

Nałęczów, dnia 26 czerwiec 2025 r.

IZ.6220.9.2022.KK

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4 oraz art. 80 ust. 1, art. 85 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt 7, 31 w powiązaniu z § 3 ust. 2 pkt. 2 oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839) w związku z art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity - Dz. U. z 2024 r. poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku inwestora **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie ul. Bohdana Dobrzańskiego 3, 20-262 Lublin** (reprezentowanego przez pełnomocnika) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia

orzekam

ustalić środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „*Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 (Etap II)*” w wariantcie preferowanym przez inwestora oraz nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną jest zlokalizowana na terenie powiatu puławskiego w województwie lubelskim, na obszarze miejscowości: Strzelce, Piotrowice, Drzewce, Drzewce-Kolonia (gm. Nałęczów), Łopatki, Karmanowice, Celejów (gm. Wąwolnica), Klementowice (gm. Kurów). Usytuowanie oraz przebieg planowanej drogi został określony graficznie na planie orientacyjnym (wariant preferowany) w załączniku Nr 2 stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

II. Warunki wykorzystywania 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:

1. Prace budowlane prowadzić w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Zaplecza budowy i drogi przejazdu wyznaczyć na terenach zajętych przez inwestycje i drogi. Drogi na etapie budowy należy wyznaczyć możliwie daleko od obiektów zabytkowych. Po zakończeniu robót teren przyległy do inwestycji należy uporządkować i przywrócić do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.
2. Zaplecza budowy, bazy magazynowania materiałów budowlanych, miejsca magazynowania mas ziemnych, miejsca magazynowania destruktu asfaltowego, miejsca postoju i tankowania pojazdów, miejsca magazynowania odpadów należy lokalizować, w pierwszej kolejności w liniach rozgraniczających obszar prowadzonych robót w odległości:
 - a) nie mniejszej niż 10 m od zadrzewień, w tym od pojedynczych drzew,
 - b) minimum 100 m od cieków wodnych, zbiorników wodnych, okresowych zastoisk wodnych oraz rowów melioracyjnych.

3. Bazy i zaplecza budowy należy zlokalizować w możliwie największej odległości od terenów chronionych przed hałasem.
4. Zaplecze budowy zlokalizować poza dolinami cieków, terenami o słabym zabezpieczeniu warstw wodonośnych, na terenie uszczelnionym i dodatkowo zabezpieczonym geowłókniną z warstwą separacyjną przed przedostaniem się zanieczyszczeń w tym substancji ropopochodnych.
5. Teren pod zaplecze budowy, a tym samym miejsce magazynowania materiałów oraz paliw, a także miejsce obsługi sprzętu i pojazdów powinien być wyrównany i wyłożony szczelnymi materiałami. Zaplecze budowy powinno zostać wyposażone w system odprowadzania deszczówki.
6. Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
7. Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
8. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania.
9. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migracje wodną powinny być wyścielone materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym.
10. W trakcie wykonywania podłoża konstrukcji drogowej, w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych, muszą być wykonywane izolacje poziome i pionowe,
11. Teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów,
12. Odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
13. Odpadowe masy roślinne, części zielone, korę, gałęzie, korzenie rozdrabniać i kierować do kompostowania lub przekazywać uprawnionym odbiorcom,
14. Wodę na potrzeby technologiczne i socjalno-bytowe dowozić beczkowozami lub po uzgodnieniu pobierać z właściwego wodociągu.
15. Ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.
16. Regularnie przeprowadzić prace mające na celu oczyszczanie i odmulanie rowów trawiastych.
17. Prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, wodę z odwodnienia po podczyszczeniu zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
18. Czas trwania obniżenia poziomu wód gruntowych ograniczyć do minimum. Wskazane jest, aby prace związane z obniżeniem poziomu zwierciadła wód gruntowych wykonywać poza sezonem wegetacyjnym.
19. Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, w

- szczegółności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne,
20. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekі wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych,
 21. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.
 22. Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu.
 23. Wody opadowe i roztopowe ująć w otwarty lub zamknięty system kanalizacyjny (trawiaste rowy drogowe, kanalizacja deszczowa) poprzez system wpustów. Następnie poprzez przykanaliki do projektowanych zbiorników retencyjno-infiltracyjnych lub bezpośrednio do istniejących rowów.
 24. Zbiorniki retencyjne wyposażyć w zastawki umożliwiające odcięcie dopływu w przypadkach awaryjnych zanieczyszczeń.
 25. Zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych,
 26. Ograniczyć do niezbędnego minimum stosowane środki do eliminacji zimowej śliskości nawierzchni, zgodnie z obowiązującymi normami oraz stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.
 27. Warstwę urodzajną gleby należy zdjąć i zdeponować oddzielnie, a następnie, o ile będzie to możliwe, wykorzystać w ramach przedmiotowej inwestycji (np. przy urządzaniu terenów zieleni przydrożnej).
 28. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (humusu) powinno być poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego - herpetologa i ornitologa pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt w okresie 1 - 3 dni przed terminem zdjęcia humusu. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, zdejmowanie humusu należy wstrzymać do momentu opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta (np. do zakończenia lęgów, wyprowadzenia młodych) lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.
 29. Przed przystąpieniem do prac budowlanych, obszar inwestycji wskazany w inwentaryzacji przyrodniczej (tj. strona lewa ok. km: 24+840, 24+850 - 24+860, 24+900 - 24+930, 26+530, 26+890, 28+100, 29+170; strona prawa ok. km 24+830, 26+460, 28+100 - 28+115) jako siedlisko chomika europejskiego, należy poddać monitoringowi pod nadzorem teriologa w okresie koniec lipca - sierpień roku poprzedzającego rozpoczęcie inwestycji, następnie w roku kolejnym, wczesną wiosną po okresie hibernacji przez chomika, ale przed okresem wychowu młodych odłowić osobniki z pasa zajętości terenu przez inwestycje i przenieść na siedliska zastępcze z zastosowaniem wolier adaptacyjnych na zasadach określonych w odrębnym postępowaniu. Przez okres realizacji inwestycji w okresach aktywności chomika teren inwestycji monitorować przez nadzór przyrodniczy, w przypadku stwierdzenia istniejącego zagrożenia np. wkraczanie osobników na teren budowy zastosować

- działania minimalizujące np. zastosować czasowe ogrodzenia zabezpieczające.
30. Zebraną przed rozpoczęciem prac warstwę gleby (humusu) złożyć w pryzmach w pobliżu pasa robót, poza stanowiskami gatunków chronionych, które nie są przeznaczone do likwidacji. Pryzmy muszą znajdować się w miejscach nienarażonych na rozjeżdżanie przez pojazdy budowy i inne maszyny budowlane. Glebę należy w pierwszej kolejności wykorzystać do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi oraz do uformowania skarp, wykopów i nasypów lub też umożliwić jej wykorzystanie przez inne podmioty.
 31. Zdjętą wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi (o miąższości około 20 cm), należy magazynować na placu budowy w sposób uporządkowany (pryzmy) i zabezpieczyć. Pryzmy ziemi nie powinny być wyższe niż 2,5 m ze względu na zachowanie ich stateczności, utlenianie się części organicznych, rozmywanie przez opady nawalne i możliwość zasiedlenia przez chronione gatunki (np. brzegówkę).
 32. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić w porze dziennej (tj. w godz. 6.00 - 22.00). Dopuszcza się prowadzenie w porze nocnej jedynie prac wymagających zachowania ciągłości ze względu na uwarunkowania technologiczne (np. układanie warstw bitumicznych). Prace rozbiórkowe należy wykonywać wyłącznie w porze dziennej.
 33. Przed rozpoczęciem robót i po ich zakończeniu należy przeprowadzić inwentaryzację stanu technicznego najbliższych budynków narażonych na potencjalne negatywne oddziaływanie drgań emitowanych na etapie realizacji inwestycji, znajdujących się w odległości do 30 m od placu budowy.
 34. W celu zminimalizowania ryzyka uszkodzenia budynków sąsiadujących z projektowanym przedsięwzięciem oraz wystąpienia uciążliwości dla ludzi przebywających w tych budynkach na skutek oddziaływania wynikającego z emisji drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia, należy zastosować następujące działania:
 - a) prace prowadzić przy użyciu technologii ograniczającej do minimum rozprzestrzenianie się drgań w kierunku zabudowy,
 - b) w miejscach, gdzie prace budowlane wykonywane z użyciem urządzeń powodujących drgania będą prowadzone w pobliżu budynków należy stosować urządzenia o możliwie najmniejszym zasięgu negatywnego oddziaływania,
 - c) podczas wykonywania prac należy prowadzić obserwacje stanu technicznego elewacji budynków, w razie konieczności należy przerwać prace i zastosować stosowne środki zapobiegające uszkodzeniu tych obiektów.
 35. Do transportu stosować samochody ciężarowe o optymalnej ładowności w celu ograniczania natężenia ruchu w obrębie terenu inwestycji.
 36. Wyłączać silniki pojazdów i maszyn budowlanych w trakcie przerw w pracy.
 37. Podczas przewozu, przeładunku i magazynowania materiałów sypkich należy stosować zabezpieczenie przed pyleniem typu plandeki lub zraszanie magazynowanych materiałów sypkich.
 38. W trakcie transportu mieszanek bitumicznych stosować opończe szczelnie zakrywających skrzynię ładunkową samochodu.
 39. Celem ograniczenia możliwości pylenia planowane drogi dojazdowe i plac budowy zraszać, szczególnie w okresie bezdeszczowym.
 40. Materiały stosowane do budowy drogi, mogące powodować zagrożenie dla wód należy

magazynować możliwie krótko, na szczelnym podłożu, z zabezpieczeniem przed kontaktem z wodami opadowymi.

41. W przypadku konieczności wykonania odwodnienia wykopów zastosować taką technologię, by obszar obniżonego zwierciadła wód podziemnych ograniczał się jedynie do terenu budowy i nie wykraczał poza obszar realizacji przedsięwzięcia.
42. Odpady powstające na etapie realizacji i eksploatacji magazynować w pojemnikach kontenerach lub workach, uwzględniając ich właściwości fizyczne i chemiczne, w tym stan skupienia, na terenie zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych.
43. Destrukt (odpad o kodzie 17 03 02) ponownie wykorzystywać wyłącznie po spełnieniu warunków utraty statusu odpadów. W przypadku braku możliwości ponownego jego wykorzystania, odpad należy przekazać odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne decyzje, celem dalszego zagospodarowania.
44. Odpady niebezpieczne o kodzie 17 06 05* - Materiały budowlane zawierające azbest, magazynować w bezpieczny sposób, ogradzając osłonami zabezpieczającymi emisję szkodliwych włókien oraz pyłu do środowiska.
45. Odpady budowlane, powstające podczas prac rozbiórkowych i remontowych oraz niezanieczyszczone masy ziemne występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych, spełniające standardy jakości gleby i ziemi, wykorzystywać w miejscu ich powstawania. Nadmiar przekazywać odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne decyzje, celem dalszego zagospodarowania.
46. Drzewa i krzewy, znajdujące się w sąsiedztwie prac budowlanych, nieprzeznaczone do wycinki, które są narażone na możliwe uszkodzenia, należy zabezpieczyć w następujący sposób:
 - a) grupy drzew/krzewów należy wygrodzić - powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron, powiększonemu o bufor wielkości 1-2 m, w przypadku krzewów obszar ten powinien zostać ustalony przez nadzór przyrodniczy;
 - b) pojedyncze drzewa zabezpieczyć osłonami np. płótkami drewnianymi lub siatką w odległości 0,5-1 m od pnia. Nie należy stosować deskowania na pniu. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić 1,5-2,0 m (w zależności od wysokości drzewa), przy montowaniu zabezpieczeń unikać używania gwoździ, należy zadbać, aby deski nie opierały się na szyjkach korzeniowych, tylko na podłożu, a samo oszalowanie powinno zapewniać swobodny dostęp powietrza;
 - c) po zakończeniu prac wykonać demontaż zabezpieczeń;
 - d) wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew należy prowadzić ręcznie lub niewielkimi koparkami, na krótkich odcinkach, ograniczając czas otwarcia wykopów powodujących przesuszanie bryły korzeniowej;
 - e) przy konieczności pozostawienia otwartego wykopu korzenie zabezpieczyć hydrożelem, wykop przykryć;
 - f) montowanie i demontaż zabezpieczeń drzew, prace w obrębie bryły korzeniowej i zabezpieczenie korzeni oraz otwartych wykopów w obrębie bryły korzeniowej prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
47. Stanowiska gatunków roślin chronionych znajdujących się w sąsiedztwie inwestycji i narażonych na zniszczenie w trakcie prowadzenia prac budowlanych należy tymczasowo ogrodzić i widocznie oznakować, np. taśmą ostrzegawczą i tabliczką

informacyjną, w jakim celu ogrodzenie zostało wykonane. Konieczne jest również bezwzględne ograniczenie robót w ich sąsiedztwie do pasa objętego projektowanymi liniami rozgraniczającymi. Kilometraż, rodzaj i sposób wykonania grodzień ochronnych powinien zostać ustalony przez nadzór przyrodniczy. Na odcinkach, gdzie kilometraż grodzień ochronnego będzie pokrywał się z tymczasowym grodzień herpetologicznym dopuszcza się wykonanie jednego typu grodzień (spełniającego funkcje obu typów grodzień). Po zakończeniu prac przygotowawczych i budowlanych ogrodzenie tymczasowe zostanie usunięte.

48. Wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie, należy przeprowadzić w okresie pomiędzy 16 października a końcem lutego. Usunięcie drzew i krzewów w trakcie sezonu lęgowego będzie możliwe po przeprowadzeniu ich oględzin przez ornitologa i stwierdzeniu braku gniazdowania. Oględziny należy przeprowadzić nie wcześniej niż na trzy dni przed planowaną wycinką. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda. Ponadto, niezależnie od terminu wycinki, drzewa przeznaczone do usunięcia o obwodzie pni powyżej 50 cm, mierzonym na wysokości 130 cm należy skontrolować pod kątem wykorzystywania ich jako schronienia letnie oraz zimowe nietoperzy oraz siedliska bezkręgowców. Kontrola musi zostać przeprowadzona przez nadzór przyrodniczy, nie wcześniej niż 2-3 dni przed wycięciem danego okazu. W przypadku stwierdzenia obecności stanowisk gatunków chronionych, należy wstrzymać wycinkę oraz podjąć działania określone przez ww. nadzór.
49. W celu zrekompensowania usunięcia zieleni kolidującej z inwestycją należy wykonać nasadzenia drzew i krzewów. Gatunki drzew i krzewów do nasadzeń należy dostosować do panujących w danym miejscu warunków siedliskowych i charakteru istniejącej zieleni oraz do zakładanych pełnionych funkcji. Należy wykluczyć stosowanie gatunków inwazyjnych. Niedopuszczalne jest stosowanie gatunków obcego pochodzenia w miejscach, gdzie droga przecina lub sąsiaduje z ekosystemami naturalnymi i półnaturalnymi, zwłaszcza chronionymi typami siedlisk. Gatunki nierodzące drzew i krzewów dopuszcza się do stosowania w przypadku zieleni ozdobnej. Nie należy stosować gatunków drzew i krzewów mogących stanowić atrakcyjną bazę pokarmową dla ptaków.
50. Zasypanie zbiorników prowadzić w okresie pomiędzy 15 września a 15 października, z uwagi na opuszczenie ich przez większość płazów przeobrażonych z postaci larwalnych, a jednocześnie brak osobników zimujących. Dokładny termin przeprowadzenia prac powinien być ustalony przez pełniącego nadzór przyrodniczy na podstawie obserwacji w terenie oraz warunków temperaturowych. Przed przystąpieniem do całkowitego lub częściowego zasypania zbiorników należy szczelnie je wygrodzić, aby nie dopuścić do nich płazów zimujących. Z wygrodzonych zbiorników należy odłowić płazy oraz inne zwierzęta i przenieść je do zbiornika/zbiorników kompensacyjnych. Zbiorniki należy zasypywać jednostronnym frontem roboczym, aby umożliwić samodzielną ucieczkę zwierzętom, które mogły pozostać jeszcze w zbiornikach. W przypadku stwierdzenia możliwości zasypania częściowego, zachowaną część zbiornika oddzielić od projektowanej drogi za pomocą ścianki szczelnej. Wszystkie ww. prace wykonywać pod nadzorem specjalisty z nadzoru przyrodniczego.

51. Nie należy dopuszczać do powstawania na terenie budowy zastoisk wodnych, które mogą stanowić miejsca rozrodcze płazów. Zastoiska likwidować na bieżąco. Przed zasypaniem należy je skontrolować pod kątem obecności płazów. Znalezione osobniki odłowić i przenieść na stanowiska zastępcze.
52. Realizacja inwestycji nie może powodować powstawania pułapek, z których ucieczka zwierząt będzie niemożliwa. Niezależnie od powyższego, plac budowy należy stale kontrolować pod kątem obecności zwierząt. Odłowione zwierzęta należy przenosić na siedliska zastępcze oddalone od obszaru robót.
53. Miejsca możliwej wzmożonej aktywności płazów należy zabezpieczyć (odgrodzić) na czas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych tymczasowym płotkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy). Tymczasowe grodzenia powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) i mieć wysokość min. 50 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii czy geowłókniny, należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łączów sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 10 cm) i posiadać tzw. przewieszkę, tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz terenu prowadzonych prac budowlanych (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°. Płotki powinny posiadać "zawrotkę", tj. zakończenie na kształt litery "U". Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy, w pasie szerokości ok. 1 m. materiał z którego będą wykonane płotki należy zamocować na słupkach wbijanych w ziemię o rozstawach minimum 2 m. W okresach migracji płazów, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października kontrole płotków i zbieranie gromadzących się tam płazów prowadzić dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie raz dziennie. Płazy należy przenosić we właściwe siedliska, położone w bezpiecznej odległości od prac budowlanych. Kontrola nadzoru przyrodniczego powinna odbywać się regularnie w okresie aktywności płazów, a jej częstotliwość powinna być odpowiednio zwiększona w okresie ich intensywnych migracji. Zaleca się, aby zabezpieczenie zostało wykonane do 15 lutego, ewentualnie później (termin uzależniony od zalegania pokrywy śnieżnej, panującej temperatury i warunków atmosferycznych), czyli przed rozpoczęciem wędrówek płazów. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 31 października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń na okres zimowy, przed rozpoczęciem migracji wiosennych (do 15 lutego, a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej bezpośrednio po stopnieniu), należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności. Wskazuje się na potrzebę wykonania dwustronnych grodzień ochronnych w następującym orientacyjnym kilometrażu: 29+300 - 29+800 oraz 31+300 - 33+700.
54. Przed rozpoczęciem prac budowlanych nadzór herpetologiczny powinien ustalić, czy nie zachodzi konieczność zastosowania czasowych ogrodzeń zabezpieczających przed przedostawaniem się płazów i gadów na teren prowadzonych prac w innych niż ww. lokalizacjach, co mogłoby wynikać z uwarunkowań środowiskowych specyficznych dla sezonu, w którym będą rozpoczynać się prace.
55. Wszystkie przejścia i przepusty dla zwierząt należy poddawać corocznym kontrolom

drożności, wczesną wiosną, najpóźniej do końca kwietnia. Zakres kontroli ma obejmować usuwanie przeszkód ograniczających możliwości migracyjne zwierząt, a także ocenę stanu karp korzeniowych, kłód, konarów, stosów gałęzi, pod kątem stopnia rozkładu oraz przemieszczania w wyniku działalności człowieka i warunków atmosferycznych oraz ich uzupełnianie w przypadku stwierdzenia ubytków.

56. Prace wyburzeniowe, rozbiórkowe przeprowadzić po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę z nadzoru przyrodniczego braku lęgów gatunków ptaków oraz miejsc bytowania nietoperzy. Kontrolę zajęcia obiektów przeprowadzić należy nie wcześniej niż 2-3 dni przed ich wyburzeniem.
57. Należy stosować oświetlenie LED-owe lub inne niepowodujące zwabiania owadów (światło białe), będących atrakcyjnymi żerowiskami dla nietoperzy. Oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, należy stosować lampy ze strumieniem światła skierowanym na określoną powierzchnię. Temperatura barwowa oświetlenia nie może przekraczać 4000 K.
58. Planowane do realizacji ekrany przezroczyste powinny być konstruowane z wielu osobnych elementów ustawionych pod kątem do siebie, tak by były widoczne dla ptaków. Sprawdzonym rozwiązaniem są pionowe kolorowe pasy na ekranie (odblaskowe, pomarańczowe lub czerwone), umieszczane co 10 cm. Krajowe dobre praktyki w tym zakresie wskazują na najwyższą skuteczność zapór z czarnych pionowych pasów o szerokości minimum 2 cm, umieszczonych w odległości nie większej niż 10 cm. Nie przewiduje się obsadzania drzewami i krzewami, ani pnączami ekranów od strony jezdni. Zalecane jest jednak stosowanie ekranów akustycznych matowych, nieprzezroczystych, przy jednoczesnych nasadzeniach krzewami i drzewami odpowiednio aranżującymi ekran w otoczenie.
59. Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji należy prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym, w szczególności teriologicznym, chiropterologicznym, ornitologicznym, botanicznym, herpetologicznym, entomologicznym. Osoby sprawujące nadzór powinny posiadać odpowiednią wiedzę oraz doświadczenie w prowadzeniu prac terenowych i identyfikacji gatunkowej. Zadaniem nadzoru przyrodniczego będzie bieżąca kontrola wpływu prowadzonych prac przygotowawczych i budowlanych na występujące w obszarze inwestycji i na terenach z nim sąsiadujących gatunki flory i fauny oraz stwierdzone siedliska przyrodnicze. Nadzór musi również obejmować nadzorowanie i korygowanie poprawności wykonania działań minimalizujących.

Zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:

- a) szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę,
- b) nadzorowanie wykonywania niezbędnych działań zabezpieczających, np. wygrodzeń, przed rozpoczęciem prac budowlanych w rejonach występowania siedlisk przyrodniczych i stanowisk chronionych gatunków, udział przy lokalizowaniu, projektowaniu i nadzorowaniu wykonania zbiornika zastępczego dla płazów,
- c) nadzór nad uprzedzającymi przedsięwzięciami pracami przygotowawczymi, jak wycinka drzew i krzewów, zdejmowanie humusu, lokalizacja zaplecza budowy, prace odwodnieniowe itp.,
- d) każdorazowe zapoznavanie się, przed przystąpieniem do prac budowlanych w

danym rejonie, z terenem przyległym do pasa inwestycji, celem stwierdzenia pojawienia się bądź zanikania, okresowych zbiorników wodnych, które mogą zostać zasiedlone przez płazy i służyć jako zbiorniki rozrodcze, kontrolę powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy w którymkolwiek stadium rozwoju,

- e) zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż płotków ochronnych płazów,
- f) kontrola herpetologiczna nad likwidacją zbiorników wodnych, rozlewisk, zasypywaniem wykopów z wodą,
- g) sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopu i studzienek, czy w wykopie nie zostały uwięzione zwierzęta; osoba zajmująca się nadzorem herpetologicznym powinna dopilnować, aby wszelkie studzienki kanalizacyjne lub inne otwory, w które mogłyby wpaść płazy i inne małe zwierzęta, były szczelnie zamknięte lub zabezpieczone,
- h) wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko,
- i) nadzór nad montażem płotków ochronnych, kontrola ich stanu technicznego, nadzór nad zabezpieczeniem elementów odwodnienia drogi i innych elementów infrastruktury mogących stanowić pułapki dla drobnych zwierząt, nadzór nad wykonaniem przejść dla zwierząt oraz zagospodarowaniem otoczenia tych przejść,
- j) kontrola prac prowadzonych w korytach cieków (np. umocnienia wylotów wód opadowych), czas trwania nadzoru przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych; np. przypadku herpetofauny nadzór powinien być prowadzony na całym odcinku trasy w okresie marzec-wrzesień.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji, o których mowa w art. 72 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 2024 r., poz. 1112 ze zm.), w tym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, należy uwzględnić wymagania dotyczące ochrony środowiska przedstawione poniżej oraz określone w pkt. II niniejszej decyzji:

1. W celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku dla przedmiotowego odcinka drogi należy zaprojektować przezroczyste ekrany akustyczne o następujących parametrach i lokalizacji:

Oznaczenie ekranu	Strona drogi	Kilometraż projektowanej obwodnicy	Długość	Wysokość	Klasa izolacyjności
E-1	prawa	od km ok. 26+446 do km ok. 26+486	ok. 40,0 m	2,0 m	Nie mniejsza niż B3

E-2	lewa	od km ok. 26+610 do km ok. 26+650			
-----	------	--------------------------------------	--	--	--

2. Należy zabezpieczyć wszelkie obiekty newralgiczne (studzienki odpływowe, ściekowe, studnie, separatory, rowy umocnione, głębokie wykopy o innym charakterze) przed dostaniem się zwierząt, np. poprzez montaż kratownic o drobnym oczku $0,5 \times 0,5$ cm lub z pełnych płyt lub inne rozwiązanie projektowe.
3. Zbiorniki retencyjne naziemne należy lokalizować w odległości co najmniej 50 m od zewnętrznych krawędzi przejść dla zwierząt małych oraz 100 m od zewnętrznych krawędzi przejść dla zwierząt średnich. Wszystkie zbiorniki należy ogrodzić i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych. W celu zabezpieczenia zbiorników przez przedostaniem się do nich płazów, wzdłuż całego ogrodzenia zbiorników wykonać, pod nadzorem specjalisty herpetologa, dogęszczenie jego dolnej części poprzez zastosowanie ogrodzenia z pełnych paneli lub siatki stalowej ocynkowanej o maksymalnych wymiarach oczek 5 mm x 5 mm, wysokości minimum 50 cm w części naziemnej, zagłębionego w gruncie na głębokości minimum 20 cm, z przewieszką, w części górnej długości minimum 10 cm, odchyloną pod kątem 45 -90° w stronę na zewnątrz zbiorników. Ogrodzenia zbiorników na całym przebiegu muszą być szczelne. Pas szerokości 50-80 cm przed płotkiem powinien być pozbawiony roślinności. W przypadku bramy lub furtki należy trwale przymocować płotek do ich skrzydeł tak, aby prześwit pomiędzy podłożem i skrzydłem bramy/furtki nie był większy niż 5 mm. Płotki uniemożliwiające dostawanie się płazów do zbiorników należy zamontować bezpośrednio po ich wybudowaniu.
Ściany zbiornika od strony planowanej drogi powinny być strome. Natomiast ściany przeciwnie powinny być łagodnie wyprofilowane o nachyleniu $\leq 1:2,5$.
W linii ogrodzeń zbiorników otwartych, położonych na przeciwnych brzegach względem drogi, należy wykonać rampy ewakuacyjne umożliwiające opuszczenie zbiorników przez płazy i inne małe zwierzęta, ponad ogrodzeniem ochronnym.
4. Przy przejściach dla małych zwierząt i płazów zaprojektować płotki ochronne i ochronno-naprowadzające. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające wykonać przed oddaniem drogi do eksploatacji, z uwzględnieniem poniższych wytycznych:
 - a) wysokość ponad poziom gruntu powinna wynosić minimum 50 cm;
 - b) ogrodzenie powinno być wkopane w grunt na głębokość minimum 20 cm;
 - c) ogrodzenie powinno być wykonane z pełnych paneli;
 - d) w części górnej ogrodzenie powinno mieć przewieszkę o długości minimum 10 cm, odgiętą „na zewnątrz” od drogi pod kątem 45-90°;
 - e) na końcach ogrodzeń należy wykonać zawrotki w kształcie litery „C” lub „U”;
 - f) ogrodzenia powinny być szczelnie połączone z przyczółkami przejść i przepustów;
 - g) w pasie bezpośrednio przylegającym do ogrodzeń ochronno-naprowadzających nie wolno stosować wysiewu i nasadzeń roślin, które mogą utrudniać naprowadzanie zwierząt na przejścia i mogą ułatwiać wspinanie się i przekraczanie ogrodzeń;
 - h) należy prowadzić kontrole techniczne i utrzymaniowe ogrodzeń ochronno-naprowadzających trzy razy w roku, tj. przed migracjami wiosennymi (luty – marzec), przed migracjami młodych osobników (koniec maja/początek czerwca),

przed migracjami jesiennymi (sierpień). W przypadku stwierdzenia uszkodzeń, braku szczelności, ubytków, itp. należy niezwłocznie zrealizować odpowiednie naprawy, a także usuwać roślinność przerastającą konstrukcje wygrodzeń, ułatwiającą wspinanie się zwierząt.

5. Wskazuje się na potrzebę wykonania stałych grodzień ochronnych w następującym orientacyjnym kilometrażu:

Kilometraż		Strona	Długość [m]
Początek	Koniec		
Droga DW830			
24+829 – 24+871		P	131
25+387 – 25+441		L	144
25+623 – 25+654		L	88
26+139 – 26+174		L	114
26+639 – 26+921		L	473
26+628 – 26+951		P	308
27+470 – 27+782		L	313
27+471 – 27+780		P	404
29+307 – 29+596		L	422
29+341 – 29+608		P	270
31+565 – 31+866		L	302
31+566 – 31+865		P	302
31+934 – 32+019		L	233
32+831 – 33+127		L	302
32+992 – 0+000 (km istn. DW 830)		L	272
32+834 – 33+131		P	307
0+000 (km istn. DW830) - 33+425		L	369

6. Wytyczne dla przejść dolnych dla małych zwierząt (zające, wydry, łasice, gryzonie, płazy, gady):
- wymiary minimalne: szerokość (światło poziome) $\geq 1,5$ m, wysokość (światło pionowe) $\geq 1,0$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$,
 - przekrój prostokątny przejścia z dopuszczeniem niewielkich skosów konstrukcyjnych w narożnikach,
 - przejścia zespolone z rowem powinny posiadać obustronne suche półki dla zwierząt, wyniesione ponad poziom zalewania rowu o minimalnej szerokości $2 \times 1,9$ m oraz wysokości $1,5$ m
 - nie stosować półek suchych z koszy kamiennych (gabionów), powierzchnie suchych półek wyrównać i pokryć rodzimym gruntem;
 - suche półki powinny łączyć się z terenem otaczającym przejście w sposób umożliwiając swobodne przechodzenie zwierząt;

- f) obustronne ogrodzenie ochronno-naprowadzające (płotki) wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z półkami;
- g) rowy odwodnieniowe oraz melioracyjne w strefach naprowadzania zwierząt skanalizowane.
7. Wytyczne dla przejść dla płazów: dla obiektów do 20 m szerokość $\geq 1,0$ m, wysokość $\geq 0,75$ m.
8. Lokalizacja przejść dla małych zwierząt (około):

Lp.	Nazwa	Przybliżony kilometraż
1	PZM-3A	~26+784 (DW 830) (zespalone z rowem drogowym)
2	PZM-3B	~14,3 (zespalone z rowem drogowym)
3	PZM-5	~27+627 (DW 830)
4	PZM-6A	~29+454 (DW 830)
5	PZM-6B	~29+462 (DW 830)
6	PZM-11 (przejście dla płazów)	~31+716 (DW 830)
7	PZM-12 (przejście dla płazów)	~32+982 (DW 830)
8	PZM-13 (przejście dla płazów)	~0+064,30 (istniejąca DW 830)

9. Wytyczne dla przejść dolnych dla średnich zwierząt:
- wysokość (światło pionowe) $\geq 2,5$ m,
 - wymiary minimalne – szerokość (światło poziome) ≥ 6 m,
 - współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$ (suche),
 - wzdłuż ogrodzenia naprowadzającego powinny zostać wykonane gęste nasadzenia z drzew i krzewów gatunków rodzimych dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych oraz chętnie zjadanych przez zwierzęta;
 - podłoże pod obiektem powinno zostać wysypane gruntem pochodzącym z rejonu przejścia; niedopuszczalne jest wykorzystanie gruntu pochodzącego z wykopów i zanieczyszczonego materiałami budowlanymi takimi jak gruz, pręty stalowe, czy resztki innych materiałów.

10. Lokalizacja przejść dla średnich zwierząt (około):

Lp.	Nazwa	Kilometraż obiektu
1	ES-2	~25+457 (DW 830)
2	PG-10	~31+296 (DW 830)

11. Lokalizacja przejścia dla dużych ssaków po powierzchni jezdni na odcinku od km 32+355 do km 32+550. Na wyznaczonym odcinku zakłada się trwałe ograniczenie prędkości jazdy do 50 km/h. Na tym odcinku należy zastosować wypłaszczenie skarp w celu umożliwienia bezpiecznego przejścia zwierzętom.

12. Na powierzchni przejść dla zwierząt powinny zostać luźno rozlokowane karpy korzeniowe, duże gałęzie i pnie, które mogą posłużyć mniejszym zwierzętom za schronienie.

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

Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania będzie uzależniona od wyników sporządzonej analizy porealizacyjnej.

W przypadku, gdy standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Należy zrealizować następujące działania dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

Przedsięwzięcie należy objąć 3 – letnim monitoringiem wykonywanym w ciągu 6 lat po oddaniu drogi do użytkowania w zakresie:

- a) monitorowania udatności i trwałości nasadzeń zastępczych; w przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów nasadzenia uzupełniające należy wykonać najpóźniej w następnym roku kalendarzowym, pod nadzorem przyrodniczym; nasadzenia należy uzupełniać w stosunku 1:1;
- b) monitorowania wykorzystywania przejść dla zwierząt i szczelności wygradzeń ochronno-naprowadzających;
- c) monitorowania śmiertelności zwierząt.

Na podstawie wyników przeprowadzonego monitoringu należy określić skuteczność zastosowanych rozwiązań minimalizujących, a także ewentualną potrzebę podjęcia dodatkowych działań.

Monitoring powinien zostać wykonany przez specjalistów z zakresu ornitologii, teriologii, herpetologii, chiropterologii i botaniki. Wyniki monitoringu w postaci raportów należy każdorazowo przedkładać, w terminie do 2 miesięcy po zakończeniu pełnego roku monitoringu, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie i Burmistrza Nałęczowa, przy czym ostatni raport powinien zawierać podsumowanie całości przeprowadzonego monitoringu.

VI. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność ponownego przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 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.

VII. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska.

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać analizę zasięgu hałasu powodowanego w wyniku użytkowania przedmiotowej drogi, w odniesieniu do całego odcinka projektowanej obwodnicy, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną określoną przez ministra właściwego do spraw środowiska poprzez:

- a) procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów hałasu (łącznie z pomiarami natężenia ruchu) w następujących punktach pomiarowych:
- obręb Drzewce – Kolonia, gm. Nałęczów: działka ewid. 162/2, działka ewid. 272/1, działka ewid. 362/2, działka ewid. 164,
 - obręb Łopatki, gm. Wąwolnica: działka ewid. 84/3,
 - obręb Celejów, gm. Wąwolnica: działka ewid. 307;
- b) procedurę obliczeniową z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w podpunkcie a),

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 Burmistrzowi Nałęczowa, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie.

W przypadku stwierdzenia przekroczeń standardów jakości środowiska należy podjąć stosowne działania mające na celu dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

VIII. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Dla przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność realizacji z uwzględnieniem wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej ponieważ nie zalicza się do zakładów stwarzających takie zagrożenie.

IX. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Uzasadnienie

Do Burmistrza Nałęczowa dnia 08.12.2022 r. wpłynął wniosek Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, ul. Bohdana Dobrzańskiego 3, 20-262 Lublin reprezentowanego przez pełnomocnika przedstawiciela firmy Promost Consulting Sp. Z o.o. Sp. k. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 (Etap II)”. Do wniosku dołączono załączniki zgodne z art. 74 ww. ustawy ooś.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 dalej zw. ustawą ooś) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowej sprawie jest Burmistrz Nałęczowa.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekroczyła dziesięć. Mając na uwadze art. 74 ust. 3 ww. ustawy ooś, o przebiegu postępowania strony informowano poprzez obwieszczenia - zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego - „Strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególny tak stanowi; w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia”. Z uwagi na przebieg inwestycji nie tylko przez teren Gminy Nałęczów ale i przez obszar Gminy Kurów oraz Gminy Wąwolnica obwieszczenia dotyczące prowadzonego postępowania były przekazywane do Burmistrza Kurowa i Burmistrza Wąwolnicy w celu upublicznienia w sposób zwyczajowo przyjęty tj. na Biuletynie Informacji Publicznej oraz tablicach ogłoszeń.

Powyższe przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane, jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 7, 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity - Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

Obwieszczeniem z dnia 22 grudnia 2022 r. znak: IZ.6220.9.2022.KK zawiadomiono o wszczęciu przedmiotowego postępowania. Następnie działając na podstawie art. 64 ust. 1 ww. ustawy ooś, Burmistrz Nałęczowa wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach, oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Radomiu o opinie, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie (dalej RDOŚ w Lublinie) po uzupełnieniu dokumentacji, postanowieniem znak: WSTV.4240.248.2022.IBK.4 z dnia 08.03.2023 r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie wskazując zakres raportu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach opinią sanitarną nr ONS-NZ.9012.4.3.2023 z dnia 12.01.2023 r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Radomiu postanowieniem znak: WA.ZZŚ.4.435.1.417.2022.SP z dnia 05.01.2023 r. wyraziło opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazując jednocześnie na konieczność określenia w decyzji warunków i wymagań o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ww. ustawy ooś oraz nałożenie obowiązku działań o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 2 lit. b.

W wyniku analizy przedłożonych dokumentów tj. wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami, map oraz stanowisk organów opiniujących Burmistrz Nałęczowa podzielił stanowisko zawarte w postanowieniu RDOŚ w Lublinie uznając, że zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 (Etap II)” i dnia 13.04.2023 r. wydał postanowienie znak: IZ.6220.9.2022.KK stwierdzające konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, co zostało poprzedzone dokładną analizą przesłanek wynikających z art. 63 ust. 1 i art. 68 ustawy ooś. W wydanym postanowieniu określono także zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko. O wydaniu postanowienia poinformowano strony obwieszczeniem z dnia 13 kwietnia 2023 r. znak: IZ.6220.9.2022.KK. Następnie postanowieniem z dnia 30.05.2023 r. zawieszono postępowanie do czasu przedłożenia raportu oceny oddziaływania na środowisko. Pismem z dnia 17.11.2023 r. pełnomocnik inwestora przedłożył raport wraz z mapą z zaznaczonym przewidywanym terenem na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej. Po czym Burmistrz Nałęczowa postanowieniem z dnia 27.11.2023 podjął zawieszone postępowanie (obwieszczenie z dnia 27.11.2023 r. znak: IZ.6220.9.2022.KK). Zgodnie z art. 77 ust 1 pkt 1 ustawy ooś, wnioskiem z dnia 20.11.2023 r. Burmistrz Nałęczowa zwrócił się do RDOŚ w Lublinie o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia. Do pozostałych organów opiniujących ze względu na art. 77 ust. 1 pkt 2) i 4) nie zwrócono się o zajęcie stanowiska ponieważ ww. organy opiniujące wyraziły wcześniej opinię, że dla tego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W związku z wezwaniami

RDOŚ w Lublinie dokonywano uzupełnień raportu oraz przedłożono wypisy i wyrisy z miejscowego planu zagospodarowani przestrzennego na obszarach objętych inwestycją. Ostateczną wersję raportu pełnomocnik inwestora przedstawił pismem z dnia 18.06.2024 r. którą przekazano do RDOŚ w Lublinie w dniu 02.07.2024 r. Postanowieniem z dnia 03.04.2025 r. (znak: WOOS.4221.61.2023.IBK.8 RDOŚ w Lublinie uzgodnił realizację przedsięwzięcia w wariantcie preferowanym przez wnioskodawcę i określił warunki realizacji. Następnie przystąpiono do przeprowadzenia procedury udziału społeczeństwa i obwieszczeniem z dnia 14.03.2025 znak: IZ.6220.9.2022.KK poinformowano społeczeństwo zgodnie z art. 79 ust. 1 ww. ustawy ooś o toczącym się postępowaniu i możliwości zapoznania się z aktami sprawy wyznaczając 30 dniowy termin na składanie uwag i wniosków w sprawie prowadzonego postępowania (zgodnie z Rozdziałem II ww. ustawy ooś). W wyznaczonym terminie do tut. Urzędu w wyniku prowadzonego udziału społeczeństwa nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków. W toku postępowania również nie zgłoszono żadnych uwag do planowanej inwestycji. W wyznaczonym terminie udziału społeczeństwa wpłynął jeden wniosek o udostępnienie akt sprawy co zostało uczynione w ustawowym terminie. Należy zwrócić uwagę, że w 2022 r. przed wszczęciem przedmiotowego postępowania Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie prowadził szerokie konsultacje dotyczące przebiegu II etapu obwodnicy Nałęczowa, odbyły się spotkania z mieszkańcami 25.07.2022 r. na terenie gminy Nałęczów i 27.07.2022 r. na terenie gminy Wąwolnica dodatkowo na stronach internetowych urzędów udostępniono wstępne materiały z planowanym przebiegiem drogi. Spotkania cieszyły się dużym zainteresowaniem, umożliwiono mieszkańcom składanie uwag. To działanie Inwestora pozwoliło na udzielenie zainteresowanym osobom wszelkich informacji i wyjaśnienie wątpliwości na temat planowanego przedsięwzięcia a także uwzględnienie ewentualnych uwag przed rozpoczęciem etapu ostatecznego projektowania.

Działając na podstawie art. 75 ust. 4 ww. ustawy ooś oraz dysponując ostatecznym raportem o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko wnioskiem z dnia 14.03.2025 r. znak: IZ.6220.9.2022.KK zwrócono się do Burmistrza Kurowa oraz Burmistrza Wąwolnicy o wydanie opinii w zakresie realizacji przedsięwzięcia przebiegającego przez obszar gmin administrowanych przez ww. organy. Burmistrz Kurowa postanowieniem znak: OŚ.6220.1.2025 z dnia 02.04.2025 r. pozytywnie zaopiniował przedsięwzięcie z zastrzeżeniem dotyczącym nawierzchni dróg gminnych przecinających się z planowanym przedsięwzięciem. Mając powyższe na uwadze zwrócono się do pełnomocnika wnioskodawcy o zajęcie stanowiska ws. złożonych zastrzeżeń. Pismem z dnia 05.05.2025 r. pełnomocnik wnioskodawcy odniósł się do postanowienia Burmistrza Kurowa wskazując na możliwość uwzględnienia w dokumentacji projektowej złożonych uwag. Burmistrz Wąwolnicy w terminie 30 dni od otrzymania wniosku o opinię nie zajął stanowiska dlatego zgodnie z art. 75 ust. 5b ww. ustawy ooś uznaje się jako brak zastrzeżeń do złożonego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mając na uwadze art. 10 kodeksu postępowania administracyjnego zawiadomieniem z dnia 06.05.2025 r. znak: IZ.6220.9.2022.KK poinformowano strony o zebranych dowodach i materiałach sprawy przed wydaniem decyzji wyznaczając 7 dniowy termin od dnia doręczenia zawiadomienia na zapoznanie się z aktami sprawy. W wyznaczonym terminie do tut. Urzędu nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi dotyczące przedmiotowego postępowania.

W toku postępowania pełnomocnik inwestora złożył wniosek o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności uzasadniając go ważnym interesem społecznym i gospodarczym wskazując na kilka argumentów. Między innymi podniesiono temat poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, fakt uciążliwości obecnego układu komunikacyjnego dla statusu uzdrowiska Nałęczów,

kolejnym argument to, że przedmiotowa inwestycja ma fundamentalne znaczenie dla miasta Nałęczów, posiadające status uzdrowiska, gdzie istniejąca droga wojewódzka nr 830 przebiega przez strefę A uzdrowiska Nałęczów, tereny z zabudową mieszkaniową, co w połączeniu z obecnym stanem układu drogowego powoduje utrudnienia w odbywaniu się płynnego ruchu drogowego i stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców i kuracjuszy. Jak wskazano w piśmie pełnomocnika wnioskodawcy budowa obwodnicy Nałęczowa w jej wnioskowanym zakresie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców, a w wyniku zmniejszenia ilości pojazdów przejeżdżających przez te miejscowości, zdecydowanie poprawi się komfort życia (mniejsza emisja hałasu i spalin), co niewątpliwie przyczyni się do polepszenia warunków życia codziennego i pozwoli na dalsze funkcjonowanie Nałęczowa jako miasta posiadającego status „uzdrowiska”. Zastosowanie rozwiązań drogowych minimalizujących kolizyjność i wykonania elementów drogi o wysokich parametrach jakościowych, zapewniających także ochronę terenów przyległych do dróg objętych inwestycją przed uciążliwościami, które drogi te mogłyby powodować. Sytuacja ta ulegnie znacznym polepszeniu ze względu na poprowadzenie drogi wojewódzkiej nr 830 w nowym przebiegu. Realizacja spowoduje również wyprowadzenie ruchu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 poza teren Kazimierskiego Parku Krajobrazowego. Należy tu również wskazać, że przedmiotowa inwestycja, w domknięciu z wykonanym I etapem budowy obwodnicy Nałęczowa, stanowić będzie drogę istotną dla sił zbrojnych. Powyższe przesłanki w pełni uzasadniają istnienie szczególnego interesu społecznego oraz wyjątkowo ważnego interesu strony (Inwestor), którym jest zarządca drogi odpowiedzialny za budowę nowych dróg oraz zapobieganie powstawaniu zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi. Biorąc powyższe pod uwagę Burmistrz Nałęczowa uznał, że wniosek ze względu na ważny interes społecznym jakim jest przyspieszenie procesu inwestycyjnego dla realizacji tak ważnego dla regionu przedsięwzięcia jaki jest budowa obwodnicy Nałęczowa jest zasadny.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miasta Nałęczów przebiegającej przez gminę Nałęczów, Wąwolnica i Kurów (etap II). Przedsięwzięcie znajduje się w odległości ok. 50 m od strefy C uzdrowiska Nałęczów. Przedmiotowa inwestycja polega na budowie drogi publicznej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną oraz przebudową kolidującej istniejącej infrastruktury, jak wynika z akt sprawy jest inwestycją strategiczną która będzie realizowana na podstawie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej. Z akt sprawy wynika, że obszar planowanej inwestycji przebiega w większości przez tereny nie objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego za wyjątkiem terenów w miejscowości Celejów, Łopatki, Karmanowice i Klementowice. Zgodnie z art. 80 ust. 2 ww. ustawy ooś właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim - z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, jeżeli plany te zostały odpowiednio uchwalone albo przyjęte. Natomiast zgodnie z art. 80 ust. 2a ww. ustawy ooś przepisu ust. 2 nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji strategicznych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie powiatu puławskiego w województwie lubelskim, na obszarze miejscowości:

- Strzelce, Piotrowice, Drzewce, Drzewce-Kolonia (gm. Nałęczów),
- Łopatki, Karmanowice, Celejów (gm. Wąwolnica),
- Klementowice (gm. Kurów).

Krajobraz w najbliższym otoczeniu inwestycji to głównie krajobraz kulturowy, przekształcony i

zdominowany przez obiekty będące tworem człowieka – zabudowa mieszkaniowa domów jednorodzinnych z ogrodami przydomowymi, drogi prywatne (dojazdowe), drogi polne; ponadto krajobraz pól uprawnych, użytków rolnych, plantacji (porzeczki, aronii czarnej, rzadziej chmielu zwyczajnego) a także krajobraz łąk i zadrzewień śródpolnych. Krajobraz urozmaicają fragmenty lasów, które sąsiadują z obszarem projektowanej drogi.

Przebieg obwodnicy w wariantcie preferowanym przez wnioskodawcę przedstawia się następująco: początek drogi znajduje się w km 24+618, koniec – w km 33+768. Projektowany odcinek drogi rozpoczyna się w miejscu zakończenia I etapu obwodnicy Nałęczowa, tj. na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 826 w m. Strzelce, z wykorzystaniem zaprojektowanego w pierwszym etapie wlotu drogi powiatowej nr 2540L. Powiązanie z drogą nr 2540L w km ok. 24+801 na projektowanym skrzyżowaniu SK1 typu rondo średnie trzywlotowe jednopasowe o średnicy zewnętrznej 45,0 m i szerokości pasa ruchu 6,0 m. Wokół ronda zaprojektowano ciągi piesze i rowerowe oraz powiązano je z istniejącą drogą powiatową nr 2540L oraz z projektowanym układem drogowym w ramach etapu I obwodnicy Nałęczowa. Zatokę autobusową zaprojektowaną w ramach I etapu obwodnicy na zachodnim wlocie drogi powiatowej nr 2540L przy skrzyżowaniu etapu I obwodnicy z drogą wojewódzką nr 826, przeniesiono na zachodni wlot skrzyżowania SK1. Projektowane jezdnie dodatkowe DJ1-L i DJ1-P, zapewniające obsługę terenów przyległych, dowiązano w tym miejscu do drogi powiatowej 2540L po północnej i południowej stronie skrzyżowania SK1. Dalej trasa główna obwodnicy wraz z jezdniami dodatkowymi po obu stronach biegnie w kierunku zachodnim. W km ok. 25+457 zaprojektowano estakadę w ciągu jezdni drogi wojewódzkiej. W celu ułatwienia dostępu do pól uprawnych po obu stronach obwodnicy, pod estakadą zaprojektowano drogę łączącą obie jezdnie dodatkowe. W km ok. 26+521 trasy głównej jezdni dodatkową po prawej stronie drogi włączono do istniejącej drogi gminnej nr 107869L.

W km ok 27+121 w m. Drzewce-Kolonia zaprojektowano skrzyżowanie SK2 z drogą powiatową nr 2543L. Skrzyżowanie zaprojektowano jako rondo średnie jednopasowe o szer. pasa ruchu 6,0 m. Wokół skrzyżowania zaprojektowano ciągi piesze i rowerowe wraz z ich dowiązaniem do istniejącego układu drogowego drogi powiatowej z uwzględnieniem planowanej budowy chodnika po stronie południowej drogi nr 2543L. Ścieżkę rowerową włączono również do jezdni dodatkowej DJ1-L. Jezdnię dodatkową DJ1-L dowiązano do drogi powiatowej nr 2543L po zachodniej stronie skrzyżowania SK2. Dalej projektowana droga biegnie w kierunku północnym, przekraczając drogę powiatową nr 2536L oraz Nadwiślańską Kolej Wąskotorową. W miejscu tym (km ok. 27+362) zaprojektowano wiadukt drogowy w ciągu drogi wojewódzkiej nad ww. obiektami. Następnie trasa odgina się w kierunku północno-zachodnim, przybliżając się do terenu linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk. Po północnej stronie zaprojektowano jezdnię dodatkową DJ2-P zapewniającą dostęp do nieruchomości pozostawionych pomiędzy obwodnicą, a terenem kolejowym. Po stronie południowej poprowadzono jezdnię dodatkową DJ2-L zapewniającą skomunikowanie pól uprawnych i plantacji. W km ok. 29+332 zlokalizowano skrzyżowanie SK3 z drogą powiatową nr 2539L. Skrzyżowanie zaprojektowano jako skanalizowane z wydzielonymi pasami do skrętu w lewo na obu wlotach drogi wojewódzkiej. W związku z lokalizacją skrzyżowania zaprojektowano przebudowę fragmentu drogi powiatowej nr 2539 na odcinku ok. 600 m. Do południowego wlotu drogi nr 2539L włączono jezdnię dodatkową DJ2-L. Północny wlot drogi nr 2539L dowiązano do jej istniejącego przebiegu tuż przy istniejącym przejeździe kolejowym. Następnie trasa kontynuuje swój przebieg wzdłuż terenu kolejowego. Po północnej stronie drogi zlokalizowano jezdnię dodatkową DJ3-P zapewniającą dostęp do pól zlokalizowanych pomiędzy obwodnicą, a terenem kolejowym. W km ok 30+238 zaprojektowano wiadukt drogowy

nad istniejącą drogą gminną nr 112832L. Następnie droga przebiega po terenie byłej cegielni w m. Łopatki, odgina w kierunku zachodnim i przecina istniejącą linię napowietrzną wysokiego napięcia 100kV w km ok 30+700. Istniejącą zabudowę oraz pola uprawne po stronie północnej obwodnicy powiązano z zewnętrznym układem drogowym poprzez jezdnię dodatkową DJ4-P oraz przejazd gospodarczy zlokalizowany pod drogą wojewódzką w km ok. 31+296. Po stronie południowej dostęp z przyległych pól do drogi publicznej zapewnią jezdnie dodatkowe DJ3-L i DJ4-L. Następnie trasa obwodnicy biegnie wzdłuż terenów leśnych i w km ok. 33+175 przecina istniejący przebieg drogi wojewódzkiej nr 830 w m. Karmanowice. W miejscu tym zaprojektowano skrzyżowanie SK4 typu rondo średnie jednopasowe o szerokości pasa ruchu 6,0 m. Wokół ronda zaprojektowano ciągi piesze i rowerowe oraz włączono je w starodroże drogi wojewódzkiej nr 830. W związku z projektowanym skrzyżowaniem SK4, istniejącą zatokę autobusową zlokalizowaną przy drodze nr 830 w kierunku Nałęczowa przeniesiono za skrzyżowanie SK4 w kierunku południowym. Jezdnie dodatkowe DJ4-L i DJ5-P włączono do starodroża drogi wojewódzkiej nr 830 po południowej i północnej stronie skrzyżowania SK4. Projektowany odcinek zakończono w km ok. 33+768, włączając się w istniejący przebieg drogi wojewódzkiej w kierunku Kazimierza Dolnego. Odcinek o długości ok. 600 m pomiędzy skrzyżowaniem SK4, a włączeniem w istniejący przebieg drogi nr 830 jako odcinek przejściowy, nie został wyposażony w jezdnie dodatkowe, w związku z tym na odcinku tym dopuszczono zjazdy z przyległych nieruchomości bezpośrednio na drogę wojewódzką. W sąsiedztwie nowoprojektowanego odcinka drogi znajdują się tereny rolne i nieużytki, tereny leśne, drogi i linia kolejowa oraz tereny mieszkaniowe. Obwodnica przecina drogi wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Na omawianym terenie znajdują się napowietrzne i kablowe linie elektroenergetyczne.

Przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem:

- budowa jednojezdniowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 830 o długości trasy głównej ok. 9,15 km,
- rozbudowa/budowa skrzyżowań z innymi drogami publicznymi z dostosowaniem nośności nawierzchni drogi do 115 kN/oś,
- budowa dodatkowych jezdni obsługujących ruch z terenów przyległych do drogi DW830,
- budowa nowych i przebudowa istniejących chodników i ścieżek rowerowych,
- budowa zatok autobusowych wraz z budową dojazdów,
- budowa, rozbudowa lub przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych na działki przyległe do drogi wojewódzkiej DW830,
- budowa nowych obiektów inżynierskich (mosty, estakada, przepusty, wiadukty drogowe, przejazd gospodarczy),
- budowa kanału technologicznego,
- budowa nowego i rozbudowę istniejącego systemu odwodnienia korpusu drogowego, w tym budowa/przebudowa rowów drogowych i odpływowych, budowa/przebudowa przepustów, budowa kanalizacji deszczowej oraz zbiorników na wody opadowe i roztopowe,
- budowa/przebudowa oświetlenia drogowego,
- przebudowa/zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z budowaną drogą i obiektami inżynierskimi,

- wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją oraz zagospodarowanie zieleni w granicach pasa drogowego,
- budowa urządzeń ochrony środowiska wskazanych w warunkach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- zniesienie barier architektonicznych w obrębie budowanego odcinka drogi dla zapewnienia dostępności dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób niepełnosprawnych,
- zapewnienie obsługi komunikacyjnej wszystkim działkom zlokalizowanym przy drodze objętej zakresem zamówienia z uwzględnieniem istniejącego sposobu ich zagospodarowania/własności.

Przedsięwzięcie wiąże się także z rozbiórką, budową, przebudową i/lub zabezpieczeniem infrastruktury w zakresie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami elektroenergetycznymi WN 110kV, SN 15kV i nn 0,4kV, sieciami telekomunikacyjnymi, kanalizacją sanitarną, wodociągami rozdzielczymi, gazociągami średniego i niskiego oraz wysokiego ciśnienia.

Realizacja inwestycji wymaga także przeprowadzenia rozbiórki m. in.:

- obiektów kubaturowych kolidujących z inwestycją (w tym niezamieszkałych budynków mieszkalnych, budynków gospodarczych),
- ogrodzeń posesji,
- obiektów małej architektury,
- istniejących odcinków dróg i przepustów w niezbędnym zakresie.

Podstawowe parametry projektowanego odcinka obwodnicy Nałęczowa:

- Klasa techniczna drogi „G” (droga główna)
- Nośność: 115 kN/oś
- Kategoria ruchu: KR3
- Prędkość projektowa: $V_p=70$ km/h z odcinkowym obniżeniem do 50 km/h w rejonie przejścia przez m. Drzewce Kolonia oraz nad koleją wąskotorową
- Prędkość miarodajna: $V_m=90$ km/h z odcinkowym obniżeniem do 70 km/h w rejonie przejścia przez m. Drzewce Kolonia oraz nad koleją wąskotorową
- Szerokość jezdni: 2x3,50 m
- Szerokość pobocza: 1,25 m
- Chodniki o szerokości 2,00 m
- Ścieżki rowerowe dwukierunkowe o szerokości 2,00 m

W przedstawionym raporcie oceny oddziaływania na środowisko oprócz scharakteryzowanego powyżej wariantu preferowanego przez Wnioskodawcę przedstawiono także racjonalny wariant alternatywny różniący się od wariantu preferowanego przebiegiem trasy. Parametry drogi oraz projektowana konstrukcja nawierzchni są tożsame dla każdego z analizowanych wariantów.

Wariant alternatywny na odcinku od km 24+618 do ok. 28+700 oraz od ok. 31+600 do ok. 33+740 ma przebieg identyczny z wariantem preferowanym. Na odcinku od 28+700 trasę drogi odgięto w kierunku południowym w celu poprowadzenia jej nad drogą nr 2539L w m. Łopatki w rejonie terenu byłej cegielni oraz istniejącego zakładu Andros Polska Sp. z o. o. W wyniku odgięcia drogi w wariantcie alternatywnym w kierunku południowym, część zabudowy mieszkaniowej zlokalizowana będzie pomiędzy projektowaną drogą a terenem kolejowym. Ponadto droga będzie przebiegać w znacznym zbliżeniu do ww. zabudowy w porównaniu do wariantu preferowanego. Długość całkowita trasy wariantu wynosi ok. 9105 m.

Opierając się o dane z raportu oraz uzgodnienia RDOŚ w Lublinie dokonano analizy porównawczej możliwych wariantów przedsięwzięcia. Na podstawie wielokryterialnej analizy rozpatrywanych wariantów, opierającą się na kryteriach społecznych, środowiskowych i techniczno-ekonomicznych, stwierdzono, że najbardziej korzystnym rozwiązaniem jest wariant preferowany przez Inwestora. Przebieg trasy wariantu preferowanego jest tożsamy lub zbliżony do rezerwy terenu przeznaczonego pod obwodnicę, uwzględnionego w obowiązujących dokumentach planistycznych. Wariant alternatywny charakteryzuje się większą powierzchnią terenu niezbędną do realizacji Inwestycji. Przebieg tego wariantu jest najmniej zgodny z obowiązującymi dokumentami planistycznymi. Trasa tego wariantu jest również najmniej korzystna ze względu na fakt, iż powoduje pozostawienie istniejącej zabudowy wzdłuż dróg DP 2539L oraz DG107737 w rejonie m. Łopatki, w wąskim korytarzu pomiędzy linią kolejową nr 7 oraz planowaną obwodnicą, co może wpłynąć na obniżenie komfortu życia mieszkańców. Biorąc powyższe pod uwagę Burmistrz Nałęczowa podziela stanowisko wnioskodawcy o realizacji przedsięwzięcia w wariantcie preferowanym.

Jak wskazano w raporcie w przypadku niepodejmowania realizacji przedsięwzięcia i pozostawienia obecnego układu drogowego cały ruch pojazdów będzie się koncentrował w przebiegu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 830 prowadzącej przez teren miasta Nałęczów. Skutkować to będzie w kolejnych latach pogorszeniem stanu środowiska w stosunku do stanu obecnego oraz pogorszeniem warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Realizacja przedsięwzięcia ma na celu:

- odciążenie układu drogowego miasta Nałęczów, posiadającego status uzdrowiska, poprzez wyprowadzenie ruchu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 poza miasto oraz poza teren Kazimierskiego Parku Krajobrazowego;
- zwiększenie przepustowości drogi wojewódzkiej nr 830 oraz podniesienie swobody ruchu na drodze;
- wzrost bezpieczeństwa ruchu, w tym ograniczenie liczby wypadków drogowych na przedmiotowym odcinku;
- poprawę komfortu podróży drogą DW830 i czasu jej trwania;
- racjonalizację kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury komunikacyjnej;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.
- zwiększenie atrakcyjności m. Nałęczowa jako uzdrowiska;
- umożliwienie nieograniczonego dostępu do infrastruktury drogowej osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że dojazd do budowy będzie odbywał się z wykorzystaniem istniejących dróg powiatowych, gminnych. W przypadku pozostałych dróg przewiduje się ich minimalne wykorzystanie do prowadzenia ruchu dla potrzeb budowy. Przewiduje się lokalizację baz i zapleczy na terenie budowy, z minimalizacją zajmowanego terenu. Przebieg dróg technologicznych wyznaczono w ciągu planowanych dróg docelowych. Zaplecza budowy zostaną zorganizowane w rejonie placów postojowych dla maszyn środków transportu, parkingów dla pracowników. Zaplecza budowy, drogi technologiczne będą miały charakter tymczasowy i będą lokalizowane w obrębie terenu planowanego do zajęcia pod inwestycję. Po zakończeniu robót budowlanych teren przeznaczony pod zaplecza budowlane, składy materiałów itp. zostanie przywrócony do stanu pozwalającego na jego użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem. W raporcie wskazano, że wszelkie prace związane z budową drogi zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla ludzi i środowiska.

Roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu ze względu na charakter i zakres prac, częściowo prace zostaną wykonane ręcznie (roboty wykończeniowe). Część robót np. rozbiórka drobnych elementów będzie prowadzona ręcznie bez użycia hałaśliwych maszyn. Układanie warstw bitumicznych będzie wykonywane mechanicznie, w sposób ciągły. Przed przystąpieniem do robót ziemnych zostanie zdjęta warstwa humusu, który zostanie następnie wykorzystany przy pracach wykończeniowych na projektowanych skarpach oraz związanych z urządzeniem przydrożnej zieleni.

Patrząc na zakres stwierdzono, że przedsięwzięcie związane jest z emisją hałasu do środowiska. Zgodnie z raportem w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi znajdują się tereny podlegające ochronie przed hałasem, takie jak tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej, mieszkaniowo-usługowej oraz tereny zabudowy związanej z pobytem dzieci i młodzieży (szkoła). Kwalifikacji akustycznej terenów sąsiadujących z drogą dokonano na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku rodzaj terenu chronionego akustycznie przyjęto zgodnie z faktycznym wykorzystaniem tego terenu w oparciu o stanowiska organów właściwych w tym zakresie. Dopuszczalne poziomy hałasu określono zgodnie z tabelą 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Z 2014 r. poz. 112). Jak wynika z raportu podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu powodowana pracą ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz ruchu środków transportu (pojazdów ciężarowych), wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Oddziaływanie to będzie miało charakter krótkotrwały, przemijający przejściowy. Zastosowanie przewidywanych rozwiązań chroniących środowisko, m. in. takich jak ograniczenie prowadzenia prac budowlanych i rozbiórkowych do pory dziennej (z wyjątkiem tych prac wymagających zachowania ciągłości ze względu na uwarunkowania technologiczne), lokalizowanie baz i zapleczy budowy w możliwie największej odległości od terenów chronionych przed hałasem przyczyni się do zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny podczas realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym oraz podziеляjąc stanowisko RDOŚ w Lublinie w sentencji decyzji określono szereg działań mających wpływ na ograniczenie uciążliwości powodowanych przez hałas. W celu określenia wpływu etapu użytkowania projektowanej obwodnicy na klimat akustyczny terenów sąsiadujących z przedmiotowym przedsięwzięciem, przeprowadzono w raporcie analizę akustyczną. Przewidywany zasięg hałasu określono z wykorzystaniem oprogramowania komputerowego SoundPlan ver. 8.2, przeprowadzającego obliczenia zgodnie z zalecaną przez Unię Europejską metodą obliczeniową. Prognozę hałasu wykonano dla każdego z analizowanych wariantów przebiegu planowanej obwodnicy.

Analizę akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono dla następujących horyzontów czasowych:

- 1) 2027 r. – rok oddania drogi do użytkowania,
- 2) 2037 r. – 10 lat po oddaniu drogi do użytkowania.

Obliczenia równoważnego poziomu dźwięku wykonano dla pory dziennej i dla pory nocnej. Z raportu wynika, że w obliczeniach uwzględniono sytuację najbardziej niekorzystną dla środowiska. Z przeprowadzonej analizy wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny wynika, że w perspektywie roku 2037 przewiduje się wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W związku z tym dla projektowanego odcinka obwodnicy Nałęczowa konieczne jest podjęcie działań ochronnych – zastosowanie ekranów akustycznych. Lokalizację zabezpieczeń akustycznych przyjęto dla warunków najbardziej niekorzystnych, czyli roku 2037. W

sentencji decyzji określono parametry i lokalizację ekranów zgodnie z postanowieniem RDOŚ w Lublinie. Po zastosowaniu proponowanych środków ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia na tereny sąsiednie chronione pod względem akustycznym.

W celu określenia możliwego skumulowanego oddziaływania akustycznego projektowanej obwodnicy z drogami wojewódzkimi nr 830 i 826 inwestor wykonał analizę akustyczną uwzględniającą prognozowany ruch na ww. drogach wojewódzkich w perspektywie roku 2027 i 2037. Przeprowadzone obliczenia wykazały, że na etapie użytkowania planowanej obwodnicy w pobliżu istniejących dróg wojewódzkich nie wystąpią ponadnormatywne oddziaływania w zakresie emisji hałasu do środowiska tj. przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Należy podkreślić, że projektowana obwodnica przebiega w pobliżu linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na odcinku w kilometrażu (drogi): 29+050 – 30+200. W odniesieniu do możliwego oddziaływania skumulowanego wynikającego z funkcjonowania projektowanej obwodnicy i ww. linii kolejowej w raporcie stwierdzono, że użytkowanie planowanej drogi nie będzie powodowało znaczącego negatywnego oddziaływania akustycznego na ww. terenach podlegających ochronie przed hałasem. Jak wynika z raportu oraz postanowienia uzgadniającego RDOŚ w Lublinie warunki akustyczne panujące na ww. terenach będą kształtowane w głównej mierze przez linię kolejową, natomiast wpływ projektowanej obwodnicy będzie miał charakter pomijalny. Zgodnie z raportem rozwiązania przewidziane dla ograniczenia hałasu od linii kolejowej będą wystarczające dla zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

W przedmiotowej decyzji uwzględniając przedstawioną w raporcie propozycję (a także powtórzoną w uzgodnieniu RDOŚ w Lublinie) nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w której należy dokonać porównania zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska. W punkcie VII niniejszej decyzji określono czas opracowania oraz wskazano organy którym należy przedstawić sporządzoną analizę porealizacyjną. W przypadku stwierdzenia przekroczeń standardów jakości środowiska będzie należało podjąć stosowne działania mające na celu dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Drgania mogące wystąpić w związku z realizacją analizowanej inwestycji dotyczą zarówno etapu budowy, jak i późniejszego użytkowania drogi. Główne źródła drgań w fazie realizacyjnej to intensywna praca maszyn budowlanych oraz ruch pojazdów transportowych. Jak wynika z raportu, choć oddziaływania te mogą być odczuwalne w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, nie przewiduje się ich znaczącego wpływu ani na zdrowie ludzi, ani na konstrukcje budynków. Ze względu na położenie planowanej trasy, podczas prowadzenia robót z wykorzystaniem maszyn emitujących drgania zaleca się stosowanie środków ograniczających to oddziaływanie. W tym celu, jeszcze przed rozpoczęciem prac i po ich zakończeniu, w sentencji decyzji przewidziano wykonanie inwentaryzacji technicznej budynków znajdujących się w zasięgu potencjalnego wpływu inwestycji. Równa nawierzchnia oraz odpowiednia podbudowa – wykonana z materiałów o korzystnych właściwościach fizykomechanicznych – mają według raportu skutecznie ograniczyć drgania podczas eksploatacji drogi. W związku z tym, nie przewiduje się, aby wibracje były odczuwalne w otoczeniu nowej trasy.

Zgodnie z raportem, na podstawie wskazanych danych Państwowego Monitoringu

Środowiska w miejscach dostępnych dla ludności, nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku. Źródłami promieniowania są istniejące w okolicy linie elektroenergetyczne oraz stacje bazowe sieci komórkowych.

Projektowana trasa przecina linię napowietrzną WN 110 kV Nałęczów–Klementowice (sekcji odciągowej 23–27, długość ok. 1 km), co skutkuje koniecznością jej przebudowy. Prace te obejmować będą m.in. wymianę zawieszonych przewodów fazowych i izolatorów (obostrzenie 2. stopnia) zachowując normatywne odległości pionowe od projektowanej niwelety jezdni, a w razie potrzeby – montaż nowego słupa w linii energetycznej. Wszystkie działania będą prowadzone z zachowaniem wymaganych przepisami odległości pionowych od projektowanej niwelety jezdni.

Inwestycja nie wpłynie na zmianę poziomu promieniowania elektromagnetycznego – zarówno jego zakres, jak i intensywność pozostaną na poziomie dotychczasowym. Przebieg linii w tym obszarze dotyczy terenów rolnych, w pobliżu zabudowań gospodarczych i inwentarskich, lecz bezpośrednie sąsiedztwo mogące powodować oddziaływanie na budynki mieszkalne zostało wykluczone.

Raport jednoznacznie stwierdza, że inwestycja spełni normy określone w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z 17 grudnia 2019 r. w zakresie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku. Po zakończeniu ewentualnych prac związanych z przebudową linii energetycznej, zaplanowano pomiary kontrolne, które pozwolą ocenić rzeczywisty poziom emisji.

Jeśli chodzi o zanieczyszczenie powietrza, największe emisje będą związane z funkcjonowaniem sprzętu budowlanego i robotami ziemnymi. Oddziaływania te mają charakter nieorganizowany- przejściowy i ustąpią po zakończeniu inwestycji. W celu ich ograniczenia zaplanowano: ograniczenie zużycia paliw, stosowanie sprawnych maszyn, bezpyłowy transport i rozładunek materiałów oraz odpowiednie składowanie i zabezpieczanie substancji sypkich (np. poprzez skrapianie, magazynowanie pod przykryciem, stosowanie plandek), co zostało uwzględnione w warunkach realizacji przedmiotowej decyzji.

W fazie robót związanych z rozbiórką istniejących obiektów może wystąpić pylenie, oddziaływanie to ma być ograniczone przez skrapianie poszczególnych elementów.

W dokumentacji przedsięwzięcia wskazano, że realizacja inwestycji przyczyni się do usprawnienia ruchu i poprawy płynności jazdy, co w konsekwencji pozwoli na ograniczenie emisji pyłów – m.in. pochodzących z tarcia opon i hamowania pojazdów. Przeniesienie części ruchu (zwłaszcza ciężarowego) z centrum Nałęczowa na nową obwodnicę ma również wpłynąć na ograniczenie emisji spalin. Główne źródło zanieczyszczeń powietrza w fazie eksploatacji będzie stanowił ruch drogowy. Prognozę emisji przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych: roku 2027 (planowane oddanie drogi do użytku) oraz roku 2037 (dziesięć lat po uruchomieniu). Obliczenia oparto na prognozowanym natężeniu ruchu i danych o tle zanieczyszczeń uzyskanych z Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Do modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń użyto programu opartego na modelu CALINE3. Analizę przeprowadzono zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. dotyczącym wartości odniesienia dla wybranych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87). Wyniki wykazały, że w żadnym z analizowanych horyzontów czasowych nie dojdzie do przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń – projekt spełnia zatem wymogi prawa w zakresie ochrony powietrza.

Jak wynika ze zgromadzonej dokumentacji w tym opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Radomiu planowana inwestycja położona jest na terenie *Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 406 - Niecka Lubelska, zbiornik Lublin o charakterze*

porowo szczelinowym. Stan jakościowy wód podziemnych GZWP nr 406 zakwalifikowano jako dobry. Dominują tu wody zaliczane do klasy I i II. Projektowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych. Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. nr poz. 1911) planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze oznaczonym kodem europejskim PLGW200088, leżącym w regionie wodnym Środkowej Wisły o nazwie Jednolita Część Wód Podziemnych JCWPd Nr 88. Stan chemiczny i ilościowy JCWPd oceniono jako dobry. Celem środowiskowym jest: dobry stan chemiczny, dobry stan ilościowy. Osiągnięcie tych celów oceniono jako niezagrażone. Dla JCWPd, ze względu na ujmowanie na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia (powyżej 100 m³/dobę), przypisano dodatkowy cel środowiskowy: utrzymanie stałych wartości wskaźników fizykochemicznych wód przeznaczonych do spożycia, aby zapobiec konieczności modyfikacji procesów uzdatniania wód. Jednolite Części Wód Powierzchniowych objęte inwestycją: PLRW200062386 „Bystra do dopł. spod Wąwolnicy” Typ: potok wyżynny węglanowy, substrat drobnoziarnisty Stan wód: zły. JCWP zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Cele: dobry stan ekologiczny i chemiczny. Termin osiągnięcia celu przedłużono do 2021 r. PLRW2000623923 „Kurówka od źródeł do Białki bez Białki” Typ: potok wyżynny węglanowy, substrat drobnoziarnisty. Stan wód: zły. JCWP zagrożona. Cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny i chemiczny. Termin osiągnięcia przedłużono do 2021 r. PLRW2000923899 „Bystra od dopt. spod Wąwolnicy do ujścia” Typ: mała rzeka wyżynna węglanowa Stan wód: zły. JCWP zagrożona. Termin osiągnięcia przedłużono do 2021 r. PLRW2000623892 „Dopływ z Lasu Stockiego” Typ: potok wyżynny węglanowy, substrat drobnoziarnisty Stan wód: dobry. JCWP niezaliczona do zagrożonych. Cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny i chemiczny.

Zgodnie z opinią Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie planowane przedsięwzięcie nie będzie naruszać celów środowiskowych wyznaczonych w Dyrektywie 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r., ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. WE L 327 z 22.12.2000; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz.15, t. 5, str. 275 ze zm.), tj.: zaspokojenia zapotrzebowania na wodę ludności, rolnictwa i przemysłu, promowania zrównoważonego korzystania z wód, ochrony wód i ekosystemów od wód zależnych pozostających w dobrym stanie, poprawy jakości wód i stanu ekosystemów zdegradowanych działalnością człowieka, zmniejszenia zanieczyszczenia wód podziemnych, zmniejszenia skutków powodzi i suszy. Z uwagi na rodzaj, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko przewiduje się, iż realizacja i eksploatacja oraz likwidacja przedsięwzięcia nie spowoduje ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych, oraz będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911). Mając na uwadze opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz zapewnienie najmniejszej uciążliwości inwestycji w sentencji decyzji ujęto warunki określone przez ww. organ. Jednostka hydrogeologiczna posiada oznaczenie 1abCr₃III, co wskazuje, że główny użytkowy poziom wodonośny znajduje się w warstwach wieku kredowego, na głębokości kilkunastu – do ponad 20 m p.p.t. Stopień zagrożenia zanieczyszczeniami antropogenicznymi określono jako średni, na obszarze o niskiej odporności poziomu głównego, bez ognisk zanieczyszczeń. W wariantcie preferowanym przez Inwestora najbliższe ujęcie wód podziemnych położone będzie w odległości 315 – 425 m. Inwestycja nie będzie oddziaływać na

ujęcia wód podziemnych. Zwierciadło wód podziemnych horyzontu czwartorzędowego stabilizuje na poziomie od 0,7 do 2,0 m p.p.t. W miejscach występowania wysokiego poziomu wód, w trakcie prowadzenia robót ziemnych związanych z budową zbiorników retencyjnych, zapewnione będzie odwodnienie wykopów. Metoda odwodnienia zostanie dostosowana do rzeczywistego stanu wód gruntowych w czasie realizacji robót: igłofiltrów lub odwodnienie powierzchniowe z wykorzystaniem np. pomp przeponowych. Ze względu na wysoki poziom wód gruntowych oraz złożone warunki gruntowe nie przewiduje się zbiorników infiltracyjnych. Nie przewiduje się ingerencji w ciek o stałym przepływie wody. W celu przeprowadzenia wód opadowych, okresowo płynących suchymi dolinami, przez korpus drogi oraz korpusy jezdni dodatkowych, projektuje się mosty, wiadukty, przejazdy gospodarcze i przepusty, w tym obiekty z funkcją przejść dla zwierząt. Planowana jest rozbiórka i odbudowa przepustów, budowa nowych przepustów, estakady, mostów i wiaduktów.

Estakada o długości ok. 195 m, przewidziana w kilometrze ok. 25+457 drogi DW830, służyć ma do bezkolizyjnego przeprowadzenia ruchu zwierząt małych i średnich, okresowo mokrych dolin oraz przejazdu gospodarczego pod drogą DW830. Zaprojektowano czteroprzęsłowy ustrój nośny belkowy, żelbetowy, kablobetonowy o schemacie statycznym belki ciągłej, podpory pośrednie w postaci dwóch filarów i masywne przyczółki żelbetowe z ścianami bocznymi równoległymi do drogi. Mostowe przejście dla zwierząt zlokalizowane w kilometrze ok. 26+784 drogi DW 830 oraz w kilometrze ok. 2+037 drogi DJ1L służyć ma do bezkolizyjnego przeprowadzenia zwierząt małych i okresowo mokrego rowu pod ww. drogami. Długość obiektu na DW830 wyniesie ok. 23,6 m, na DJ1L ok. 14,1 m. Zaprojektowano monolityczne ramownice żelbetowe o przekroju otwartym, prostokątnym, o wymiarach w świetle ok. 5,7 m x min. 1,5 m. W kilometrze ok. 27+362 drogi DW830 projektowany jest wiadukt do bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi DP2536L, drogi DJ2L i kolei wąskotorowej pod projektowaną drogą DW830. Długość obiektu wyniesie ok. 100,5 m. Zaprojektowano dwuprzęsłowy ustrój nośny belkowy, żelbetowy, kablobetonowy o schemacie statycznym belki ciągłej oraz podporę środkową w postaci dwóch filarów i masywne przyczółki żelbetowe z ścianami bocznymi równoległymi do drogi. Drugi wiadukt, o długości ok. 45,15 m, służy bezkolizyjnemu przeprowadzeniu drogi gminnej 107737L pod projektowaną drogą DW 830. Zlokalizowany jest w kilometrze ok. 30+238 drogi DW 830. Zaprojektowano jednoprzęsłowy ustrój nośny zespolony typu beton-beton z prefabrykowanych belek typu T zespolonych monolityczną płytą żelbetową, przyczółki żelbetowe z ścianami bocznymi równoległymi do drogi. Odwodnienie korpusu drogi wraz z drogami poprzecznymi będzie realizowane za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych oraz urządzeń odwadniających korpus drogowy i ograniczających napływ wód z terenu przyległego, w postaci: kanalizacji deszczowej, rowów, przepustów, zbiorników, ścieków i drenów. Planowane jest również oczyszczenie i udrożnienie istniejących urządzeń melioracyjnych i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego. Wody z jezdni będą odprowadzane do rowów drogowych, otwartych, trapezowych oraz, odcinkowo, głównie w rejonie skrzyżowań, poprzez system szczelnej kanalizacji (układ kanałowy). Z rowów przydrożnych odprowadzane będą do istniejących rowów, cieków oraz projektowanych zbiorników retencyjnych za pomocą kanalizacji kanałowej. Zbiorniki wyposażone będą w przelewy awaryjne do odbiorników. Wody spływające z powierzchni jezdni będą zbierane przez rowy trapezowe o szerokości dna 0,4 m oraz nachyleniu skarp 1:1, 1:1,5 i 1:2,5. Na większości przebiegu obwodnicy spływ wód opadowych do rowów odbywa się powierzchniowo. Lokalnie, na odcinkach wyższych nasypów, w celu ochrony skarp przed erozją, zastosowano wzdłuż odwadnianych odcinków drogi ścieki trójkątne z okresowym rzutem do rowów poprzez wpusty z przykanalikami. W przypadku głębokich wykopów, gdy

możliwy jest napływ wody z przyległego terenu, przewiduje się wykonanie rowów stokowych w rejonie projektowanej estakady, na północ od dodatkowej jezdni DJ1-P, na odcinku od km 25+417 do km 25+666.

W miejscach obiektów inżynierskich oraz dla niektórych odcinków drogi zaprojektowano odwodnienia w postaci drenaży i układu zbierania wód stokowych rowami drogowymi w celu przejścia wody spoza pasa drogowego, z jednoczesnym zachowaniem nienaruszonych stosunków wodnych na terenach przyległych. W fazie eksploatacji warstwa gruntu pod dnem rowów, będących odbiornikami wód opadowych i roztopowych, powinna zabezpieczać wody podziemne przed zanieczyszczeniem. Do gromadzenia wód opadowych i roztopowych przewiduje się wykonanie zbiorników retencyjnych z funkcją odparowania oraz retencyjnych z kanałami odpływowymi do odbiorników. Ze względu na złożone warunki gruntowo-wodne nie przewiduje się możliwości wykonania zbiorników infiltracyjnych. Wszystkie zbiorniki będą zbiornikami otwartymi, szczelnymi. Będą stale wypełnione wodą, przy założeniu ubytku wody w wyniku parowania lub odprowadzenia do istniejących cieków. Konstrukcja ziemna o ścianach i dnie umocnionych płytami. Nachylenie skarp 1:1,5 i 1:2. Zbiorniki przewidziano w przybliżonych kilometrażach względem DW 830:

- Zbiornik retencyjny nr 1 w km ok 24+850
- Zbiornik retencyjny nr 2 w km ok 25+427
- Zbiornik retencyjny nr 3 w km ok 25+633
- Zbiornik retencyjny nr 4 w km ok 26+154
- Zbiornik retencyjny nr 5 w km ok 26+754
- Zbiornik retencyjny nr 6 w km ok 26+811
- Zbiornik retencyjny nr 7 w km ok 27+758
- Zbiornik retencyjny nr 8 w km ok 29+536
- Zbiornik retencyjny nr 9 w km ok 31+976

Na kanałach DN200-800 odprowadzających wody opadowe i roztopowe do odbiorników oraz zbiorników retencyjnych, zaprojektowano wyloty kanalizacyjne w wersji prefabrykowanej. Skarpy i dno rowów drogowych przed studniami wpadowymi oraz przy wylotach należy umocnić płytami betonowymi prefabrykowanymi ażurowymi typu PS o wymiarach np. 0,15 x 0,75 x 1,5 m (lub inne wymiary) na podsypce zwirowej lub z pospółki, otwory wypełnić humusem z nasionami traw, a powyżej zadarnić. Na wylotach kanałów należy zamontować klapy zwrotne stalowe. Umocnienia skarp i dna przy studniach wpadowych i przy wylocie obejmuje odcinek 2,0 m. Wykonanie kanalizacji deszczowej wymaga prób technologicznych z użyciem wody. Szacuje się zapotrzebowanie w ilości 20,1 m³, z poborem z sieci wodociągowej. Zużyte wody zostaną odwiezione do oczyszczalni ścieków.

Zgodnie z przedstawionym raportem na obszarze inwestycji nie stwierdzono występowania sieci drenarskich. W przypadku odkrycia, na etapie budowy, urządzeń drenarskich, wszystkie elementy kolidujące z planowaną inwestycją zostaną przebudowane. W miejscu kolizji z istniejącymi rowami (dot. drogi powiatowej 2539L w km ok. 29+300 – 29+840 oraz na końcowym odcinku obwodnicy, w rejonie ronda SK-4) przewiduje się przebudowę powyższych rowów zgodnie z nowoprojektowanymi elementami drogi.

Jak wynika z przedstawionej dokumentacji sieci wodociągowej i kanalizacyjnej kolidujące z drogami i ulicami na terenie inwestycji będą przebudowane lub zabezpieczone. Odcinki wodociągów rozdzielczych będą wymagały przełożenia poza pas jezdny lub wykonania przejść poprzecznych pod drogami. Przebudowywane odcinki wodociągów zostaną uzbrojone zgodnie z

obowiązującymi przepisami, a przejścia poprzeczne pod drogami zostaną zabezpieczone rurami ochronnymi. Istniejące hydranty, zasuwki i inne uzbrojenie zostanie zlikwidowane. Nowe uzbrojenie zostanie wybudowane na nowych odcinkach rurociągów. Przebieg sieci zostanie wytyczony najkrótszymi możliwymi odcinkami. W przypadku kanalizacji sanitarnej w dobrym stanie technicznym odcinki sieci zostaną zabezpieczone z jednoczesną regulacją wysokościową studni a odcinki kolidujące wysokościowo lub sytuacyjnie z planowanym przedsięwzięciem zostaną przełożone zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi i obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się odprowadzanie wód opadowych z drogi z wykorzystaniem istniejących odprowadzeń lub nowych układów kanalizacyjnych, w zależności od etapu robót. Zagospodarowanie wód opadowych może polegać na ich wykorzystywaniu do zraszania dróg celem zapobiegania nadmiernemu pyleniu, podlewania terenów zielonych itp. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych będą okresowo odbierane przez specjalistyczną firmę i wywożone do oczyszczalni ścieków. Bazy materiałowe, zaplecze socjalne budowy, miejsca postoju maszyn budowlanych należy zorganizować na powierzchni utwardzonej, poza terenami o płytkim zaleganiu wód gruntowych i miejscami stagnowania wody oraz w odległości ponad 100 m od zbiorników wodnych. Biorąc powyższe pod uwagę w sentencji decyzji określono warunki jakie należy spełnić na etapie realizacji inwestycji.

W celu zminimalizowania oddziaływania oraz uwzględniając dane z raportu w trakcie budowy należy stosować zabezpieczenia przed:

- przypadkowym skażeniem oraz zamuleniem kanalizacji wskutek zwiększonej erozji z terenu budowy – poprzez zabezpieczenia wykopów i oczyszczanie wód z terenu budowy przed odprowadzeniem (np. poprzez osadniki ziemne),
- zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy dróg; materiały mogące powodować zagrożenie dla wód będą magazynowane możliwie krótko na szczelnym podłożu, z zabezpieczeniem przed kontaktem z wodami opadowymi,
- wyciekami oleju z maszyn i samochodów, poprzez użytkowanie sprawnego technicznie sprzętu budowlanego oraz stosowanie sorbentów do strącania zanieczyszczeń ropopochodnych (paliw, smarów, olejów itp.), magazynowanie substancji ropopochodnych na uszczelnionym podłożu w specjalistycznych pojemnikach, najlepiej pod zadaszeniem,
- zanieczyszczeniem wód – po wykonaniu robót związanych z przemieszczaniem gruntów zapewnić możliwie szybkie umocnienie skarp i obsianie trawą, celem ograniczenia erozji powierzchniowej i spływu zawiesiny do systemu odwodnienia.
- wykorzystanie jako miejsca postoju maszyn terenów już utwardzonych i uszczelnionych (np. wyłączane czasowo fragmenty istniejących lub wykonanych dróg),
- stosowanie zabezpieczeń miejscowych np. płyt drogowych, folii, mat lub tac podkładanych bezpośrednio pod miejsce naprawy, dla stanowisk konserwacji i remontów bieżących maszyn i pojazdów,
- nieprowadzenie na terenie budowy remontów związanych z usuwaniem substancji ropopochodnych lub innych substancji niebezpiecznych z układów paliwowych lub chłodniczych.
- tankowanie sprzętu budowlanego na wydzielonych i uszczelnionych powierzchniach, a w przypadku braku możliwości zastosowania tego rozwiązania w odniesieniu do niektórych maszyn – z zastosowaniem tac pod złączkami przewodów paliwowych,
- stosowanie zabezpieczeń miejscowych, np. dla stanowisk agregatów prądotwórczych,

wykonanych w formie szczelnej wanny,

- w przypadku konieczności wykonania odwodnienia wykopów zastosować technologię umożliwiającą ograniczenie obszaru obniżonego zwierciadła wód gruntowych do terenu budowy, aby nie wykraczał poza obszar realizacji przedsięwzięcia.

Jak wynika z opracowanego raportu stężenie zanieczyszczeń w wodach opadowo-roztopowych z drogi dla przewidywanego natężenia ruchu pojazdów, będzie niższe niż krytyczne wartości określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, z powyższych względów nie przewiduje się procesu oczyszczania wód opadowych. Materiały wykorzystywane w toku budowy to m.in.: mieszanki mineralno – asfaltowe, kruszywa, mieszanki gruntowo – cementowe, betonowe elementy prefabrykowane (krawężniki, kostki, płyty), beton cementowy, stal, woda, piasek, kruszywo, emulsje asfaltowe, farby, humus. Na obecnym etapie, przed ostatecznym wykonaniem dokumentacji projektowej, nie są znane przewidywane ilości materiałów, surowców, paliw, energii i innych czynników produkcji budowlanej. Należy również zwrócić uwagę, że ilości te mogą być zależne od przyszłego Wykonawcy robót (m.in. od sprzętu technicznego jakiego będzie używał). Materiały te w większości są obojętne dla środowiska. Zgodnie z przekazanymi informacjami na etapie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi oraz na wodę do bieżącego utrzymania terenów zieleni (w tym okresowe podlewanie) w ilości ok. 80 m³/sezon. Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę. Zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie przewiduje się zużycia ponadnormatywnych ilości surowców.

Energia elektryczna będzie używana do oświetlenia drogi oraz zasilenia miejsc kontroli i ważenia pojazdów. Oświetlenie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa jej użytkowania. dobowe zapotrzebowanie na energię elektryczną wynosi około 25kWh dla wariantu preferowanego.

W odniesieniu do możliwości wystąpienia awarii na etapie użytkowania drogi wymieniono wypadki np. pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne i rozlania się substancji poza teren szczelnej powierzchni drogi lub przedostania się do kanalizacji deszczowej. Dla powyższej sytuacji projektuje się możliwość zablokowania kanalizacji przy pomocy zastawek oraz zastosowanie sorbentów, celem ograniczenia przemieszczania się substancji z wodami do gruntu. W odniesieniu do zagrożenia przez spływy wód wywołane ekstremalnymi opadami w odniesieniu do mostów i przepustów, w raporcie wskazano, że odwodnienie drogi zaprojektowano w sposób umożliwiający bezpieczne odprowadzenie wody zarówno z terenu drogi, jak i terenów przyległych, przy równoczesnym maksymalnym wykorzystaniu terenów zielonych i kanalizacji, przewidywanych jako elementów retencyjnych.

Z przekazanego raportu wynika, że planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza strefami ujść rzek, poza obszarami przylegającymi do jezior, poza strefami ochrony ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych oraz poza obszarami wybrzeży. Przy uwzględnieniu określonych w niniejszej decyzji warunków realizacji a także planowanych rozwiązań, jakie będą funkcjonować na etapie eksploatacji, przedsięwzięcie nie będzie powodować znaczącego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne w otoczeniu inwestycji.

Odnosnie zagospodarowania odpadów na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady związane z: robotami ziemnymi, usuwaniem nawierzchni z istniejącej jezdni, pracami

rozbiórkowymi, ułożeniem nawierzchni, itp. Z informacji przedstawionych w raporcie wynika, że część odpadów powstających podczas prac ziemnych (niezanieczyszczone masy ziemne i osady) rozbiórkowych i remontowych (odpady budowlane) zostanie wykorzystana na miejscu, mając na uwadze zapisy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz. 796). W przypadku niewykorzystania ich w miejscu powstawania zostaną przekazane odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne decyzje, celem dalszego zagospodarowania.

Zgodnie ze wskazaniem z raportu destrukta (odpad o kodzie 17 03 02) będzie ponownie wykorzystywany po spełnieniu warunków utraty statusu odpadów. W przypadku braku możliwości ponownego jego wykorzystania, jako odpad należy przekazać odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne decyzje, celem dalszego zagospodarowania. Odpady niebezpieczne o kodzie 17 06 05* - *Materiały budowlane zawierające azbest*, będą magazynowane w bezpieczny sposób, izolowane od terenu inwestycji, ogrodzone osłonami zabezpieczającymi emisję szkodliwych włókien oraz pyłu do środowiska. Wszystkie pozostałe odpady powstające na etapie realizacji inwestycji należy magazynować selektywnie w wyznaczonym miejscu lub odpowiednich pojemnikach na zapleczu budowy, a następnie przekazywać odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne zezwolenia. Magazynowanie odpadów na etapie realizacji Inwestycji musi być zgodne z wymogami wynikającymi z rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 1742). Na etapie funkcjonowania drogi wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą również będzie dochodziło do emisji odpadów. Ich rodzaje i ilość będzie ściśle związana z natężeniem ruchu pojazdów poruszających się po niej i ilości uczestników. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy o odpadach, obowiązek zagospodarowania odpadów powstających w fazie eksploatacji będzie spoczywał na wytwórcy odpadów, a więc na podmiotach świadczących usługi w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw, chyba, że umowa o świadczenie usługi stanowi inaczej. Zatem wszystkie odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia należy przekazywać uprawnionym podmiotom zajmującym się zagospodarowaniem, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami określoną w ustawie o odpadach.

Jak wynika z raportu właściwy sposób gospodarowania odpadami powstającymi na każdym etapie przedsięwzięcia, zapewnienie ich selektywnego magazynowania, ponownego ich użycia (w sytuacji jeśli jest to możliwe), czy też przekazywania w pierwszej kolejności do odzysku, przyczyni się do minimalizacji odpadów trafiających do unieszkodliwiania np. poprzez składowanie, co za tym idzie ograniczenia ich znaczącego negatywnego wpływu na środowisko. Warunki dotyczące sposobu postępowania z powstającymi odpadami uregulowane są ustawą o odpadach oraz aktami wykonawczymi i do przestrzegania ich Inwestor jest zobowiązany powszechnie obowiązującymi przepisami prawa. W sentencji wskazano szereg warunków dotyczących zagospodarowania odpadów które zapewnią właściwe postępowanie.

Jak wskazano w raporcie i w postanowieniu RDOŚ w Lublinie preferowany wariant przedsięwzięcia zlokalizowany jest niemal w całości w otulinie Kazimierskiego Parku Krajobrazowego, natomiast w okolicach miejscowości Karmanowice przebiega przez jego obszar. Dodatkowo, w promieniu 5 km od planowanej inwestycji znajdują się pomniki przyrody, zespół przyrodniczo-krajobrazowy oraz położony niespełna 4 km dalej specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 – Płaskowyż Nałęczowski (PLH060015). Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza obszarami wodno-błotnymi, strefami nadbrzeżnymi oraz poza terenami jeziornymi; nie

przecina również żadnego korytarza ekologicznego o znaczeniu ogólnokrajowym. Z uwagi na charakter, skalę, specyfikę oraz lokalizację inwestycji, można uznać, że nie doprowadzi ona do pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych ani siedlisk gatunków, dla których ustanowiono obszary Natura 2000 na terenie województwa lubelskiego. Przedsięwzięcie nie będzie miało również negatywnego wpływu na gatunki będące przedmiotem ochrony w ramach tych obszarów ani nie naruszy ich integralności, nie spowoduje uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków dla których wyznaczono obszary Natura2000. Realizacja inwestycji nie przyczyni się do degradacji, podziału przestrzennego ani ograniczenia powierzchni siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych, ani też do zaburzeń w funkcjonowaniu systemu obszarów Natura 2000. Nie spowoduje również efektów skumulowanych, które mogłyby wpływać na te tereny. Inwestycja nie wpłynie na bioróżnorodność na ocenianym terenie.

Zarówno w trakcie realizacji inwestycji, jak i podczas jej późniejszego użytkowania, pod warunkiem wdrożenia wskazanych działań ochronnych określonych w przedmiotowej decyzji, nie wystąpią oddziaływania na środowisko przyrodnicze mogące skutkować znaczącym wpływem na obszary Natura 2000, Kazimierski Park Krajobrazowy lub inne cenne przyrodniczo elementy środowiska. Etapem poprzedzającym opracowanie raportu była przeprowadzona w 2022 roku inwentaryzacja przyrodnicza. Badania prowadzono w pasie terenu o szerokości co najmniej 150 m po obu stronach osi planowanej drogi, a w miejscach o szczególnej wartości przyrodniczej zakres ten został zwiększony. W przypadku bezkręgowców inwentaryzacja objęła obszar minimum 300 m po każdej stronie osi drogi, a w strefach szczególnie cennych – co najmniej 500 m. Celem prac było rozpoznanie siedlisk przyrodniczych, lokalizacji chronionych gatunków roślin i grzybów oraz stanowisk zwierząt rzadkich i objętych ochroną. Dodatkowo dokonano charakterystyki obszarów o wysokiej wartości przyrodniczej, które mogą pozostawać w pośrednim zasięgu oddziaływania inwestycji ze względu na istniejące powiązania ekologiczne.

Wśród zidentyfikowanych na analizowanym obszarze gatunków roślin naczyniowych i mszaków, pod ochroną częściową znajdują się m.in.: stoplamek szerokolistny (*Dactylorhiza majalis*), centuria pospolita (*Centaurium erythraea*), wawrzynek wilczełyko (*Daphne mezereum*), gruszyca okrągłolistna (*Pyrola rotundifolia*), drabik drzewkowaty (*Climacium dendroides*), rokitnik pospolity (*Pleurozium schreberi*) oraz płonnik pospolity (*Polytrichum commune*). W wyniku realizacji preferowanego wariantu inwestycji trwale zniszczony zostanie fragment stanowiska kruszczyków (*Epipactis* sp.). Siedlisko w którym zinwentaryzowano storczyki z rodzaju *Epipactis* oraz ich morfologia wskazują, że jest to najprawdopodobniej kruszczyk szerokolistny (*Epipactis latifolia*) – najczęściej występujący w Polsce przedstawiciel tego rodzaju. Ponadto ulegnie całkowitemu zniszczeniu jedno stanowisko drabika drzewkowatego oraz jedno z trzech stanowisk płonnika pospolitego. Oba te gatunki są powszechne i zasiedlają specyficzne dla siebie typy siedlisk. Zrealizowanie inwestycji wiązać się będzie również z częściowym zniszczeniem fragmentu populacji stoplamka szerokolistnego – najczęściej spotykanego storczyka w Polsce.

Wśród zinwentaryzowanych bezkręgowców stwierdzono obecność gatunków objętych ochroną, takich jak: czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*), mrówki rudnice (*Formica* sp.), trzmieł kamienny (*Bombus lapidarius*), trzmieł rudny (*Bombus pascuorum*), trzmieł ziemny (*Bombus terrestris*) oraz ślimak winniczek (*Helix pomatia*). Budowa drogi spowoduje częściowe zredukowanie siedliska czerwończyka nieparka – o powierzchni około 0,38 ha, co stanowi 18,9% całkowitego arealu jego występowania. Możliwe jest również częściowe naruszenie siedlisk trzmieli, jednak nie wpłynie to istotnie na trwałość ich populacji.

Wśród ssaków w strefie buforowej stwierdzono obecność m.in. jeża wschodniego

(*Erinaceus concolor*), kreta (*Talpa europaea*), wiewiórki (*Sciurus vulgaris*), zająca szaraka (*Lepus capensis*), lisa (*Vulpes vulpes*) i kuny (*Martes* sp.). Obszary przyległe do planowanej trasy są również wykorzystywane przez większe ssaki roślinożerne, takie jak: sarna (*Capreolus capreolus*), dzik (*Sus scrofa*), jeleń szlachetny (*Elaphus cervus*) i łoś (*Alces alces*). Na terenach użytkowanych rolniczo zaobserwowano również chomika europejskiego (*Cricetus cricetus*), objętego ochroną ścisłą. Łącznie w buforze inwestycji zinwentaryzowano 14 nor głównych i 3 nory zapasowe. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy wykryto 48 nor głównych oraz 20 asekuracyjnych.

Dla zapewnienia ochrony drobnych ssaków, szczególnie tych o ograniczonych możliwościach migracyjnych, konieczne będzie zdjęcie warstwy wierzchniej gleby (humusu) pod nadzorem specjalistów z zakresu ochrony przyrody. W razie potwierdzenia obecności chronionych osobników, zwłaszcza chomika europejskiego, należy je odłowić i – po uzyskaniu stosownego zezwolenia – przesiedlić na odpowiednie siedliska zastępcze. W trakcie realizacji inwestycji, w okresach aktywności chomika, teren powinien być objęty monitoringiem przyrodniczym, a w razie zagrożenia – wdrażane będą działania ograniczające wpływ na ten gatunek. W warunkach decyzji określono zapisy pozwalające na ochronę zinwentaryzowanych zwierząt zgodnie z uzgodnieniem RDOŚ w Lublinie.

Teren analizowanej inwestycji nie wyróżnia się szczególnym znaczeniem dla nietoperzy. W trakcie nasłuchów przy użyciu detektorów ultradźwięków odnotowano obecność trzech gatunków: mroczka późnego (*Eptesicus serotinus*), karlika większego (*Pipistrellus nathusii*) oraz borowca wielkiego (*Nyctalus noctula*), a także przedstawicieli rodzajów *Nyctalus* i *Myotis*. Inwestycja może chwilowo zmniejszyć dostępność żerowisk dla tych nietoperzy, jednak dzięki ich szerokim możliwościom adaptacyjnym i niewielkiej specjalizacji, osobniki przeniosą się na pobliskie tereny. Z gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE dotyczącej ochrony dzikich ptaków, inwentaryzacja potwierdziła obecność pięciu: błotniaka stawowego (*Circus aeruginosus*), bociana białego (*Ciconia ciconia*), dzięcioła czarnego (*Dryocopus martius*), gąsiorka (*Lanius collurio*) i lerki (*Lullula arborea*). Choć odnotowano występowanie chronionych gatunków ptaków, uznano, że obszar planowanej inwestycji nie stanowi szczególnie cennego siedliska dla tej grupy zwierząt, co związane jest z jego obecnym użytkowaniem – dominują tu tereny intensywnej uprawy rolnej oraz obszary zabudowane. Ptaki, dzięki wysokiej zdolności adaptacji, w części przemieścić się mogą na sąsiednie tereny, a część przystosuje się do zmienionych warunków.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej zidentyfikowano również 7 gatunków lub grup płazów: kompleks żab zielonych (*Pelophylax esculentus complex*), grzebiuszkę ziemną (*Pelobates fuscus*), ropuchę szarą (*Bufo bufo*), ropuchę zieloną (*Bufo viridis*), żabę moczarową (*Rana arvalis*), żabę trawną (*Rana temporaria*) oraz rzekotkę drzewną (*Hyla arborea*), a także 2 gatunki gadów: zaskrońca (*Natrix natrix*) i jaszczurkę zwinkę (*Lacerta agilis*).

Realizacja przedmiotowej inwestycji wiąże się z koniecznością likwidacji jednego z 21 zidentyfikowanych zbiorników wodnych. W związku z tym, w sytuacji braku odpowiednich naturalnych siedlisk w sąsiedztwie zniszczonych stanowisk, do których można byłoby przenieść płazy, wymagane będzie odtworzenie miejsc rozrodu. Nowo utworzone siedliska powinny możliwie jak najwierniej odwzorowywać warunki panujące w zniszczonych zbiornikach.

Mając na uwadze liczne występowanie żab zielonych w obrębie planowanej inwestycji, które odbywają zimowanie w takich zbiornikach, należy wdrożyć właściwe rozwiązania techniczne (które zostały określone w sentencji niniejszej decyzji zgodnie z postanowieniem RDOŚ w Lublinie), które uniemożliwią przypadkowe uśmiercenie zimujących tam osobników.

Planowana inwestycja w części przebiega m.in. przez tereny polne, przyłesne lub leśne a budowie towarzyszyć będzie także wycinka drzewostanu. Niezależnie od przepisów § 9 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, które wyznaczają ramy czasowe sezonu lęgowego (od 16 października do końca lutego), dopuszcza się prowadzenie prac wycinkowych również poza tym okresem, o ile odbywa się to pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. Przeglądy drzew powinny być przeprowadzane nie wcześniej niż trzy dni przed planowanymi pracami. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt chronionych lub ich siedlisk, konieczne będzie uzyskanie odpowiedniego zezwolenia na odstępstwa od zakazów, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W celu zminimalizowania efektu bariery ekologicznej, jaką może stanowić nowa droga, zaprojektowano łącznie 10 przejść dolnych przeznaczonych dla małych i średnich zwierząt. Ponadto, z uwagi na obecność dużych ssaków w analizowanym rejonie, przewidziano również przejście po powierzchni jezdni w lokalizacji od km 32+355 do km 32+550. Wdrożenie wskazanych przejść w wyznaczonych punktach pozwoli na utrzymanie ciągłości głównych tras migracyjnych oraz umożliwi zwierzętom swobodne przekraczanie drogi.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie trzyletniego monitoringu, który obejmie: skuteczność i trwałość nasadzeń kompensacyjnych, stopień wykorzystywania przejść dla zwierząt, skuteczność wygradzeń ochronno-naprowadzających oraz poziom śmiertelności zwierząt. Uzyskane obserwacje pozwolą na ocenę funkcjonowania zastosowanych rozwiązań i – w razie potrzeby – wdrożenie modyfikacji w zakresie technicznym lub przestrzennym, mających na celu zwiększenie efektywności przejść dla zwierząt. Wyniki monitoringu będą przedstawiane w formie raportów Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Burmistrzowi Nałęczowa.

Istotną funkcję na etapie realizacji inwestycji będzie pełnił nadzór przyrodniczy. W jego zakresie pozostaje nadzór nad odpowiednią organizacją robót oraz poprawnością wykonania elementów mających na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań, w tym przede wszystkim przepustów, ogrodzeń ochronno-naprowadzających oraz ogrodzeń tymczasowych. Niemniej ważna będzie odpowiednia aranżacja nasadzeń drzew, a wcześniej nadzór nad wycinką drzew i krzewów. Nadzór przyrodniczy powinien być stale obecny na terenie budowy. Powinien obejmować przede wszystkim kwestie określone w warunkach realizacji przedsięwzięcia zawarte w niniejszej decyzji oraz kontrolę terenu na obecność gatunków chronionych. Osoba/osoby sprawujące nadzór powinny posiadać wiedzę z zakresu ornitologii, chiropterologii, herpetologii, entomologii, botaniki i mykologii oraz posiadać doświadczenie przy realizacji inwestycji liniowych. W przedmiotowej decyzji uwzględniając postanowienie RDOŚ w Lublinie określono warunki dotyczące nadzoru przyrodniczego. Jednocześnie należy pamiętać, że wykonanie czynności ustawowo zakazanych w stosunku do dziko występujących zwierząt, roślin lub grzybów należących do gatunków chronionych, każdorazowo wymaga zezwolenia wydawanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody, które określi szczegółowo warunki realizacji wnioskowanych działań. Realizacja inwestycji nie zakłóci w drastyczny sposób zachodzących tu relacji nawet, jeśli będzie wiązała się z utratą pewnych elementów przyrodniczych, niezbędnych do realizacji inwestycji.

Jak wynika z przedstawionego raportu jak i postanowienia RDOŚ w Lublinie ze względu na podobieństwo terenów przyległych do obszaru planowanej drogi, większość zwierząt może znaleźć tu siedliska zastępcze, a ich egzystencja nie będzie drastycznie zaburzona. Również przy zachowaniu szeregu działań minimalizujących jak dostosowanie harmonogramu robót do okresów rozrodczych zwierząt, prowadzenie monitoringu przyrodniczego, zabezpieczanie terenu budowy

poprzez wykonywanie tymczasowych ogrodzeń, wykonanie obiektów z funkcją przejścia dla zwierząt czy prawidłowo prowadzona gospodarka odpadami oraz sposób postępowania z materiałami budowlanymi nie przewiduje się zubożenia bioróżnorodności tego terenu.

Odnosnie wpływu inwestycji na zabytki projektowana obwodnica przecina w rejonie miejscowości Drzewce-Kolonia istniejącą wąskotorową Nałęczowską Kolej Dojazdową, która wpisana jest do wojewódzkiego rejestru zabytków nieruchomości pod numerem A/10. W sąsiedztwie Inwestycji na terenie cegielni w m. Łopatki znajduje się piec Hoffmanna wpisany do gminnej ewidencji zabytków gminy Wąwolnica. Obiekt nie jest objęty indywidualnym wpisem do rejestru zabytków. Zgodnie z pismem Urzędu Miejskiego w Nałęczowie znak: IZ.411.2.2022.DS z dnia 28.04.2022 r. w sąsiedztwie planowanej inwestycji znajduje się pięć stanowisk archeologicznych (pradziejowy ślad osadniczy) oznaczonych numerami AZP: 76-78/86-8, 76-78/87-9, 76-78/85-7, 76-78/22-1 oraz 76-78/23-2, znajdujących się w miejscowości Bochothnica. Przebieg planowanej drogi nie koliduje z powyższymi stanowiskami. Zgodnie z pismem znak: GP.7226.W.2.2022 z dnia 24.05.2022 r. wydanym przez Urząd Gminy Wąwolnica na obszarze objętym opracowaniem znajdują się stanowiska o numerach AZP:

- 75-77/46-26, miejscowość Karmanowice (osada, ślad osadniczy),
- 75-77/45-25, miejscowość Karmanowice (osada, ślad osadniczy),
- 76-77/198-14, miejscowość Łopatki (osada, ślad osadniczy),
- 76-77/2-2, miejscowość Łopatki (osada)

Jak wynika z raportu w piśmie znak: GG.4411.2.2022 z dnia 02.06.2022 r. Urząd Gminy Kurów wskazał dwa stanowiska archeologiczne (osada pradziejowa, pradziejowy ślad osadniczy) znajdujące się ok. 500 m od planowanej inwestycji, w miejscowości Klementowice. Stanowiska oznaczone są numerami AZP: 75-77/13-13 oraz 76-77/196-12. Ponadto w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Nałęczów wyznaczono 4 stanowiska archeologiczne, które znajdują się w sąsiedztwie lub strefie kolizji z planowaną inwestycją:

- 76-78/57-5 w miejscowości Drzewce – Kolonia,
- 76-78/58-6 w miejscowości Drzewce – Kolonia,
- 76-78/59-7 w miejscowości Drzewce – Kolonia,
- 76-78/61-9 w miejscowości Drzewce – Kolonia.

Jak wskazano w raporcie warunki prowadzenia robót zostały określone w stosownej opinii Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, dotyczącej projektowanej inwestycji drogowej. Należyte prowadzenie robót oraz odpowiednie powiadomienie Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o ewentualnych znaleziskach przyczyni się braku wpływu na obiekty zabytkowe czy też stanowiska archeologiczne.

W raporcie przeprowadzono ocenę ryzyka zaistnienia poważnej awarii na analizowanym fragmencie planowanej obwodnicy, wynikającej z potencjalnych zdarzeń drogowych. W celu określenia skali zagrożenia wykonano obliczenia dotyczące prawdopodobieństwa wystąpienia poważnych incydentów, z uwzględnieniem skutków dla ludzi w przypadku pożaru, eksplozji, emisji substancji niebezpiecznych, a także wpływu na środowisko wodne – zarówno podziemne, jak i powierzchniowe – w razie wycieku węglowodorów lub cieczy mogących istotnie pogorszyć jakość tych wód. Przeprowadzone symulacje wskazują, że eksploatacja tego odcinka drogi wiąże się z niskim ryzykiem wystąpienia poważnych awarii czy też katastrofą naturalną lub budowlaną. W związku z tym nie istnieje potrzeba wdrażania dodatkowych środków w celu dalszego zmniejszania poziomu zagrożenia.

Infrastruktura drogowa uznawana jest za szczególnie podatną na oddziaływanie niektórych

zjawisk klimatycznych, takich jak intensywne opady atmosferyczne, silne podmuchy wiatru, wysokie temperatury czy warunki w rejonie zera stopni Celsjusza. Największym wyzwaniem dla systemów transportowych, w tym także dla projektowanej trasy, mogą być ekstremalne deszcze. W odniesieniu do tej inwestycji przewidziano zastosowanie rozwiązań technicznych oraz technologicznych, które zapewnią odporność obiektu na skutki zjawisk klimatycznych powiązanych ze zmianami klimatu. Użycie odpowiednich materiałów oraz zastosowanie projektowanych technicznych rozwiązań np. dotyczących odwodnienia, będą zabezpieczać przedsięwzięcie przed skutkami zmian klimatycznych. Przedsięwzięcie jest elementem nowym i będzie źródłem dodatkowej emisji gazów cieplarnianych (głównie CO₂). Emisja ta będzie związana z etapem budowy (wykorzystanie energii elektrycznej i paliw kopalnych), a także eksploatacji (zużycie energii elektrycznej oraz paliw kopalnych). Nie bez znaczenia jest także wycinka drzew i krzewów powodująca zmniejszenie absorpcji (pochłaniania) CO₂ przez rośliny. Jak wynika z ustaleń raportu należy jednak stwierdzić, że w skali regionalnej oddziaływania te nie powodują jednak istotnego oddziaływania na klimat. Porównując wyniki obliczeń do emisji CO₂ w skali województwa, droga nie jest elementem istotnym już dla oceny oddziaływania w odniesieniu do tej jednostki jako całości. Zmiana ta w odniesieniu do generowanych oddziaływań jest już w tej skali mała.

Na obszarze objętym inwestycją oraz w jego bezpośrednim otoczeniu nie przewiduje się występowania zjawisk związanych z osuwaniem się gruntu. Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie, nie został również zakwalifikowany jako obszar zagrożony powodzią. Z uwagi na ograniczony zasięg planowanej inwestycji, jej wpływ na klimat w ujęciu globalnym będzie nieistotny. Oddziaływanie projektowanej drogi na warunki klimatyczne ma charakter minimalny, a zaprojektowane rozwiązania techniczne dodatkowo ograniczają to oddziaływanie do poziomu praktycznie niezauważalnego.

Biorąc pod uwagę rodzaj inwestycji, zakres jej wpływu oraz lokalizację względem granicy państwa, nie przewiduje się ryzyka oddziaływania transgranicznego na środowisko. W związku z tym nie zachodzi potrzeba przeprowadzania procedury dotyczącej transgranicznych skutków środowiskowych przedsięwzięcia.

W wyniku przeanalizowania przesłanek wymienionych w art. 77 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.) oraz podziеляjąc stanowisko RDOŚ w Lublinie stwierdzono, że w toku postępowania dotyczącego wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 tej ustawy, nie ma konieczności ponownego przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Zgadza się z ustaleniami zawartymi w raporcie, stwierdzam, że wariant preferowany stanowi rozwiązanie najbardziej korzystne dla środowiska. Potwierdzeniem tej tezy jest ograniczenie negatywnych skutków komunikacyjnych i wynikających z nich uciążliwości, przy jednoczesnym osiągnięciu celów postawionych przez Zamawiającego. Wariant ten został również wskazany jako preferowany przez Inwestora. Na przebieg proponowanych wariantów miały wpływ następujące ograniczenia:

- ograniczenie od północy linią kolejową nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk,
- graniczenie od południa linią wysokiego napięcia 100kV oraz wąwozami,
- występujące miejscami duże różnice rzędnych terenu,
- występujące miejscami duże spadki podłużne wzdłuż istniejących dróg,
- istniejąca zabudowa,
- obszar otuliny i fragmentarycznie obszar Kazimierskiego Parku Krajobrazowego,

- konieczność przejścia nad linia Nadwiślańskiej Kolei Wąskotorowej.

Z uwagi na powyższe uwarunkowania, trasy proponowanych wariantów różnią się przebiegiem na odcinku od km 28+000 do km 32+000. Do wyboru najkorzystniejszego wariantu wykorzystano analizę wielokryterialną, opierającą się na kryteriach społecznych, środowiskowych i techniczno – ekonomicznych. Na podstawie analizy jako najkorzystniejszy uznano wariant preferowany. Otrzymał on największą liczbę punktów w zakresie społecznym i środowiskowym, natomiast drugą lokatę zajął pod względem kryteriów techniczno – ekonomicznych. Na wybór wariantu preferowanego miały wpływ takie czynniki jak m. in. przebieg miejscami tożsamy i mocno zbliżony do rezerwy terenów przeznaczonych pod budowę obwodnicy zawartych w obowiązujących dokumentach planistycznych oraz korzystność pod względem dostępności terenów przyległych do dróg publicznych, czy najmniejsza liczba zbliżeń do budynków mieszkalnych. Wariant alternatywny wykazuje większe zapotrzebowanie zajętości terenu pod planowaną inwestycję, a jego przebieg jest w dużym stopniu niezgodny z obowiązującymi dokumentami planistycznymi. Na znaczne zmniejszenie komfortu życia mieszkańców w wariantcie alternatywnym może wpłynąć pozostawienie istniejących zabudowań mieszkalnych w wąskim korytarzu (wzdłuż dróg DP 2539L i DG107737), pomiędzy linią kolejową nr 7 oraz planowaną obwodnicą. Wariant ten wykazuje również gorsze stanowisko pod względem dostępności terenów przyległych do dróg publicznych. Przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w obszarze o dużej gęstości zaludnienia. Średnia gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach, przez które przebiega inwestycja wynosi od 70 do ponad 143 mieszkańców/km². Średnia gęstość zaludnienia w województwie wynosi 84 osób/km², na terenie kraju 123 osoby/ km².

W ramach realizacji inwestycji nie przewiduje się także konfliktów społecznych, po przeprowadzeniu postępowania z udziałem społeczeństwa zainteresowanie społeczeństwa nie było duże, do tut. Urzędu nie wpłynęły żadne uwagi czy też wnioski co prawdopodobnie oznacza dużą świadomość konieczności przeprowadzenia tak ważnej dla regionu inwestycji. Jak wskazywano wcześniej Inwestor przeprowadził szerokie konsultacje na obszarze przebiegu inwestycji jeszcze przed wszczęciem przedmiotowego postępowania.

Podzielając stanowisko zajęte przez RDOŚ w Lublinie oraz uwzględniając dane z raportu przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność ponownego przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy ooŚ.

Jak wskazano w opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach po przeprowadzonej analizie oddziaływań oraz proponowanych rozwiązań technicznych przy spełnieniu wszystkich założeń i warunków wyszczególnionych w karcie, przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno stanowić ponadnormatywnej uciążliwości dla ludzi i nadmiernego obciążenia dla środowiska.

Biorąc pod uwagę proponowane rozwiązania minimalizujące, należy stwierdzić, iż przy należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Burmistrz Nałęczowa wydał przedmiotową decyzję z uwzględnieniem wyników uzgodnień i opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Radomiu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach, oraz ustaleniami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko a także po przeprowadzeniu postępowania z udziałem społeczeństwa.

P o u c z e n i e

Na niniejszą decyzję służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie za pośrednictwem Burmistrza Nałęczowa, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Art. 49. ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego - strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególny tak stanowi; w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia
2. Plan orientacyjny - wariant preferowany



BURMISTRZ
Wiesław Pardyka

O t r z y m u j a:

1. Pełnomocnik wnioskodawcy,
2. Pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego tj. poprzez publiczne obwieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej oraz tablicach ogłoszeń, w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia:
 - Urząd Miejski w Nałęczowie, ul. Lipowa 3, 24-150 Nałęczów
 - Urząd Miejski w Wąwolnicy ul. Lubelska 39, 24-160 Wąwolnica
 - Urząd Miejski w Kurowie, ul. Lubelska 35, 24-170 Kurów
3. a/a

D o w i a d o m o ś c i:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach, Al. Królewska 19, 24-100 Puławy
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, ul. Bazylianówka 46, 20-144 Lublin
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Radomiu, ul. Parkowa 2A, 26-610 Radom
4. Burmistrz Wąwolnicy, ul. Lubelska 39, 24-160 Wąwolnica
5. Burmistrz Kurowa, ul. Lubelska 35, 24-170 Kurów

