raporcie zidentyfikowano główne źródła zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych wód opadowych z dróg:
- materiały pędne, smary, oleje, dodatki organiczne do produktów naftowych, woski, smoły, silikony,
 - gazy spalinowe,
 - produkty ścierne opon i tarcz hamulcowych,
 - resztki zużywających się elementów pojazdów,
 - produkty zużywających się nawierzchni drogowych i materiałów konstrukcyjnych,
 - środki używane do zimowego utrzymania dróg,
 - pyły pochodzące z nieprawidłowego transportu materiałów sypkich i płynnych,
 - zanieczyszczenia wynikające z kolizji i niekontrolowanych rozlewów transportowanych substancji,
 - zimowe utrzymanie dróg.

Potencjalne negatywne oddziaływania zarówno na wody powierzchniowe, gruntowe oraz podziemne będzie ograniczone poprzez zastosowanie w szczególności rozwiązań wskazanych w sentencji niniejszej decyzji.

Dla ochrony wód i gruntu w ramach omawianej inwestycji zostanie wykonana:

- rozbudowa istniejącego odwodnienia (udrożnienie rowów, budowa i przebudowa istniejących przepustów) oraz budowa nowych rowów odprowadzających wodę z pasa drogowego,
- budowa kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi ścieki deszczowe,
- budowę osadników i separatorów substancji ropopochodnych przed zrzutem wód do dolin rzecznych Tyśmienicy, Wieprza i Piwoni.

Wody opadowe z projektowanych jezdni zostaną odprowadzone:

- powierzchniowo poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, umożliwiających spływ wody do rowów drogowych,
- do wpustów ulicznych z osadnikiem i dalej przykanalikami do projektowanych kanałów lub do rowów drogowych.

Wszystkie projektowane rowy i kanały deszczowe odprowadzać będą wody opadowe w systemie grawitacyjnym zgodnie z kierunkiem spływu do istniejących odbiorników (tj. rowy melioracyjne, rzeki: Piwonia, Tyśmienica, Wieprz) lub do ziemi poprzez projektowane rowy bezodpływowe. W raporcie wskazano, że nie przewiduje się stosowania uszczelnionych ani szczelnych rowów drogowych odprowadzających spływy z dróg.

Zgodnie z zasadą przezorności na odcinkach drogi wrażliwych na zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego przewidziano urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe z drogi (osadnik, separator) w rejonie:

- mostu przez Piwonię i stawu hodowlanego w rejonie km ok. 27+122,
- stawów hodowlanych, obszaru natura 2000 Dolina Tyśmienicy, mostu przez Tyśmienicę w km ok. 36+000- 37+650,
- mostu przez Wieprz w km ok. 56+200 – 56+350.

Zaprojektowany system odwodnienia drogi ograniczy ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych z pierwszego poziomu wodonośnego.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono prognozowane wartości stężeń i ładunków zanieczyszczeń jakie mogą pojawić się z chwilą oddania do użytkowania trasy w odniesieniu do zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych. Na podstawie wyników obliczeń dla perspektywy lat 2018 i 2028, uwzględniających prognozowane natężenie ruchu nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń w spływach nieczyszczonych z pasa drogowego, określonych w treści Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800 ze zm.).

Przedsięwzięcie zakłada zastosowanie rowów trawiastych, w których uzyskuje się 40-90% efekt oczyszczania spływów z dróg z zawiesin, przez co prognozowana ilość emitowanych do wód zanieczyszczeń będzie jeszcze mniejsza. Ponadto intensywność procesów podczyszczania będzie realizowana poprzez stosowanie progów i przegród piętrzących oraz wysokie koszenie trawy. W odniesieniu do substancji ropopochodnych rowy trawiaste umożliwiają osiągnięcie od 20-90% efekt oczyszczania spływów z dróg z tych substancji.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia urządzenia systemu odwodnienia w okresie bezdeszczowym będą czyszczone. Czyszczenie osadników, wpustów ściekowych oraz wywóz i unieszkodliwianie odpadów powinna wykonywać wyspecjalizowana firma, posiadająca odpowiedni sprzęt i zezwolenie na wykonywanie tych prac. Trawę w otwartych rowach odwadniających należy regularnie kosić w celu utrzymania drożności i efektywności podczyszczania spływów wód z drogi.

Na etapie eksploatacji nastąpi konieczność wykorzystania niewielkiej ilości wody z uwagi na zimowe utrzymanie nawierzchni drogowej, co jak wskazano w raporcie nie wpłynie na zaburzenie równowagi między poborem a zasilaniem wód podziemnych, a tym samym ryzyka nieosiągnięcia dobrego stanu tych wód. Zabiegi zimowego utrzymania będą czynnikiem oddziałującym na środowisko gruntowo-wodne. Wiązać się to może przede

wszystkim z potencjalnym zasoleniem gleb z powodu wymywania z nawierzchni drogi środków chemicznych (m.in. chlorków), używanych do zwalczania śliskości. W raporcie wskazano, że ww. substancje chemiczne mogą oddziaływać negatywnie na glebę, w szczególności jej strukturę, przepuszczalność, powodują zakwaszenie i ograniczają dostępność mikroelementów dla roślin. Konsekwencją nadmiernej akumulacji chlorków w glebie może być zjawisko suszy fizjologicznej. Na etapie eksploatacji zasady i ilości dopuszczonych do stosowania środków zimowego utrzymania dróg będą zgodne z wymaganiami Rozporządzenia Ministra środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. z 2005 r., nr 230, poz. 1960)

W raporcie przedstawiono ocenę oddziaływania na środowisko przyrodnicze w tym na siedliska od wód zależne jak gatunki ryb. Stwierdzono, że przy zastosowaniu zaproponowanych dla konkretnych gatunków działań minimalizujących oraz odpowiedniego prowadzenia prac, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na siedlisko życia ryb oraz inne siedliska związane ze środowiskiem wodnym. Ponadto po zastosowaniu przewidzianych działań minimalizujących nie planuje się również wpływu na elementy biologiczne stanu / potencjału ekologicznego JCWP.

Podczas budowy nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do wód z wyjątkiem możliwej czasowej emisji zawiesin w trakcie prac budowlanych. Przy zastosowaniu działań minimalizujących prowadzone prace nie będą zmieniać elementów fizyko – chemicznych.

Planowane prace w korytach rzek i cieków, głównie w rejonie istniejących przepustów i obiektów mostowych będą skutkowały zmianami przekroju poprzecznego i podłużnego, struktury brzegów i dna, likwidacją roślinności nadbrzeżnej i wodnej, umocnieniami skarp koryt rzek płytami betonowymi na długości ok. 10 m powyżej i poniżej urządzenia wodnego. Prace te będą skutkowały krótkotrwałym, punktowym pogorszeniem stanu poszczególnych elementów biologicznych poprzez zamulenie wód. Czynności generujące wzrost stężenia zawiesiny ogólnej zostaną zaniechane po zakończeniu prac budowlanych, a poziom zawiesiny ogólnej w naturalny sposób zostanie unormowany do stanu obecnego.

Nastąpi punktowe pogorszenie struktury strefy nadbrzeżnej rzeki Wieprz, Tyśmienicy, Piwonii na odcinkach ewentualnych umocnień brzegów. Planowane prace w korytach rzek i cieków nie będą skutkowały przerwaniem ciągłości wód.

Ponadto w związku z rozbudową istniejących obiektów nie przewiduje się zmian ukształtowania terenu oraz zmian dotychczasowych warunków przepływu wód.

W związku z powyższym realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków hydromorfologicznych, fizyko-chemicznych i biologicznych jednolitych części wód powierzchniowych.

Nie przewiduje się również wpływu inwestycji na zmianę poszczególnych elementów stanu chemicznego JCWP.

Po zastosowaniu działań minimalizujących np. poprzez prawidłowe składowanie odpadów i lokowanie zaplecza budowy nie przewiduje się oddziaływania na wody podziemne w szczególności GZWP. W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się oddziaływania na cele środowiskowe dla JCWP i JCWPd. Przy prawidłowo prowadzonych pracach budowlanych i odpowiednim składowaniu odpadów, rozbudowa DW 815 przyczyni się do zachowania obecnego stanu wód podziemnych i powierzchniowych. Choć etap budowy wiąże się z wykorzystaniem zasobów wodnych to potrzebna ilość wody nie będzie miała wpływu na zasoby wód podziemnych i powierzchniowych.

W wyniku realizacji i eksploatacji drogi nie przewiduje się trwałego pogorszenia poszczególnych parametrów stanu/potencjału ekologicznego jednolitych części wód powierzchniowych (tj. morfologicznych, fizykochemicznych, jak i parametrów biologicznych) oraz stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych. Planowane przedsięwzięcie nie utrudni osiągnięcie celów środowiskowych przez jednolitych części wód powierzchniowych oraz nie będzie miało wpływu na ich stan, wobec czego art. 81 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. nie znajduje zastosowania.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko scharakteryzowano uwarunkowania geologiczne i geomorfologiczne miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Stwierdzono, że powierzchnia terenu wzdłuż rozbudowywanej drogi jest ukształtowana w postaci równiny, urozmaiconej lokalnie pagórkami stanowiącymi pozostałość moren czołowych. Charakterystycznym elementem rzeźby terenu jest dolina Wieprza o szerokości tarasu zalewowego od ok. 0,5 km do ok. 1,5 km.

Realizacja planowanej inwestycji polegającej na rozbudowie drogi nr 815 w większości będzie związana z poszerzeniem istniejącego pasa drogowego. Znaczna część inwestycji przebiega po terenach rolnych, bądź w ich bliskim sąsiedztwie, dlatego realizacja inwestycji spowoduje utratę gleb wykorzystywanych pod uprawy w miejscach poszerzenia pasa drogowego. Zgodnie z przedstawioną w raporcie charakterystyką wzdłuż terenu przedmiotowego przedsięwzięcia występują słabe gleby z IV, V i VI klasy bonitacyjnej.

W uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono następujący bilans mas ziemnych: ziemia potrzebna na nasypy: 369 242 m³; ziemia z wykopów: 65 923 m³; humus: 200 891 m³. Jednocześnie stwierdzono, że z niwelety opracowanej na etapie koncepcji wynika, iż będą wykonywane niewielkie niwelacje terenu pod planowaną drogę.

W celu zminimalizowania wpływu na powierzchnię terenu, w trakcie prac budowlanych, prace niwelacyjne będą ograniczone do minimum niezbędnego do realizacji inwestycji. Grunty uzyskane przy wykonywaniu wykopów powinny być wykorzystane w maksymalnym stopniu do budowy nasypów, w przypadku, gdy stanowią nadmiar objętości robót ziemnych powinny być wywiezione poza plac budowy. W raporcie wskazano, że w przypadku konieczności utworzenia odkładu, będzie on uformowany w pryzmie o wysokości do 1,5 metra, pochyleniu skarp od 1 do 1,5 i spadku korony od 2 do 5% według ustaleń podanych w normie PN-S-02205 „*Drogi samochodowe - Roboty ziemne - Wymagania i badania*”. Odkłady powinny być kształtowane w sposób harmonizujący z otaczającym terenem.

W trakcie wykonywania wykopów i korytowania, uwzględnione będą warunki pogodowe, w celu uniknięcia rozmycia skarp. Prace związane z zagęszczeniem gruntu będą ograniczane do niezbędnego minimum. W miarę możliwości wyznaczane będą stałe drogi przejazdów pojazdów ciężkich i maszyn budowlanych.

Po wykonaniu prac ziemnych zostanie wykonana rekultywacja terenu przyległego do drogi, m.in. poprzez właściwe wyprofilowanie skarp ukopu i dokopu, a także plantowanie powierzchni nasypu, rowów i skarp.

W raporcie wskazano, że zgodnie z Systemem osłony przeciwosuwiskowej Państwowego Instytutu Geologicznego w sąsiedztwie rozbudowywanej drogi wojewódzkiej nr 815 nie znajdują się osuwiska.

W raporcie przedstawiono lokalizację surowców naturalnych oraz terenów i obszarów górniczych w otoczeniu przedmiotowej drogi. W gminie Siemień i Niedźwiada droga łącznie na długości ok. 12,65 km przecina złożę węgla kamiennego „Kolechowice Nowe” wstępnie rozpoznane, o powierzchni 26 500 ha. Przedsięwzięcie nie wpłynie na ograniczenie dostępności ww. złoża.

Ponadto wskazano, że w otoczeniu przedsięwzięcia znajdują się rozpoznane złoża surowców naturalnych: kruszywa, piaski formierskie, bursztyn, piaski kwarcowe) w odległości od ok. 76 m do ok. 1 100 m. Obszary górnicze zlokalizowane są w odległości od ok. 210 m do ok. 1 300 m względem przedmiotowej drogi.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi.

Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady z następujących prac: rozbiórkowych, wycinki drzew i krzewów, budowlanych oraz odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza socjalnego pracowników budowy. W raporcie przedstawiono charakterystykę odpadów, które będą powstawać na etapie realizacji podając ich kody, rodzaje, orientacyjną ilość, procent odzysku, sposób odzysku lub unieszkodliwiania oraz miejsce i sposób magazynowania.

Odpady niebezpieczne powstające na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie na utwardzonym szczelnym podłożu w odpowiednich pojemnikach/kontenerach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników umieszczonych w nich

odpadów, posiadających szczelne zamknięcie zabezpieczające przed ewentualnym przedostaniem się odpadów do środowiska. Miejsce przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych będzie wyposażone w sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków odpadów do środowiska.

Pozostałe odpady powstające w trakcie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w pojemnikach/kontenerach na utwardzonym szczelnym podłożu w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska.

Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpady zostaną przekazane odpowiednim podmiotom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami z zakresu gospodarki odpadami, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.

Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się powstawanie m. in. odpadów w wyniku prowadzonych prac remontowych, porządkowych, konserwacyjnych, odpadów powstających w wyniku wypadków oraz zdarzeń losowych itp. W raporcie przedstawiono charakterystykę odpadów, które będą powstawać na etapie eksploatacji podając ich kody, rodzaje, orientacyjną ilość, procent odzysku, sposób odzysku lub unieszkodliwiania oraz miejsce i sposób magazynowania.

Odpady powstające podczas eksploatacji drogi będą okresowo usuwane z powierzchni za pomocą wyspecjalizowanego sprzętu a następnie zostaną przekazane odpowiednim jednostkom w celu ich dalszego zagospodarowania. Za utrzymanie czystości i porządku drogi odpowiedzialny będzie zarząd drogi.

Odpady powstające w wyniku czyszczenia i konserwacji: separatorów, osadników będą odprowadzane poza miejsce ich wytworzenia. Czyszczenie separatorów będzie realizowane w sposób zapewniający prawidłowe i bezpieczne warunki transportu. Podmiot zajmujący się konserwacją separatorów będzie miał uprawnienia do tego typu działalności. Wytworzone odpady zostaną wywiezione specjalnie do tego przeznaczonym samochodem, do unieszkodliwiania.

W trakcie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się potrzeby tymczasowego gromadzenia i magazynowania odpadów, wszelkie prace związane z utrzymaniem drogi powinny zapewniać wywóz odpadów na bieżąco.

Z uwagi na rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich ilość, a także ze względu na właściwy sposób zagospodarowania wytworzonych odpadów nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów.

W odniesieniu do uwarunkowań w żaden sposób nie uwzględnionych w niniejszej decyzji z zakresu gospodarki odpadami obowiązują zapisy ustawy o odpadach oraz aktów wykonawczych do ww. ustawy.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na budowie drogi wojewódzkiej nr 815 od Parczewa do Lubartowa, z uwagi na liniowy charakter, należy do inwestycji o wysokim stopniu inwazyjności w środowisko przyrodnicze.

Na potrzeby charakterystyki środowiska przyrodniczego w otoczeniu przedmiotowej drogi wykonano inwentaryzację terenową botaniczną w okresie od maja do czerwca 2016 r. w buforze o szerokości 200 m (po 100 m od osi drogi), a dla obszaru Natura 2000 Dolina Tyśmienicy – w buforze 1 000 m (po 500 m od osi drogi). Poza obszarem Natura 2000, na odcinkach cennych przyrodniczo zwiększono bufor badań według konieczności nie więcej jak do 200 m od osi drogi. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono w raporcie. W przypadku gatunków chronionych roślin, mchów oraz siedlisk przyrodniczych wykonano stosowną dokumentację fotograficzną.

W celu opisu roślinności rzeczywistej oraz potencjalnej obszaru inwestycji dokonano jego podziału na odcinki pod względem form roślinności (potencjalnej i rzeczywistej) oraz sposobu użytkowania krajobrazu. W raporcie wskazano, że w otoczeniu przedmiotowej drogi stwierdzono występowanie 4 płatów dwóch typów siedlisk przyrodniczych: grądu subkontynentalnego Tilio-Carpinetum (kod 9170) oraz niżowego łągu olszowo-jesionowego Fraxino-Alnetum (kod 91E0), który na odcinku drogi w km od ok. 36+060 do km ok. 36+425 znajduje się w obrębie obszaru sieci Natura 2000 PLB060004 „Dolina Tyśmienicy”.

Spośród roślin stwierdzono obecność 7 gatunków podlegających ochronie częściowej, związanych z siedliskami leśnymi. Wśród roślin naczyniowych stwierdzono jedynie rukiew wodną w siedlisku łęgowym – stanowisko 9 osobników w odległości ponad 20 m od osi drogi. W obszarze oddziaływania inwestycji odnaleziono stanowiska 6 gatunków mchów:

- 1) 6 rozproszonych stanowisk rokitnika pospolitego w odległości 7-38 m od osi drogi;
- 2) 4 mało liczne, rozproszone stanowiska widłozębu kędzierzawego w odległości 23-32 m od osi drogi;
- 3) 4 mało liczne, rozproszone stanowiska widłozębu miotlastego w odległości 18-60 m od osi drogi;
- 4) 5 mało licznych stanowisk bielistki siwej w odległości 27-62 m od osi drogi;
- 5) liczne stanowisko torfowca kończystego w odległości 17 m od osi drogi;
- 6) 3 mało liczne stanowiska drabika drzewkowatego w odległości 18-35 m od osi drogi.

Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała także obecność stanowisk dwóch chronionych gatunków porostów: pojedynczego osobnika żółtlicy chropowatej na dębie rosnącym w odległości 25 m od osi drogi oraz 2 nieliczne stanowiska chrobotka leśnego w odległości 55-58 m od osi drogi.

Większość stanowisk ww. gatunków leży poza bezpośrednim obszarem prowadzenia robót budowlanych, tylko część z nich ulegnie zniszczeniu w wyniku prac przygotowawczych inwestycji (wycinki, odhumusowanie). W szczególności zniszczone zostaną płaty rokitnika pospolitego. Przemieszczanie mchów z zagrożonych miejsc na stanowiska zastępcze nie jest wskazane ze względu na biologię i ekologię tych roślin (szybki rozwój, wrażliwość na zmiany warunków siedliskowych, brak typowych korzeni i podatność na wysychanie). Ponadto przeniesienie płatów mchów wiązałoby się ze zniszczeniem innych fragmentów siedliska, gdzie płaty zostałyby posadzone. Zniszczenie roślin i porostów gatunków chronionych oraz zniszczenie fragmentów ich siedlisk należy wykonać w zakresie niezbędnym dla realizacji inwestycji. Gatunki zidentyfikowane w rejonie inwestycji należą do gatunków częstych, a ich populacje są stabilne. Ponadto zniszczone zostaną jedynie fragmenty płatów tych roślin i po zakończeniu etapu realizacji inwestycji, w sprzyjających warunkach, możliwy będzie ich ponowny rozwój.

W związku z powyższym nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu inwestycji na chronione gatunki roślin i porostów.

Jak wskazano w raporcie największy wpływ inwestycji na szatę roślinną zaznaczy się w fazie jej realizacji poprzez:

- zniszczenie części pokrywy roślinnej, głównie drzew i krzewów,
- przekształcenia terenu w związku z pracami ziemnymi,
- zaburzenie obecnie panujących stosunków wodnych z uwagi na budowę systemu odwodnienia drogi,
- zmianę struktury i składu gatunkowego zbiorowisk roślinnych występujących wzdłuż drogi,
- zapylenie roślinności powstające podczas prac budowlanych,
- zmiany charakteru siedlisk wywołane przemieszczaniem mas ziemnych.

W raporcie stwierdzono, że ze względu na rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 815 konieczne będzie usunięcie zieleni przydrożnej, zakrzewień, zadrzewień oraz fragmentów lasów. Związane jest to z dostosowaniem parametrów rozbudowywanej drogi, budową chodników i ścieżek rowerowych, w tym zaprojektowania odwodnienia drogi. W raporcie przedstawiono szacunkowe ilości i powierzchnie roślinności planowanej do usunięcia: ok. 3900 drzew, w tym ok. 530 sztuk starodrzewu, ok. 100 m² krzewów, ok. 127 500 m² zadrzewień i ok. 1 700 m² lasów. W raporcie stwierdzono, że na etapie sporządzania projektu budowlanego ilość i powierzchnie roślinności planowanej do usunięcia mogą ulec zmniejszeniu. Główne gatunki drzew wchodzące w skład szpalerów, czy alei przydrożnych to jesion wyniosły, brzoza brodawkowata, jawor, klon jesionolistny, olsza czarna, sosny, wierzby i lipy. Wśród siedlisk przyrodniczych przeznaczonych do zniszczenia zidentyfikowano podczas inwentaryzacji przyrodniczej m.in. 3 płaty łągów olszowo-

jesionowych oraz ubogi płat grądu subkontynentalnego, pozostającego w użytkowaniu gospodarczym.

Usunięcie tak dużej liczby drzew i krzewów, zadrzewień i fragmentów lasów stanowi negatywne oddziaływanie tej inwestycji, zarówno na lokalny krajobraz (znaczny ubytek zieleni wysokiej), jak i na gatunki grzybów, roślin i zwierząt, w tym gatunki chronione, w szczególności poprzez ubytek siedlisk będących miejscem ich bytowania, rozrodu, żerowania lub odpoczynku. W związku z powyższym przy planowaniu wycinek należy kierować się zasadą ograniczenia wycinek do niezbędnego minimum. Wszędzie, gdzie jest to możliwe szpalery drzew lub ich fragmenty powinny być pozostawione. Zwłaszcza dotyczy to starodrzewu oraz zadrzewień w rejonie dolin rzecznych, które pełną rolę w migracji gatunków.

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania wycinek, należy przeprowadzić je, w miarę możliwości, poza sezonem lęgowym ptaków tj. w terminie od września do końca lutego. Wycinkę należy bezwzględnie wykonać poza najbardziej newralicznym okresem sezonu lęgowego, przypadającym w terminie od marca do końca czerwca, natomiast w pozostałym okresie wycinki mogą być wykonane po dopuszczeniu realizacji prac przez nadzór przyrodniczy, który dokona obserwacji w terenie celem wykluczenia trwającego lęgu – wycinki mogą być realizowane po wylocie młodych ptaków z gniazd.

Ponadto tak duża wycinka powinna być zrekompensowana wykonaniem nasadzeń drzew i krzewów gatunków rodzimych po zakończeniu robót budowlanych. Zapewni to odtworzenie systemu zadrzewień przydrożnych pełniących ważną rolę przyrodniczą (m.in. jako składnik krajobrazu, jako miejsce bytowania gatunków).

Wszystkie drzewa i krzewy niekolidujące bezpośrednio z planowaną inwestycją zostaną zabezpieczone w sposób wskazany w sentencji m.in. przed ewentualnym uszkodzeniem poprzez zastosowanie osłon na pnie drzew (np. słomianych) lub deskowanie pni, a także poprzez ochronę odsłoniętych korzeni i, w razie takiej potrzeby, podlewanie drzew i krzewów.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie na roślinność wystąpi w związku z emisją zanieczyszczeń przez pojazdy poruszające się po drodze. Z uwagi na przeznaczenie drogi do ruchu pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe, powyższe oddziaływanie nie jest możliwe do całkowitego wyeliminowania. Działaniem minimalizującym będzie realizacja nasadzeń zieleni o różnicowanych funkcjach (ochrona gleb przed erozją, częściowa rekompensata wyciętych zadrzewień, wkomponowanie drogi w krajobraz).

Ponadto wpływ na roślinność wystąpi w związku z ryzykiem wystąpienia sytuacji awaryjnej, polegającej na przeniknięciu substancji niebezpiecznych do wód lub gruntu. Zaprojektowany system odwodnienia będzie ograniczał do minimum wystąpienie ww. sytuacji awaryjnej. W przypadku normalnej eksploatacji zaprojektowany system odwodnienia przyczyni się do efektywnego podczyszczenia spływów opadowych i roztopowych z nawierzchni drogowej w celu redukcji zanieczyszczeń migrujących do środowiska gruntowo-wodnego.

Po zrealizowaniu inwestycji wdrożone będą działania mające na celu monitorowanie stanu zdrowotnego zastosowanych nasadzeń przydrożnych oraz określenie długofalowych potrzeb pielęgnacji zarówno zaprojektowanych jak i istniejących zadrzewień. Pielęgnacja w ciągu roku po posadzeniu (okres gwarancyjny) obejmować będzie: podlewanie, odchwaszczanie, nawożenie; usuwanie odrostów korzeniowych; poprawianiu misek oraz kopczykowaniu jesienią; wymianie uschniętych i uszkodzonych drzewek; wymianie zniszczonych palików i wiązań; wykonywaniu cięć pielęgnacyjnych i formujących. Pielęgnacja w dalszym okresie funkcjonowania zieleni obejmować będzie przede wszystkim wykonywanie cięć zachowawczych (poza okresem wegetacyjnym), celem usunięcia gałęzi złamanych lub zniekształcających formę drzewa.

Wzdłuż przedmiotowej drogi wykonano inwentaryzację faunistyczną, w ramach której zidentyfikowano następujące grupy organizmów: bezkręgowce, ryby, płazy, gady, ptaki, ssaki, nietoperze. W raporcie przedstawiono charakterystykę zinwentaryzowanych gatunków z poszczególnych grup, ich orientacyjną lokalizację oraz status ochrony.

W terenie badań (przeprowadzonych od maja do czerwca 2016 r.) zaobserwowano w obszarze oddziaływania inwestycji występowanie 7 gatunków chronionych, w tym jednego gatunku podlegającego ochronie nie tylko na mocy przepisów krajowych, ale także europejskich tj. czerwończyka nieparka, którego stanowisko znajduje się w dolinie Wieprza, w odległości minimalnej ok. 11 m od osi drogi. Powierzchnię stanowiska oszacowano na ok. 4,27 ha, a stan siedliska oceniono jako bardzo dobry. W wyniku realizacji inwestycji prognozowane jest zniszczenie fragmentu siedliska czerwończyka o powierzchni do 0,25 ha. Działaniem minimalizującym negatywny wpływ inwestycji na ten gatunek będzie maksymalne zawężenie zakresu prac bezpośrednio ingerujących w siedlisko (budowa lub rozbudowa nasypu mostu nad Wieprzem) oraz dostosowanie terminu ich realizacji do biologii gatunku w celu uniknięcia zniszczenia postaci rozwojowych czerwończyka.

Pozostałe gatunki chronione stwierdzone w otoczeniu drogi to: mrówka rudnica (17 gniazd zlokalizowanych w odległości 9-94 m od osi drogi), trzmiele: kamienny, ziemny, ogrodowy i rudy (aktywne osobniki poszukujące pożywienia w obszarach łąkowych) oraz ślimak winniczek (pojedyncze osobniki w zaroślach). Nie przewiduje się istotnych negatywnych oddziaływań inwestycji na trzmiele oraz ślimaka winniczka, natomiast w przypadku mrówki rudnicy, konieczne będzie przemieszczenie gniazd zlokalizowanych w obrębie pasa robót na stanowiska zastępcze.

Droga planowana do rozbudowy przecina ciek wodny, w szczególności rzeki: Tyśmienicę, Wieprz i Piwonię. Realizacja inwestycji będzie wymagała prowadzenia prac w obrębie cieków wodnych, co związane jest z ingerencją w siedliska wodne i związane z wodami gatunki. W raporcie przedstawiono wykaz chronionych prawem krajowym i/lub europejskim gatunków ryb, dla których ww. ciek stanowią całoroczne siedliska bytowania. Należą tu: boleń, koza, piskorz, różanka, piekielnica i śliz. Ingerencja w siedliska tych ryb może doprowadzić do zamulenia cieków, płoszenia osobników, a nawet przypadkowego niszczenia tarlisk i uśmiercania narybku. W związku z powyższym prace związane z umacnianiem skarp przy głównych rzekach kolidujących z przebiegiem drogi, należy przeprowadzić w terminach dostosowanych do biologii gatunków, tj. w okresie od września do końca lutego. Prace w rejonie cieków wodnych (głównie Wieprza, Tyśmienicy, Piwoni oraz mniejszych, czynnych cieków wodnych) należy prowadzić tak, aby nie stwarzać barier migracyjnych dla ichtiofauny, płazów i ssaków wodnych, np. prace prowadzić ze strefy brzegowej, nie powodować zaśmiecania odpadami rzek oraz, w miarę możliwości, nie stosować tymczasowych przepraw przez rzeki (Tyśmienica, Piwonia) w postaci ułożonych płyt betonowych. W skarpie brzegowej, w strefie podwodnej nie stosować płyt betonowych (w tym ażurowych), ani koszy siatkowo-kamiennych. W strefie podwodnej nie stosować koszy siatkowo-kamiennych. Do umacniania skarb brzegowych w strefie podwodnej należy używać naturalnego materiału kamiennego, który jest substratem preferowanym przez wiele gatunków ryb. Zmniejszenie negatywnego wpływu robót prowadzonych w obrębie cieków na bytujące tu zwierzęta, w tym chronione, możliwe jest poprzez właściwą organizację robót, w szczególności prace w tym samym czasie należy prowadzić z jednego brzegu, co zapewni ograniczenie zawiesiny i umożliwienie schronienia się ryb i innych organizmów wodnych.

W obszarze oddziaływania inwestycji stwierdzono obecność płazów: kumaka nizinnego, rzekotki drzewnej, żaby jeziorowej, żaby moczarowej, żaby trawnej, ropuchy szarej, traszki zwyczajnej oraz żab z grupy żab zielonych. Stanowiska płazów stanowią głównie doliny rzek oraz zbiorniki i zastoiska wodne, ale ze względu na sezonowe wędrówki płazów związane z rozrodem, zwierzęta te mogą występować w rozproszeniu także poza tymi miejscami. W raporcie wskazano, że jedną z ważniejszych lokalizacji siedlisk płazów wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 815 są kompleksy stawów, eutroficznych zbiorników oraz kanałów i rowów ściśle ze sobą połączonych w rejonie obszaru sieci Natura 2000 pn. "Dolina Tyśmienicy" oraz miejscowości Siemień. Stwierdzono liczne nagromadzenie godujących żab z grupy zielonych oraz potencjalną, intensywną migrację wiosenną i jesienną. Ponadto stwierdzono, że cennymi siedliskami dla płazów są zbiorniki – zastoiska wodne w rejonie olsów, gdzie stwierdzono stanowiska kumaka nizinnego oraz potencjalnie traszki grzebieniastej. Wskazano te miejsca jako wymagające ochrony i zabezpieczenia przed zmianami poziomów wód gruntowych i zniszczeniem ze strony planowanych robót drogowych.

W związku z ingerencją inwestycji w siedliska płazów, a także w związku z możliwością spowodowania zakłóceń swobodnego przemieszczania się płazów, podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu zbiorników wodnych oraz na terenach podmokłych, należy zastosować wygradzenia ochronne uniemożliwiające przedostawanie się płazów na teren budowy, a następnie przenosić osobniki, zgodnie z kierunkiem ich wędrówki, poza obszar objęty pracami. Działanie to ma szczególne znaczenie w okresie wiosennej migracji płazów, przypadającej na okres trwający kilka tygodni - od około połowy marca do końca maja. W przypadku konieczności likwidacji zbiorników wodnych lub ich fragmentów, konieczne będzie przeszukanie terenu w celu odłowienia płazów i ich przemieszczenie na stanowiska zastępcze.

Poza płazami, inwentaryzacja przyrodnicza wykazała obecność gadów: 12 stanowisk jaszczurek (jaszczurki zwinki i/lub żyworodnej), 2 stanowisk padalca oraz 3 stanowisk zaskronca. Realizacja inwestycji spowoduje częściowe zajęcie siedlisk tych gatunków. Ze względu na możliwość zabijania osobników podczas prac ziemnych oraz wpadania osobników do wykopów w obrębie budowy, należy zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się gadów, a w razie takiej potrzeby przenosić osobniki poza obszar objęty pracami.

W zasięgu oddziaływania inwestycji (100 - 200 m od osi drogi) inwentaryzacja wykazała obecność 106 gatunków ptaków. Głównie były to, obserwowane na całej długości drogi, ptaki gatunków należących do rzędu wróblowych, gnieźdzące się głównie w rejonie zadrzewień (w tym alei przydrożnych) lub związane z agrocenozami i terenami podmokłymi, np. skowronek, cierniówka, kapturka, trznadel, szpak, zięba, potrzuszcz, rudzik, świstunka. Na inwentaryzowanym terenie stwierdzono obecność wielu cennych gatunków ptaków (wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej lub waloryzujących obszary Natura 2000), głównie związanych z dolinami Tyśmienicy i Wieprza, w tym żerujących w rejonie stawów w Siemieniu. Należą tu: bąk, błotniak stawowy, błotniak łąkowy, bocian biały, bocian czarny, bielik, batalion, łączak, rybitwa rzeczna, czapla biała, derkacz, lerka, muchołówka białoszyja, żuraw, czajka, piskliwiec, rycyk, sieweczka rzeczna, sieweczka obrożna, krakwa, perkoz dwuczuby, słowik szary, kwokacz, biegus zmienny, biegus mały, biegus malutki, ohar. Najliczniej, spośród gatunków chronionych na mocy Dyrektywy Ptasiej, w rejonie drogi obserwowano gąsiora – gatunek związany z krajobrazem rolniczym.

Wpływ planowanej inwestycji na gatunki ptaków związany jest z zajęciem (zniszczeniem) fragmentów ich siedlisk w wyniku poszerzenia terenu inwestycyjnego, z możliwością niszczenia gniazd ptaków podczas wycinki drzew i krzewów oraz podczas prowadzenia prac ziemnych, a także z płoszeniem ptaków w wyniku oddziaływania hałasowego inwestycji (zwłaszcza na etapie realizacji). W związku z powyższym niszczenie siedlisk ptaków (wycinka drzew i krzewów przydrożnych, likwidacja fragmentów lasów lub trzcinowisk) należy przeprowadzić w okresie pozalęgowym ptaków, tj. w terminie od września do końca lutego, pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór przyrodniczy ma na celu skontrolowanie terenu przed wykonaniem prac przygotowawczych (wycinki, odhumusowanie) pod kątem obecności gniazd ptasich i, w razie takiej potrzeby, dopasowanie terminów wykonania prac do okresu lęgowego poszczególnych gatunków. W przypadku spełnienia ww. warunków, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu inwestycji na stwierdzone gatunki ptaków.

Pośród ssaków gatunków chronionych wykazano w rejonie inwestycji obecność: bobra europejskiego (11 stanowisk), wydry (2 stanowiska), jeża (1 stanowisko), kreta europejskiego (6 stanowisk), a także nietoperzy: borowca wielkiego (6 stanowisk), mroczka późnego (11 stanowisk), karlika większego (1 stanowisko) i karlika małego (1 stanowisko). Zagrożenia dla ww. gatunków, w związku z realizacją inwestycji, związane są z zajęciem fragmentów siedlisk i płoszeniem zwierząt w wyniku oddziaływania hałasowego inwestycji, z możliwością zniszczenia nor lub tam (bóbr, wydra), z możliwością wpadania osobników do wykopów powstałych podczas budowy (jeż, kret), z możliwością zabijania osobników podczas wycinki drzew (nietoperze), a także z zakłóceniem lokalnej dyspersji nietoperzy wzdłuż korytarzy ekologicznych w wyniku likwidacji alei przydrożnych.

Z uwagi na powyższe zagrożenia, prace wycinkowe i budowlane należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu wykluczenia obecności zwierząt w norach lub

schronieniach, bezpośrednio przed przystąpieniem do prac, co ma za zadanie wyeliminować możliwość przypadkowego zabijania osobników. W razie potrzeby należy dokonać ewakuacji przebywających na przedpolu prac zwierząt poprzez ich odłów i przemieszczenie na stanowiska zastępcze lub poprzez wypłoszenie osobników. W celu uniknięcia zakłócenia lokalnej migracji nietoperzy należy zachować ciągłość korytarza ekologicznego w rejonie doliny Wieprza poprzez pozostawienie w tym rejonie drzew przydrożnych, a jeśli nie jest to możliwe – odtworzenie zadrzewień z wykorzystaniem gatunków rodzimych (dąb, lipa, jesion w odstępach co 10 m).

Inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała w zasięgu oddziaływania inwestycji (spodziewanych w tym rejonie) stanowisk chomika europejskiego. W przypadku wykrycia w ramach prowadzonego nadzoru przyrodniczego, nor tego gatunku na późniejszych etapach inwestycyjnych, konieczne będzie zabezpieczenie płotkami ochronnymi obszaru wokół nor lub, w razie potrzeby, odłowienie i przemieszczenie osobników na stanowiska zastępcze.

W raporcie przeanalizowano informacje o szlakach migracji zwierząt na podstawie pisma Nadleśniczego Nadleśnictwa Parczew znak: ZG.7322.5.2015 z 4 listopada 2015 r. oraz Nadleśniczego Nadleśnictwa Lubartów znak: ZG.730.46.2015 z dnia 20 listopada 2015 r. Na etapie eksploatacji w celu ograniczenia barierowego oddziaływania przedmiotowej drogi na zwierzęta (utrudnienie migracji oraz wzrost śmiertelności przez kolizje z pojazdami) obiekty inżynierskie będą przystosowane do pełnienia roli przejść dla zwierząt dużych, średnich i małych, w tym także płazów i gadów. W sentencji decyzji wskazano lokalizację i parametry techniczne tych przejść.

Informacje o lokalizacji stanowisk chronionych gatunków zwierząt, roślin, grzybów i siedlisk przyrodniczych oraz stref ochrony gatunkowej w raporcie przedstawiono na podstawie pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WSI.403.65.2016.RK z dnia 1 czerwca 2016 r. oraz pisma Nadleśniczego Nadleśnictwa Parczew znak: ZG.2217.19.2016 z dnia 3 czerwca 2016 r.

W sentencji niniejszej decyzji określono konieczność wykonania na etapie eksploatacji inwestycji monitoringu porealizacyjnego obejmującego:

- prawidłowość wykonanych i oddanych do użytku przepustów oraz mostów w zakresie pełnienia funkcji przejść dla zwierząt,
- prawidłowość nasadzeń zieleni pod kątem liczby zasadzonych drzew, gatunków,
- lokalizacji i stan płotków herpetologicznych (pod względem lokalizacji, szczelności, długości i zabezpieczenia przed wkraczaniem płazów).
- notowanie obecności płazów żywych i martwych wraz z kontrolą systemów odwadniających i ich zabezpieczeń przed przedostawaniem się do ich wnętrza płazów.

Wykonanie wszelkich czynności będących czynnościami zakazanymi w stosunku do dziko występujących grzybów, roślin i zwierząt gatunków podlegających ochronie, wymaga uzyskania stosownych decyzji derogacyjnych w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Planowana inwestycja, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji, tworzy swoistą barierę ekologiczną poprzez powodowanie lokalnych utrudnień lub zakłóceń migracji i dyspersji gatunków oraz śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami. W raporcie przedstawiono lokalizację przedsięwzięcia względem korytarzy ekologicznych i migracyjnych. W raporcie dokonano podziału korytarzy ze względu na rodzaj siedlisk dominujących w ich obrębie: korytarze migracyjne wzdłuż powierzchni leśnych, korytarze migracyjne wzdłuż dolin rzecznych, korytarze migracyjne wzdłuż terenów otwartych oraz podziału ze względu na ich znaczenie i zasięg: korytarze ponadregionalne i lokalne. W raporcie przedstawiono zestawienie orientacyjnej lokalizacji korytarzy ekologicznych i migracyjnych oraz grupy gatunków wykorzystujących dany korytarz.

Przeprowadzone na potrzeby opracowania raportu badania umożliwiły zidentyfikowanie na trasie drogi 32 korytarzy ekologicznych o charakterze lokalnym – zlokalizowanych wzdłuż drobnych cieków wodnych, wzdłuż powierzchni leśnych i ciągów zadrzewień, wzdłuż ciągów

terenów otwartych. Ponadto planowana do rozbudowy droga przecina 3 bardzo ważne korytarze ponadregionalne (krajowe, międzynarodowe) – dolinę Tyśmienicy, dolinę Wieprza i kompleks Lasów Chotyłowskich.

W związku z powyższym niezbędne jest dostosowanie obiektów inżynierskich do pełnienia roli przejść dla zwierząt. W raporcie przedstawiono lokalizację i sposoby koniecznej modyfikacji obiektów, takich jak przepusty (10 sztuk) i mosty (6 sztuk). Obiekty te po odpowiednim dostosowaniu zapewnią drożność korytarzy ekologicznych (migracyjnych).

Droga wojewódzka nr 815 na odcinku ok. 830 m przecina, a na odcinku ok. 745 m biegnie po granicy Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Sieci Natura 2000 PLB060004 pn. „Dolina Tyśmienicy” – odcinek od km ok. 36+047 do km ok. 36+876 (obszar zachodzi na odcinku od km ok. 36+876 do km ok. 37+650 w strefę zasięgu obszaru inwestycji.

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 są gatunki ptaków (kategoria A, B, C): bączek, bocian czarny, podgorzałka, błotniak łąkowy, błotniak stawowy, zielonka, derkacz, mewa mała, rybitwa rzeczna, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, puchacz, uszatka błotna, podróżniczek, a spośród regularnie występujących ptaków migrujących: perkoz rdzawoszyi, gęś gęgawa, świstun, krakwa, różeniec, cyranka, rycyk, kulik wielki, krwawodziób, wąsatka.

W granicach ww. obszaru Natura 2000 rozbudowywana droga przebiega w sąsiedztwie stawów rybnych w Siemieniu, które stanowią potencjalne miejsce lęgu lub żerowania wielu gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony tego obszaru. Obszar ten stanowi bardzo ważną ostoję ptaków wodo-błotnych.

Wykonana na potrzeby opracowania Raportu inwentaryzacja przyrodnicza, pod kątem gatunków ważnych dla Wspólnoty, chronionych na mocy Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, wykazała w buforze 500 m od osi drogi obecność osobników takich gatunków jak: krakwa (1 para), gęgawa (2 pary), bocian czarny (osobnik żerujący), błotniak stawowy (2 osobniki żerujące), błotniak łąkowy (co najmniej 1 para), derkacz (2 osobniki), rycyk (2 osobniki) i rybitwa rzeczna (3-5 par). W strefie oddziaływania drogi (do 200 m od osi drogi) nie stwierdzono siedlisk lęgowych tych gatunków.

Inwestycja związana jest z niewielkim, w stosunku do obecnego przebiegu drogi, poszerzeniem pasa terenu przeznaczonego pod inwestycję, co oznacza, że realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącego ubytku siedlisk, stanowiących potencjalne miejsce bytowania gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 „Dolina Tyśmienicy”. Uwzględniając jednocześnie odległość stwierdzonych siedlisk lęgowych tych gatunków od miejsca realizacji inwestycji, świadcząca o tym, że ptaki zachowują dystans od obecnie funkcjonującej drogi, można uznać brak negatywnego wpływu inwestycji na obszar Natura 2000. Tym samym integralność obszaru nie zostanie naruszona, ani nie zostanie zakłócona spójność sieci Natura 2000.

W celu ograniczenia oddziaływania inwestycji w trakcie jej realizacji do niezbędnego minimum, w obrębie lub w najbliższej okolicy obszaru Natura 2000 nie należy lokalizować zapleczy budowy, czy miejsc składowania materiałów budowlanych lub mas ziemnych, a roboty budowlane, ze względu na oddziaływanie hałasowe, wykonać na tym odcinku poza najbardziej wrażliwym dla ptaków okresem związanym z lęgami, przypadającym na termin od 1 marca do co najmniej końca lipca.

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest w odległości ok. 3,80 km od Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków PLB060006 pn. „Lasy Parczewskie” oraz w odległości ok. 6,10 km od Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk PLH060107 pn. „Ostoja Parczewska”. W raporcie wskazano, że nie przewiduje się oddziaływania na ww. obszary związane z rozbudową drogi. Wszystkie oddziaływania związane z rozbudową drogi będą się zamykać w bezpośrednim jej sąsiedztwie. Stwierdzono, że obszary te nie są również przyrodniczo powiązane z Obszarem Natura 2000 Dolina Tyśmienicy. W związku z powyższym nie nastąpi również oddziaływanie na spójność sieci obszarów Natura 2000

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest w następujących odległościach względem pozostałych form ochrony przyrody, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.):

- Kozłowiecki Park Krajobrazowy w odległości ok. 5,28 km,

- Park Krajobrazowy Pojezierze Łęczyńskie w odległości ok. 9,28 km,
 - Rezerwat Jezioro Obradowskie w odległości ok. 6,00 km,
 - Rezerwat Kozie Góry w odległości ok. 8,10 km,
 - Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Stawy Siemień w odległości ok. 1,10 km,
 - 2 użytki ekologiczne w obrębie gminy Niedźwiada w odległości ok. 7,00 km.
- Zgodnie z raportem nie przewiduje się oddziaływania na ww. obszary związanego z rozbudową drogi.

W raporcie powołano się na stanowiska organów jednostek samorządu terytorialnego:

- pismo Burmistrza Parczewa znak: GKO.6131.188.2015 z dnia 4 listopada 2015 r.,
 - pismo Wójta Gminy Siemień znak: Oś.6136/02/2015 z dnia 3 listopada 2015 r.,
 - pismo Wójta Gminy Ostrówek znak: IR.6220.2.2015 z dnia 30 października 2015 r.,
 - pismo Burmistrza Miasta Lubartów znak: IM.603.11.2015 z dnia 4 listopada 2015 r.,
 - pismo Wójta Gminy Lubartów znak: RIN.1431.15.2015 z dnia 5 listopada 2015 r.,
 - pismo Wójta Gminy Niedźwiada znak: RL.6121.2.2015.TP z dnia 12 listopada 2015 r.,
- Zgodnie z treścią powyższych pism stwierdzono, że w sąsiedztwie rozbudowywanej drogi nr 815 nie znajdują się pomniki przyrody.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przebiega na odcinku ok. 12 km po granicy Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie” w obrębie gminy Siemień. Rezerwat jest przygranicznym obszarem cennym przyrodniczo wyznaczonym na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.) w celu jego wspólnej ochrony. Porozumienie pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej, Rządem Republiki Białorusi i Gabinetem Ministrów Ukrainy w sprawie utworzenia Transgranicznego Rezerwatu Biosfery Polesie Zachodnie zostało podpisane w dniu 28 października 2011 r., a opublikowane w Monitorze Polskim z dnia 16 stycznia 2013 r. Celem utworzenia ww. obszaru jest badanie wzajemnych relacji pomiędzy człowiekiem a biosferą oraz wpływanie na nie w taki sposób, by miały charakter zrównoważony. Ta forma ochrony przyrody pełni trzy zasadnicze funkcje: zachowanie bioróżnorodności (ekosystemów, gatunków i genów), rozwój dla zrównoważonej przyszłości (humanistyczny i społeczny), badania, monitoring oraz wymiana informacji w ramach światowej sieci MAB (Człowiek i Biosfera). W raporcie wskazano, że nie przewiduje się wpływu na walory przyrodnicze ww. formy ochrony przyrody.

Położenie przedmiotowej inwestycji względem innych obszarów, czy obiektów chronionych na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), nie generuje powstawania negatywnych oddziaływań na cele i przedmioty ochrony tych obszarów/obiektów, w tym na najbliższej położony (w odległości ok. 1 km od miejsca realizacji inwestycji) zespół przyrodniczo-krajobrazowy pn. „Stawy Siemień”, funkcjonujący na podstawie Rozporządzenia nr 31 Wojewody Lubelskiego z dnia 5 lutego 2002 r. w sprawie uznania obszarów za zespoły przyrodniczo-krajobrazowe na terenie województwa lubelskiego (ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego z 2002 r., nr 12, poz. 350).

Teren sąsiadujący z drogą jest na znacznych przebiegach użytkowany rolniczo. Zalesienie jest niewielkie, występujące w formie niewielkich obszarów leśnych, porośniętych wśród użytków rolnych i łąk. Krajobraz jest płaski bez znacznych wzniesień i pagórków. Powierzchnia terenu wzdłuż rozbudowywanej drogi jest ukształtowana w postaci równiny, urozmaiconej lokalnie pagórkami stanowiącymi pozostałość moren czołowych. Charakterystycznym elementem rzeźby terenu jest dolina Wieprza o szerokości tarasu zalewowego od ok. 0,5 km do ok. 1,5 km.

Dla analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 815 została wykonana uproszczona ocena walorów krajobrazowo-kulturowych – podział na pięć jednostek architektoniczno-krajobrazowych. Stwierdzono, że jest on mało zróżnicowany z dominującym krajobrazem pól i łąk. Droga przechodzi przez tereny miast Parczew i Lubartów oraz miejscowości Siemień, Działyń, Juliopol, Brzeźnica Leśna, Klementynów, Szczekarków. Na tych obszarach dominuje krajobraz antropogeniczny, przekształcony przez człowieka. Zabudowa nie ma

charakteru zabytkowego ani nie posiada wysokich walorów kulturowych. Zabudowa w miastach jest niejednorodna, z dominującą funkcją usługową i przemysłową. W mniejszych miejscowościach wzdłuż drogi występują budynki mieszkalne i gospodarcze, rzadziej usługowe czy przemysłowe.

Na większości przebiegu, poza miejscowościami krajobraz został również przekształcony przez człowieka lecz zachował bardziej naturalny charakter. Są to obszary pól, łąk i nieużytków. Na tych odcinkach trasy występują otwarcia krajobrazowe. O atrakcyjności krajobrazu łąk i pól decyduje występowanie w zadrzewień wzdłuż drogi, zadrzewień i zakrzaczeń śródpolnych oraz roślinności na nieużytkach. Na terenach otwartych występują negatywne dominanty krajobrazowe w postaci elementów infrastruktury technicznej tj. linie energetyczne, czy stacje bazowe telefonii komórkowej, które obniżają walory krajobrazowe otoczenia. Na przebiegu drogi 815 w gminie Parczew widoczne są dominanty krajobrazowe w postaci wież kościołów w Parczewie. Najcenniejsze walory krajobrazowe w otoczeniu drogi występują na terenie doliny rzecznej Piwonii i Tyśmienicy oraz rzeki Wieprz. W dolinach Wieprza i Tyśmienicy krajobraz ma charakter wielkoskalowy i zawiera znaczne otwarcia krajobrazowe. Ponadto charakteryzuje się spójnością i harmonijnością. Rzeka Tyśmienica meandruje w pobliżu stawu hodowlanego. Jej naturalny charakter jest zaburzany przez składowanie materiałów budowlanych w sąsiedztwie jej koryta. Krajobraz w sąsiedztwie rzeki Tyśmienicy jest atrakcyjny krajobrazowo ze względu na urozmaiconą rzeźbę terenu kształtowaną przez płynące ciek i zbiorniki wodne. Most nad rzeką Tyśmienicą umożliwia obserwację szerokiej panoramy doliny. Na odcinku sąsiadującym ze stawami hodowlanymi krajobraz ulega znaczącym zmianom w trakcie sezonu wegetacyjnego. Naturalny charakter zachowała również dolina rzeki Wieprz, ze względu na brak regulacji jej koryta i zachowanie naturalnej roślinności. Rzeka Wieprz na analizowanym odcinku meandruje i w jej sąsiedztwie zachowały się starorzecza. Naturalny charakter krajobraz zachował również na odcinkach przejścia przez obszary leśne, jednakże występują one na krótkich (ok. 1-1,5 km) fragmentach rozbudowywanej drogi. Na odcinkach leśnych krajobraz jest ograniczony ścianą lasu.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz na etapie realizacji związane będzie głównie z prowadzeniem wycinki drzew, niwelacji terenu oraz częściowej zmianie zagospodarowania bezpośredniego sąsiedztwa drogi. Dysharmonijny wpływ na krajobraz powodować będzie organizacja placu budowy, zapleczy materiałowo-sprzętowych, dróg technologicznych oraz funkcjonowanie ciężkiego sprzętu budowlanego. Ujemnie na walory widokowe mogą wpływać również unoszone podczas prac budowlanych pyły, pary i dymy oraz powstałe w wyniku prac odkryte powierzchnie gleb oraz nagromadzone masy ziemne. Największy wpływ na krajobraz będzie obserwowany w dolinach rzecznych, szczególnie w dolinie Wieprza ze względu na jej szerokość, naturalność oraz zakres przewidywanych prac (budowa nowego mostu). Wpływ na krajobraz będzie miała lokalizacja zaplecza budowy mostu w jego sąsiedztwie, występowanie i praca maszyn budowlanych oraz pracowników budowy. Obiekt w drogowy w postaci nowego mostu jest wyniesiony ponad dolinę rzeki i przez to jest bardziej widoczny w krajobrazie. Nie będzie on jednak całkowicie nowym elementem w krajobrazie, gdyż będzie zlokalizowany w sąsiedztwie obecnego mostu. Negatywne oddziaływanie na krajobraz na etapie realizacji ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych. Działaniami minimalizującymi negatywny wpływ etapu realizacji na krajobraz będzie odpowiednia organizacja zaplecza techniczno-sprzętowego oraz miejsc magazynowania odpadów.

Wpływ na krajobraz na etapie eksploatacji będzie związany z poszerzeniem pasa drogowego (o ścieżki rowerowe, chodniki, lewoskręty), nową konstrukcją mostu na rzece Wieprz, zmianą niwelety na odcinkach, nasadzeniami nowej roślinności. Oddziaływanie to zostało ocenione jako niewielkie, gdyż rozbudowywana droga istnieje już w krajobrazie i jest jego integralnym elementem. Nowe zagospodarowanie sąsiedztwa drogi (w postaci np. nowych wiat przystankowych i nowych nasadzeń roślinności) spowoduje na pewnych odcinkach uporządkowanie przestrzeni i będzie miało pozytywny wpływ na krajobraz. Negatywny wpływ na krajobraz będzie miała wycinka drzew. Będzie ona częściowo rekompensowana przez nowe nasadzenia. Do rozwiązań łagodzących negatywny wpływ

drogi na krajobraz zaliczono: wprowadzenie nowych nasadzeń; uporządkowanie terenu w sąsiedztwie wiat przystankowych, wyburzenie starych wiat przystankowych i budowę nowych; wpisanie w krajobraz nowego mostu nad rzeką Wieprz; dostosowanie skarp do naturalnych form rzeźb terenu.

W raporcie przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na obiekty zabytkowe i stanowiska archeologiczne.

Stwierdzono, że w przebiegu planowanej inwestycji i jej sąsiedztwie znajdują się obiekty i obszary objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t. j. Dz. U. 2014 r., poz. 1446 ze zm.). W raporcie przedstawiono listę obiektów i obszarów wpisanych do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków Nieruchomych oraz Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków, przekazaną przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie pismem z dnia 27 listopada 2015 r. znak: IA.5183.14.1.2015 oraz Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie delegatura w Białej Podlaskiej pismem z dnia 17 listopada 2015 r. znak: KDI.5135.19.1.2015. Odległość ww. obiektów i obszarów od przedmiotowej inwestycji waha się od 10 do 300 m od drogi.

Z uwagi na ograniczoną skalę i zasięg prac budowlanych w obrębie ww. obiektów w raporcie stwierdzono, że nie przewiduje się oddziaływania na substancję zabytkową ww. obiektów objętych opieką konserwatorską. Nie przewiduje się również wycinki drzew i krzewów rosnących w granicach ww. obiektów. Nie planuje się również oddziaływania na krajobraz kulturowy ani historyczny sąsiadujący z ww. obiektami.

Ze względu na zlokalizowanie murowanej kapliczki przydrożnej w km ok. 58+050 po stronie prawej, w odległości ok. 10 m od drogi (wpisanej do ewidencji zabytków) może nastąpić potrzeba jej przeniesienia. Przeniesienie ww. obiektu należy uzgodnić z właściwym konserwatorem zabytków.

Dodatkowym walorem kulturowym otoczenia planowanej drogi, związanym z bytnością ludzi są elementy małej architektury sakralnej. W sąsiedztwie istniejącej drogi zinwentaryzowano liczne tego typu obiekty, tj. krzyże, figury i kapliczek – łącznie 44 obiekty. Wszelkie prace w sąsiedztwie obiektów zabytkowych i małych obiektów sakralnych powinny być realizowane z zachowaniem najwyższej staranności. Kapliczki i krzyże w przypadku prowadzenia prac w ich sąsiedztwie powinny być na czas budowy ogrodzone i zabezpieczone przed uszkodzeniem; w trakcie prac budowlanych niezbędne będzie przeniesienie części z nich, w nowe, wskazane przez właścicieli posesji miejsca.

W rejonie planowanych prac budowlanych związanych z przedmiotowym przedsięwzięciem wskazano 6 stanowisk archeologicznych w miejscowości Wincentów, Szczekarków, Kolonia Pałecznicza, Klementynów i Kolonia Brzeźnica Leśna. Stwierdzono, że stanowiska te nie charakteryzują się wysokimi walorami ze względu na krajobraz archeologiczny.

Prace inwestycyjne prowadzone przy obiektach zabytkowych oraz ingerujące w obszary i stanowiska archeologiczne należy prowadzić zgodnie z warunkami i wytycznymi właściwego konserwatora zabytków.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych istnieje możliwość odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem. W raporcie wskazano, że zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 1446, ze zm.) należy:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia;
- niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeżeli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, w rozumieniu przepisów Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii

przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138), dlatego w niniejszej decyzji nie nałożono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika potrzeba wykonania kompensacji przyrodniczej.

Przeprowadzone w raporcie i aneksie analizy, obliczenia i symulacje wskazały na brak takich oddziaływań, które mogłyby mieć transgraniczny zasięg. Analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest w odległości się ok. 50 km w linii prostej od granicy Rzeczypospolitej Polskiej z Ukrainą. Wobec powyższego nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 82 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. właściwy organ stwierdza konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania m.in. decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ww. ustawy, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko;
- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami nie istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) nie istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

W oparciu o przedstawione informacje w sentencji nie stwierdzono obowiązku przeprowadzenia przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Trasy komunikacyjne zaliczone są do obiektów, dla których tworzy się obszar ograniczonego użytkowania, jeśli wynika to z postępowania. Na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. oraz w związku z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 627 ze zm.) w sentencji niniejszej decyzji określono, iż zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 82 ust.1 pkt 5 oraz art. 83 ustawy z dnia 3 października 2008 r. w niniejszej decyzji nałóżono na wnioskodawcę obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres oraz termin przedstawienia. W analizie porealizacyjnej dokonuje się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

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 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz określone w art. 82 i art. 85 ust.1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zapewniono stronom czynny udział w toku postępowania. Strony były informowane o przysługujących im prawach w formie obwieszczeń i miały możliwość zapoznania się z całokształtem zebranego w sprawie materiału dowodowego.

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

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r., decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art.72 ust.1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 w brzmieniu: „Złożenie wniosku, lub dokonanie zgłoszenia, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane.”.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1827) jednostki budżetowe zwalnia się od opłaty skarbowej.

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.



[Signature]
Zast. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie
dr Jerzy Krzyżaczka
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Turystyczna 7a, 20-207 Lublin
2. Aa
3. Strony postępowania zawiadomione zgodnie z art. 49 Kpa poprzez obwieszczenie

Do wiadomości

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lubartowie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Parczewie

