

Nałęczów, dnia 16 grudzień 2016r.

IZ.6220.6.2014.KK

## Decyzja

Na podstawie art. 71 ust. 2 pt 2, art. 75 ust 1 pkt 4 oraz art. 82 i art 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity - Dz. U. z 2016 poz. 353 z późn. zm.) a także § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity. - Dz. U. z 2016r., poz. 71), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. Z 2016 poz. 23), po rozpatrzeniu wniosku inwestora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, ul. Turystyczna 7a, 20-207 Lublin i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**orzekam**

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Nałęczów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochothnica, jako połączenie dróg wojewódzkich nr 830 i 826 w wariantcie I (preferowanym przez Inwestora) i jednocześnie:**

**I. Określam:**

**1 Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie, stanowiące inwestycję o charakterze celu publicznego, zlokalizowane jest w województwie lubelskim, powiecie puławskim, gmina Nałęczów (m. Nałęczów obręb Bochothnica oraz miejscowości Sadurki, Bochothnica-Kolonia, Cynków, Strzelce, Piotrowice) i polega na budowie nowego przebiegu odcinka drogi wojewódzkiej DW830, stanowiącego obwodnicę miasta Nałęczów w wariantcie I (preferowanym przez inwestora). Usytuowanie oraz przebieg planowanej drogi został określony graficznie (plan zagospodarowania terenu – wariant I) w załączniku Nr 2 stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

**2 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:**

**2.1** Zdjętą warstwę humusową złożyć na odkład w celu późniejszego wykorzystania w ramach przedmiotowej inwestycji do utworzenia warstwy urodzajnej

**2.2** Place budowy i ich zaplecza, bazy materiałowe i sprzętowe oraz drogi tymczasowe powinny być zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren poza liniami rozgraniczającymi inwestycji powinien zostać przywrócony do stanu poprzedzającego ich rozpoczęcie

**2.3** Zaplecza budowy, bazy materiałowe i sprzętowe należy lokalizować:

- możliwie jak najdalej od terenów objętych ochroną przed hałasem,
- poza obszarami wrażliwymi na zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych (obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w pobliżu cieków wodnych),
- poza siedliskami chronionymi, terenami cennymi przyrodniczo oraz poza zasięgiem koron drzew.

**2.4.** Jako drogi dojazdowe na etapie realizacji inwestycji należy wykorzystywać przede wszystkim istniejące drogi publiczne, położone w jak największym oddaleniu od zinventaryzowanych cennych elementów środowiska, w przypadku konieczności budowy tymczasowych dróg dojazdowych należy, oprócz zachowania jak największego możliwego oddalenia od miejsc występowania chronionych gatunków, wyznaczać drogi

- o jak najkrótszym możliwym przebiegu z ominięciem istniejących przeszkód terenowych (np. drzew), w przypadku konieczności wytyczenia dróg dojazdowych (po nowym lub istniejącym śladzie) w bezpośrednim sąsiedztwie chronionych komponentów (poniżej 50 m od granic siedliska) należy zastosować tymczasowe widoczne i jednoznaczne oznaczenie przebiegu dróg oraz wygradzenia ochronne siedliska tymczasowym ogrodzeniem z taśmy ostrzegawczej i/lub za pomocą płotka.
- 2.5.** Na terenie zaplecza budowy i tymczasowych baz sprzętowo-materiałowych należy przewidzieć zabezpieczenia gwarantujące ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem. Teren zaplecza budowy, bazy materiałowej i sprzętowej należy uszczelnić i używać wyłącznie sprzęt, maszyny budowlane i środki transportu sprawne technicznie, bez śladów wycieków płynów eksploatacyjnych i substancji ropopochodnych.
- 2.6.** Zaplecze budowy wyposażać w przenośne kabiny sanitarne, opróżniane przez uprawnione podmioty z wywozem ścieków do oczyszczalni.
- 2.7.** Zaplecze budowy należy wyposażać w sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych (płynów eksploatacyjnych, itp.), a w przypadku składowania substancji stałych lub ciekłych stwarzających zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego należy zapewnić odprowadzanie wód opadowych wraz z ich podczyszczaniem.
- 2.8.** Tankowanie urządzeń budowlanych może odbywać się na uszczelnionym terenie budowy, zaś poza obszarem budowy — na terenie baz transportowo-sprzętowych.
- 2.9.** Należy zachować dbałość o dobry stan techniczny sprzętu wykorzystywanego do realizacji przedsięwzięcia w celu zminimalizowania ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, substancjami ropopochodnymi oraz zapewnienia możliwie niskiej emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza.
- 2.10.** Prace związane z realizacją inwestycji mogą być wykonywane przez całą dobę, przy czym w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny:
- a)** wyłącznie w porze dziennej prace powinny być prowadzone na następujących odcinkach, znajdujących się w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem:
- początek — 0+200 — budowa ronda wraz z wlotami w pobliżu zabudowań mieszkalnych,
  - 1+600 — 2+500 — budowa estakady w pobliżu zabudowań mieszkalnych,
  - 3+400 — 4+000 — budowa korytarza drogi w pobliżu zabudowań mieszkalnych,
  - 4+300 — 4+500 — budowa korytarza drogi w pobliżu zabudowań mieszkalnych,
  - 5+100 — koniec - budowa ronda wraz z wlotami w pobliżu zabudowań mieszkalnych;
- b)** w porze nocnej nie powinny być prowadzone prace polegające na: robotach ziemnych (wykopach lub realizowaniu nasypów), budowie obiektów inżynierskich, wyburzeniach/rozbiórkach, transporcie, w tym rozładunku/załadunku materiałów budowlanych, urobku ziemnego.
- c)** należy nie dopuszczać do przeciążenia silników, eliminować ich jałową pracę oraz minimalizować ilość przejazdów pojazdów ciężkich i maszyn w pobliżu zabudowy mieszkalnej.
- 2.11.** W celu utrzymania skuteczności tłumienia nawierzchni ograniczającej emisję hałasu do środowiska należy zapewnić jej pielęgnację zgodnie z wymaganiami technicznymi producenta
- 2.12.** Należy zapewnić rozwiązania ograniczające oddziaływania związane z drganiami emitowanymi na etapie realizacji inwestycji w czasie pracy sprzętu budowlanego, przy

- transporcie, a także na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.
- 2.13.** Przed rozpoczęciem prac drogowych wykonać inwentaryzację stanu technicznego wszystkich budynków znajdujących się w przewidywanej strefie wpływów dynamicznych.
- 2.14.** Dla ograniczenia możliwości pojawienia się uszkodzeń budynków, w miejscach gdzie prace prowadzone będą w ich pobliżu, należy np. w miarę możliwości stosować walce o najmniejszym zasięgu negatywnego oddziaływania oraz unikać jednoczesnej pracy ciężkich maszyn stanowiących źródło drgań o zasięgu mogącym powodować zagrożenie dla struktury budynków
- 2.15.** W celu ograniczenia oddziaływania wynikającego z emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy należy:
- a) unikać lokalizowania wyjazdów z budowy w bezpośredniej bliskości budynków związanych z pobytem ludzi,
  - b) systematycznie sprzątać plac budowy z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu minimalizującego pylenie poprzez np. zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb),
  - c) uważnie ładować materiały sypkie na samochody i przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów),
  - d) stosować specjalistyczny sprzęt do czyszczenia nawierzchni oraz myć koła pojazdów przed opuszczeniem budowy,
  - e) ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
  - f) ograniczać używanie materiałów budowlanych w formie sypkiej, dostarczać beton i inne materiały utwardzalne (np. bentonit) w formie zawieszin betonowozach i innych przystosowanych do tego celu pojazdach, stosować zabiegi eliminujące zjawisko pylenia.
- 2.16.** Prace budowlane (obiekty inżynierskie, umocnienia) w rejonie rzeki Bochońniczanki (Dopływ z Nałęczowa) oraz ciek Dopływ z Sadurek należy prowadzić tak, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód (zwłaszcza substancjami ropopochodnymi). Należy zakazać wjazdu sprzętem w nurt cieków wodnych. Prace budowlane prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności.
- 2.17.** W przypadku konieczności wykonania odwodnień budowlanych, wodę z wykopów należy odprowadzać do pobliskich cieków w sposób nie powodujący zaburzenia przepływu, zmętniania wody.
- 2.18.** Prace związane z przebudową (rów melioracyjny) i korekcją cieków wodnych (Dopływ z Sadurek, rów melioracyjny) prowadzić należy w sposób jak najkrótszy, należy ograniczyć do minimum prace związane z zaburzeniem przepływu i zmętnieniem wody w ciekach.
- 2.19.** Odwodnienie przedmiotowej drogi należy wykonać za pomocą otwartych rowów o szczelnym dnie, zlokalizowanych wzdłuż projektowanej drogi, zakończonych urządzeniami podczyszczającymi (separatory substancji ropopochodnych, osadniki) z odprowadzeniem poprzez zbiorniki retencyjne lub bezpośrednio, do istniejących w terenie cieków (rzeka Bochońniczanka, Dopływ spod Sadurek, rowy melioracyjne) oraz do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych.
- 2.20.** Należy prowadzić przeglądy eksploatacyjne zbiorników i urządzeń oczyszczających oraz utrzymywać w pełnej sprawności systemy odwodnieniowe w zakresie stateczności, drożności i szczelności oraz urządzenia oczyszczające (osadniki, separatory substancji ropopochodnych).
- 2.21.** Systematycznie utrzymywać odwadniane powierzchnie w czystości poprzez usuwanie na bieżąco z nich ciał stałych oraz substancji mineralnych, szczególnie w okresach suchych, mogących powodować wzrost stężeń zawiesziny w odprowadzanych ściekach.

- 2.22. Należy zapewnić swobodny dojazd, dostęp do urządzeń wodnych i urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe z terenu drogi, celem prowadzenia niezbędnych prac konserwacyjnych.
- 2.23. Ograniczyć do niezbędnego minimum stosowane środki do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi), zgodnie z obowiązującymi normami i zarządzeniami oraz stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.
- 2.24. Niezanieczyszczona gleba i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robot budowlanych, należy w pierwszej kolejności wykorzystywać na terenie przedsięwzięcia.
- 2.25. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytworzonymi w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji, magazynować selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazywać je do przetwarzania uprawnionym podmiotom, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami ustaloną w ustawie o odpadach.
- 2.26. Odpady niebezpieczne należy magazynować selektywnie w odpowiednich pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników umieszczonego w nich odpadu, posiadających szczelne zamknięcie zabezpieczające przed ewentualnym przedostaniem się odpadów do środowiska.
- 2.27. Przy organizacji placu budowy należy uwzględnić rozmieszczenie zinwentaryzowanych siedlisk chronionych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin i zwierząt w celu ich zabezpieczenia przed przypadkowym zniszczeniem.
- 2.28. W przypadku konieczności likwidacji siedlisk gatunków podlegających ochronie, należy zapewnić przeniesienie populacji na siedliska zastępcze w otoczeniu inwestycji.
- 2.29. Do oświetlenia placu budowy należy używać instalacje elektryczne nie powodujące zwabiania zwierząt do światła.
- 2.30. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Przed przystąpieniem do wycinki należy przeprowadzić wizję lokalną w celu stwierdzenia braku schronień nietoperzy w drzewach przeznaczonych do usunięcia. W przypadku gdy niezbędne będzie prowadzenie wycinki w sezonie lęgowym, jej wykonanie będzie możliwe po sprawdzeniu przez eksperta z nadzoru przyrodniczego braku lęgów ptaków oraz schronień nietoperzy w drzewach przeznaczonych do usunięcia. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków oraz schronień nietoperzy, wycinkę należy wstrzymać do momentu zakończenia lęgów przez te gatunki lub uzyskania zezwolenia na wykonanie czynności zabronionych w stosunku do dziko występujących zwierząt gatunków chronionych.
- 2.31. Należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem drzewa nieprzeznaczone do wycinki, a znajdujące się w obrębie placu budowy. W tym celu należy zabezpieczyć pnie drzew przez ich odeskowanie lub owinięcie mat słomianych czy włókniną.
- 2.32. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, należy wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom (np. w sposób ręczny, bez użycia ciężkiego sprzętu i maszyn). Nie można dopuścić do odkrycia, przesuszenia i uszkodzenia ich systemu korzeniowego. W sytuacji, gdy prace ziemne w otoczeniu drzew trzeba przeprowadzić w pełni lata, należy zabezpieczyć korzenie i glebę w ich otoczeniu, aby do minimum ograniczyć straty wilgoci. W przypadku odsłonięcia korzeni należy je przykryć np. matą, lub włókniną w celu zabezpieczenia przed przesuszeniem.
- 2.33. Roboty ziemne w otoczeniu pomnika przyrody — lipy drobnolistnej, zlokalizowanego przy drodze wojewódzkiej Sadurki-Nałęczów należy prowadzić przy zachowaniu niezbędnej ostrożności, pod nadzorem przyrodniczym. Na początku

realizacji zadania pomnik przyrody należy zabezpieczyć poprzez szerokie wygrodenie obiektu. Wykluczone jest wykonywanie prac mechanicznych w obrębie systemu korzeniowego drzewa.

- 2.34.** Dla uniknięcia przypadkowego zabijania zwierząt, w szczególności płazów i gadów, wykorzystujących okresowe zalewiska jako siedliska rozrodcze, roboty ziemne należy prowadzić pod nadzorem eksperta z nadzoru przyrodniczego, w sposób zapobiegający powstawaniu takich zastoisk i zalewisk.
- 2.35.** Prace budowlane należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w sposób zapewniający ochronę fauny - wszelkiego rodzaju wykopy oraz większe zagłębienia należy zabezpieczać, tak aby miejsca to nie stanowiły pułapek dla migrujących organizmów.
- 2.36.** Prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref zagrożenia zwierząt, które mimo zastosowania zabezpieczeń, przedostały się na obszar objęty robotami. W przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść, pod kontrolę prowadzącego nadzór przyrodniczy.
- 2.37.** Wykopy (zagłębienia terenu) i inne miejsca stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla zwierząt należy zabezpieczyć i kontrolować w następujący sposób:
- a) poprzez zastosowanie siatki tymczasowej uniemożliwiającej drobnym zwierzętom wejście do wykopów (siatka plastikowa o parametrach oczek poniżej 0,5 cm wkopana w ziemię) lub płotki wygradzające z tworzywa,
  - b) prowadzenie regularnych kontroli wykopów i innych miejsc stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla zwierząt, a w przypadku stwierdzenia ich obecności w wykopach — odławianie i ewakuacja ze strefy zagrożenia (przeniesienie w bezpieczne miejsce, zgodnie z kierunkiem migracji),
  - c) przed zasypaniem wykopów — sprawdzanie dna i ścian pod kątem obecności w nich zwierząt i ich ewentualna ewakuacja (przeniesienie w bezpieczne miejsce, zgodnie z kierunkiem migracji),
  - d) przed niwelacją jakichkolwiek zagłębień wypełnionych wodą, należy - pod nadzorem przyrodniczym – przenieść obecne w nich zwierzęta poza teren prowadzonych prac.
- 2.38.** Zaleca się skrócenie do niezbędnego minimum funkcjonowania w krajobrazie otwartych wykopów ziemnych.
- 2.39.** Zaleca się, aby projektowane obiekty mostowe oraz nasypy drogowe, przebiegające przez siedliska łąkowe i tereny o płytkim występowaniu wód podziemnych, uwzględniały możliwość migracji zwierząt, a w tym płazów i gadów.
- 2.40.** W związku z wycinką drzew i krzewów należy wykonać nasadzenia rekompensujące usunięcie roślinności, zlokalizowane np. w okolicy przejść dla zwierząt, tzn. w km: 0+421, 1+053, 2+000 — 2+300, 4+919 lub na terenach wskazanych przez Urząd Miasta w Nałęczowie.
- 2.41.** Dla ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na zabytkowy Park w Antopolu, prace należy zawęzić do korytarza zaprojektowanej drogi oraz nie organizować w tym miejscu zaplecza budowy, baz materiałowych, sprzętowych, tymczasowych dróg dojazdowych.
- 2.42.** W przypadku ingerencji inwestycji w substancję zabytkową stanowisk archeologicznych oznaczonych numerami AZP: 76-78/18-3 (m. Cynków, gm. Nałęczów) oraz 77-78/36-2 (m. Bochotnica Kolonia, gm. Nałęczów) należy przeprowadzić badania wyprzedzające na kolizyjnych względem inwestycji odcinkach. Na przeprowadzenie badań archeologicznych należy uzyskać odrębne pozwolenie Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.
- 2.43.** Z uwagi na możliwość odkrycia kolejnych nierozpoznanych dotychczas stanowisk

archeologicznych, podczas wykonywania robót ziemnych na odcinkach inwestycji nienadzorowanych przez archeologa, prace powinny być wykonywane z ostrożnością, zaś w przypadku ujawnienia przedmiotu posiadającego cechy zabytku, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, a także zabezpieczyć go i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić o tym Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub, gdy nie jest to możliwe, Burmistrza Nałęczowa.

**3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:**

- 3.1. Na całej projektowanej trasie głównego ciągu obwodnicy zastosować środek minimalizujący w postaci tzw. „cichej nawierzchni”, tj. zaprojektować wierzchnią warstwę ścieralną o właściwościach ograniczających hałas o minimum 3 dB.
- 3.2. W przypadku zastosowania nawierzchni o zwiększonej zawartości wolnych przestrzeni, w systemie odwodnienia nawierzchni należy uwzględnić rozwiązania (np. dodatkowe ścieki krawężnikowe, wpusty uliczne) w celu zapewnienia odpowiedniego odprowadzenia wody i zachowania skuteczności akustycznej nawierzchni.
- 3.3. Należy przewidzieć rezerwę terenu pod budowę ewentualnych dodatkowych zabezpieczeń przed hałasem w przypadku konieczności ich zastosowania stwierdzonej na podstawie sporządzonej analizy porealizacyjnej.
- 3.4. Zaprojektować system odwodnienia przedmiotowej drogi z uwzględnieniem zlewni przynależnych przy pomocy otwartych rowów o szczelnym dnie, zlokalizowanych wzdłuż projektowanej drogi, zakończonych urządzeniami podczyszczającymi (separatory substancji ropopochodnych, osadniki) z odprowadzeniem poprzez zbiorniki retencyjne, lub bezpośrednio do istniejących w terenie cieków (rzeka Bochatniczanka, Dopływ spod Sadurek, rowy melioracyjne) oraz do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych.
- 3.5. Projekt odwodnienia i sposobu posadowienia obiektów inżynierskich należy dostosować do istniejących warunków gruntowo-wodnych w rejonie planowanego przedsięwzięcia.
- 3.6. Wskazane jest zaprojektowanie zbiorników retencyjnych przed odprowadzeniem wód opadowych do cieków wodnych celem maksymalnego zatrzymania wód w zlewni oraz nie zaburzenia reżimu hydrologicznego wód odbiornika.
- 3.7. Parametry urządzeń oczyszczających ścieki deszczowe należy dostosować do ilości wód opadowych pochodzących z projektowanej drogi, zapewnić prawidłowy przebieg procesu oczyszczania ścieków do wymaganej jakości w zakresie zawartości zawiesin ogólnych — do 100 mg/l i substancji ropopochodnych — do 15 mg/l.
- 3.8. Zaprojektować umocnienia skarp i koryta cieków przed i za wylotem. Wyloty kanalizacyjne należy zaprojektować w uzgodnieniu z administratorem wód.
- 3.9. Zaprojektować przepusty drogowe pod projektowaną drogą oraz pod drogą serwisową, których zadaniem będzie przeprowadzenie wód opadowych i roztopowych z terenów sąsiadujących z projektowaną obwodnicą przez sztuczną barierę terenową, jaką stanowić będzie projektowana obwodnica. Rozwiązania w tym zakresie nie mogą powodować szkód na gruntach sąsiednich
- 3.10. Lokalizację, ilość i wielkość przepustów pod drogą, zbiorników retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne odprowadzanie i gromadzenie wód opadowych i roztopowych z terenu projektowanej drogi oraz spływów powierzchniowych z przynależnej do niej zlewni.
- 3.11. Należy przewidzieć zabezpieczenia w przypadku wystąpienia niekontrolowanych wycieków substancji niebezpiecznych (np. wypadków drogowych) na wylotach kanalizacyjnych (np. zastawki ręczne lub mechaniczne).

**3.12.** W celu uniknięcia i ograniczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia drogowego na możliwości swobodnego poruszania się fauny należy wykonać przejścia dla zwierząt:

- a) w km 0+390 (symbol: PDZ-MZ-1), typ: dolne zespolone z ciekim dla małych zwierząt, wyposażenie: półki obustronne szerokości 0,5 m powyżej wody SSQ; lokalizacja barier naprowadzających dla płazów: 0+350 — 0+550, minimalna długość barier: 400 m; wyгородzenie tymczasowe: 0+400 — 0+500, minimalna długość barier tymczasowych: 200 m;
- b) w km 1+053 (symbol: PDZ-MZ-2), typ: dolne zespolone z ciekim dla małych zwierząt, wyposażenie: półki obustronne szerokości 0,5 m powyżej wody SSQ; lokalizacja barier naprowadzających dla płazów: 1+000 — 1+200, minimalna długość barier: 400 m; wyгородzenie tymczasowe: 1+050 — 1+150, minimalna długość barier tymczasowych: 200 m;
- c) w km 2+000 — 2+300 (symbol: PDZ-114-3), typ: dolne zespolone z ciekim dla średnich i dużych zwierząt, zespół obiektów mostowych (estakada), wyposażenie: brzegi do migracji; lokalizacja barier naprowadzających średnich i dużych zwierząt: 2+025 — 2+310, minimalna długość barier: 570 m; wyгородzenie tymczasowe: 2+150 — 2+250, minimalna długość barier tymczasowych: 200 m;
- d) w km 4+872 (symbol: PDZ-MZ-4), typ: dolne zespolone małych zwierząt, wyposażenie: półki obustronne szerokości 0,5 m powyżej wody SSQ; lokalizacja barier naprowadzających dla płazów: 4+800 — 5+000, minimalna długość barier: 400 m; wyгородzenie tymczasowe: 4+850 — 4+950, minimalna długość barier tymczasowych: 200 m.

#### **4. 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.

#### **5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania na środowisko.

### **II. Dla przedsięwzięcia zachodzi konieczność realizacji z uwzględnieniem działań dotyczących zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zostanie zrealizowany w szczególności poprzez uwzględnienie warunków i wymogów określonych w niniejszej decyzji. Ewentualny obowiązek prowadzenia okresowych pomiarów hałasu w środowisku będzie wynikać z obowiązujących przepisów w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą.

### **III. Przed realizacją przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba zapewnienia kompensacji przyrodniczej.**

**IV. Dla planowanego przedsięwzięcia może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania.** Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania będzie uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej.

**V. Przed realizacją przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania 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 2016 r., poz. 353), w tym decyzji o zezwoleniu na**

realizację inwestycji drogowej, oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

VI. 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 oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

W ramach analizy porealizacyjnej należy:

1. wykonać analizę hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją przedmiotowej drogi, w odniesieniu do całego odcinka projektowanej obwodnicy, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną określoną przez Ministra Środowiska poprzez:
  - 1.1. procedurę obliczeniową w stosunku do wszystkich terenów chronionych akustycznie z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w punkcie 1.2,
  - 1.2. procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów hałasu (łącznie z pomiarami natężenia ruchu) w następujących punktach pomiarowych o orientacyjnej lokalizacji:

Symbol odbiornika (według raportu)	Lokalizacja odbiornika (punktu pomiarowego)
Odb-1	Wlot wschodni DW830 ok. km 0+095 strona prawa (zabudowa jednorodzinna)
Odb-2	Wlot zachodni DW830 ok. km 0+058 strona lewa (zabudowa jednorodzinna)
Odb-3	Wlot wschodni DW830 ok. km 0+075 strona lewa (zabudowa jednorodzinna)
Odb-4	Obwodnica ok. km 1+800 strona prawa (zabudowa zagrodowa)
Odb-5	Obwodnica ok. km 2+267 strona prawa (zabudowa jednorodzinna)
Odb-6	Obwodnica ok. km 2+324 strona prawa (zabudowa zagrodowa)
Odb-7	Obwodnica ok. km 2+400 strona prawa (zabudowa zagrodowa)
Odb-8	Obwodnica ok. km 3+510 strona prawa (zabudowa jednorodzinna)
Odb-9	Obwodnica ok. km 3+510 strona lewa (zabudowa jednorodzinna)
Odb-10	Obwodnica ok. km 3+790 strona prawa (zabudowa jednorodzinna)
Odb-11	Obwodnica ok. km 4+400 strona prawa (zabudowa zagrodowa)
Odb-12	Wlot północny DW826 ok. km 0+051 strona lewa (zabudowa jednorodzinna)



Odb-13

Wlot południowy DW826 ok. km 0+092 strona prawa  
(poza obszarem inwestycji)  
(zabudowa jednorodzinna)

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. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska, pomimo dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie mogą być dotrzymane należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

2. Przeprowadzić badania jakości ścieków deszczowych na wylocie do cieków wodnych w zakresie zawartości zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, celem kontroli skuteczności zainstalowanych urządzeń oczyszczających ścieki deszczowe.

### Uzasadnienie

Do Burmistrza Nałęczowa dnia 29.09.2014r. wpłynął wniosek VEGMAR, Jakub Krawczyk, ul. Konarskiego 12A, 05-500 Piaseczno występującego w imieniu inwestora **Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, ul. Turystyczna 7a, 20-207 Lublin** o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie obwodnicy miasta Nałęczów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochońca, jako połączenie dróg wojewódzkich nr 830 i 826.**

Do wniosku załączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z kopią mapy ewidencyjnej obejmujący przewidziany teren, na którym będzie realizowane dane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z inwentaryzacją przyrodniczą i pełnomocnictwem.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) planowane przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być stwierdzony, (pkt 60 – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 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 (dalej zwaną ustawą oos) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowej sprawie będzie Burmistrz Nałęczowa.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekroczyła dwadzieścia. Mając na uwadze art. 74 ust. 3 ww. ustawy oos, o przebiegu postępowania strony informowano obwieszczeniami - 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”.

Obwieszczenia wywieszano na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Nałęczowie, miejscowościach Sadurki, Bochoćnica-Kolonia, Cynków, Strzelce, Piotrowice oraz zamieszczano na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Nałęczowie.

Obwieszczeniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 03.10.2014 r. (data wywieszenia na BIP oraz tablicach ogłoszeń - 03.04.2014 r.) Burmistrz Nałęczowa powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Nałęczów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochoćnica, jako połączenie dróg wojewódzkich nr 830 i 826.

Następnie działając na podstawie art. 64 ust. 1 ww. ustawy ooś, pismami znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 13.10.2014 r. Burmistrz Nałęczowa wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V, ul. Lubelska 4a, 24-120 Kazimierz Dolny i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach, Al. Królewska 19, 24-100 Puławy o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych V pismem znak: WSTV.4240.83.2014.AP.AS z dnia 21 października 2014 r. wezwał Burmistrza Nałęczowa do uzupełniania brakującej dokumentacji, po uzupełnieniu wniosku pismem znak: WSTV.4240.83.2014.AP.AS.1 z dnia 03.11.2014r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie wskazując zakres raportu o oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach pismem znak: ONS-NZ.700.27.14 z dnia 06.11.2014 r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W wyniku analizy przedłożonych dokumentów oraz ww. opinii organów opiniujących Burmistrz Nałęczowa postanowieniem znak: IZ.6220.6.2014 z dnia 05.12.2014 r. uznał, że zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcie polegającego na budowie obwodnicy miasta Nałęczów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochoćnica, jako połączenie dróg wojewódzkich nr 830 i 826. O wydaniu przedmiotowego postanowienia oraz możliwości zapoznania się z aktami sprawy strony zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 05.12.2014 r. (data wywieszenia na BIP - 05.12.2014 r., na tablicach ogłoszeń - 08.12.2014 r.). Konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko poprzedzona została dokładną analizą przesłanek wynikających z art. 63 ust. 1 i art. 68 ww. ustawy ooś. W postanowieniu wskazano m.in., że „ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia wnikliwej analizy oddziaływania na środowisko. Droga jest planowana po nowym śladzie i będzie stanowić znaczące źródło hałasu oddziaływujące na tereny po obu stronach jej przebiegu. W związku z powyższym konieczne będzie sporządzenie prognozy oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Inwestycję będzie powodować także emisję do powietrza. Faza budowy będzie wiązać się z powstawaniem niezorganizowanej emisji gazów i pyłów. Dlatego też konieczne będzie przeprowadzenia analizy wpływu inwestycji na jakość powietrza z uwzględnieniem możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych, a także przeanalizowanie różnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych mających na celu zminimalizowanie tego wpływu. Należy dokonać wnikliwej oceny spełnienia celów środowiskowych w wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych, określonych w planie gospodarowania wodami na

obszarze dorzecza Wisły. Należy także zwrócić szczególną uwagę na analizę konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem w odniesieniu do wariantu wybranego do realizacji oraz w odniesieniu do przeanalizowanych w raporcie wariantów alternatywnych.”. Ww. postanowieniu określony został także zakres raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie (inwestor) pismem znak: ZDW-IP.pp.4131.830-KP/16-1/2015 z dnia 23.04.2015 r. poinformował o wygaśnięciu pełnomocnictwa udzielonego firmie „Vegmar” ul. Konarskiego 12A, 05-500 Piaseczno.

Na podstawie art. 69 ust. 4 ww. ustawy o oś Burmistrz Nałęczowa postanowieniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 02.07.2015 r. zawiesił przedmiotowe postępowanie do czasu opracowania przez wnioskodawcę raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. (data wywieszenia na BIP – 03.07.2015, na tablicach ogłoszeń – 03.07.2015 r.).

Zarząd Dróg Wojewódzkich pismem znak: ZDW-IP.pp.4131.830-KP/7-2/2015 z dnia 09.11.2015 r. przekazał raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z wypisami z rejestru gruntów dotyczącymi obszaru planowanego przedsięwzięcia. Następnie Burmistrz Nałęczowa postanowieniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 15.12.2015 r. (data wywieszenia na BIP – 16.12.2015 r., na tablicach ogłoszeń - 16.12.2015 r.) podjął zawieszony postępowanie dotyczące wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Nałęczów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochońnica, jako połączenie dróg wojewódzkich nr 830 i 826.

Na podstawie art. 77 ust. 1 ww. ustawy o oś Burmistrz Nałęczowa pismami znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 15.12.2015 r. wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach , Al. Królewska 19, 24-100 Puławy oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych V, ul. Lubelska 4a, 24-120 Kazimierz Dolny o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia. O czym strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 27.01.2016 r. (data wywieszenia na BIP – 27.01.2016 r., na tablicach ogłoszeń 27.01.2016 r.).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, ul. Bazylinówka 46, 20-144 Lublin (wniosek o uzgodnienie warunków realizacji został przekazany przez Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie) pismem znak: WOOŚ.4242.104.2015.IBK z dnia 29.02.2016 r. złożył szereg uwag do przedłożonego raportu prosząc o ustosunkowanie się do nich. Burmistrz Nałęczowa pismo przekazał do inwestora w celu ustosunkowania się do złożonych uwag. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie pismem znak: ZDW-IP.pp.4131.830-KP/2-1/2016 z dnia 12.04.2016 r. przedstawił wyjaśnienia do przedmiotowego raportu oraz wyjaśnienia dotyczące możliwości budowy obwodnicy Nałęczowa według „Koncepcji ...” Pana Mariana Burka wraz z oświadczeniami członków zespołu wykonującego raport o oddziaływaniu na środowisko. Dokumentacja została przekazana do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie. Następnie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.42442.104.2015.IBK z dnia 25.05.2016 r. przedstawiła kolejne uwagi do przedłożonej dokumentacji. Inwestor pismem znak: ZDW-IP.pp.4131.830-KP/7-7/2016 z dnia 10.06.2016 r. złożył kolejne wyjaśnienia do raportu oddziaływania na środowisko wraz ze streszczeniem w języku niespecjalistycznym. Ostatecznie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem znak: WOOŚ.4242.104.2015.IBK z dnia 21.07.2016 r. uzgodnił realizację przedsięwzięcia w wariantcie I (preferowanym przez Inwestora) i określił warunki w zakresie ochrony środowiska. Burmistrz Nałęczowa uwzględnił wszystkie warunki określone w ww. postanowieniu

wpisując je do niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach udzielając odpowiedzi na wniosek Burmistrza Nałęczowa o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia opinią znak: ONS-NZ.700.1.1.16 z dnia 28.01.2016 r. pozytywnie zaopiniował pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych warunki realizacji przedsięwzięcia określone w przesłanych aktach sprawy. Następnie za każdym złożonym przez Inwestora uzupełnieniem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko Burmistrz Nałęczowa ponownie zwracał się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach o uzgodnienie warunków realizacji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach opiniami znak: ONS-NZ.700.1..5.16 z dnia 19.05.2016 r. oraz ONS-NZ.700.1.10.16 z dnia 23.08.2016 r. podtrzymał swoje stanowisko.

Na podstawie zgromadzonych akt sprawy w tym opierając się na uzgodnieniach organów opiniujących ustalono, że planowane przedsięwzięcie, stanowiące inwestycję o charakterze celu publicznego, zlokalizowane jest w województwie lubelskim, powiecie puławskim, gmina Nałęczów i polega na budowie nowego przebiegu odcinka drogi wojewódzkiej DW830, stanowiącego obwodnicę miasta Nałęczów. Budowana droga (o parametrach technicznych drogi klasy G) stanowić będzie drogę o jezdni dwupasmowej, dwukierunkowej o szerokości 7,0 m wraz z pobocznymi. W ramach planowanej inwestycji ponadto przewiduje się m.in.:

- budowę dróg serwisowych,
- budowę skrzyżowań skanalizowanych,
- budowę skrzyżowań w postaci rond,
- budowę obiektów inżynierskich (estakada w miejscu przejścia obwodnicy przez rzekę Bochatniczanekę, mosty, przepusty),
- budowę systemu odwodnienia drogi wraz ze zbiornikami retencyjnymi
- przebudowę lub budowę oświetlenia
- budowę (przebieg pasa drogowego) oraz przebudowę (kolizje) sieci infrastruktury technicznej,
- wycinkę istniejącej zieleni kolidującej z inwestycją oraz wprowadzenie nasadzeń uzupełniających.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono trzy warianty lokalizacyjne planowanej inwestycji. W przypadku wariantów I i III, o długości wynoszącej odpowiednio ok. 5,6 i 5,2 km, początek planowanej inwestycji znajduje się w okolicy Bochatnica-Kolonia (Antopol). Wariant II, którego długość wynosi ok. 3,4 km, ma swój początek w Bochatnicy, ul. Cynkowska (ok. 250 m na zachód od granicy terenu zakładu Nestle Waters „Nałęczowianka”). Koniec projektowanej trasy zlokalizowany jest w tym samym miejscu dla wszystkich wariantów i znajduje się na północ od miasta Nałęczów.

Początek inwestycji w wariantcie I (preferowanym przez Inwestora) znajduje się w punkcie skrzyżowania dróg wojewódzkich DW830 i DW827 na terenie wsi Bochatnica-Kolonia. Od strony północno — wschodniej sąsiedztwo włączenia obwodnicy w istniejący układ drogowy jest zabudowane obiektami mieszkalnymi. Korytarz w przeważającej części przechodzi przez mozaikę pól uprawnych oraz łąk, gdzie dominują gleby brunatne. Dodatkowo trasa będzie przebiegać przez niewielki kompleks leśny na południe od drogi DG107870L w kierunku Cynkowa, gdzie będą występować grunty o charakterze torfowym, a także za pomocą obiektów inżynierskich będzie przekraczać ciek wodny, gdzie występują gleby o charakterze wilgotnym z charakterystyczną roślinnością szuwarową. Obwodnica kończy przebieg na istniejącym skrzyżowaniu dróg DW826 i DP2540L (w kierunku Piotrowic). W obrębie tego skrzyżowania znajduje się m.in. kilka budynków

mieszkalnych jednorodzinnych. Wariant I będzie zajmował największą powierzchnię biologicznie czynną ok. 23,3 ha. Inwestycja w tym wariantcie znajduje się w granicach stref „B” i „C” ochrony uzdrowiskowej.

Miejscem rozpoczęcia inwestycji w wariantcie II jest skrzyżowanie dróg DW830 i DG107900L (ul. Cynkowska). W tym miejscu znajduje się liczna zabudowa mieszkaniowa zagrożona projektowanym wariantem. W obszarze skrzyżowania ul. Cynkowskiej i Łąkowej znajduje się zagajnik z roślinnością średnią i wysoką przewidziany do wycinki na długości ok. 50 m w obrębie pasa drogowego. W tym miejscu przebiega rzeka Bochotniczanka, którą inwestycja przekracza obiektem mostowym (w km 0+420). Trasa tego wariantu do ok. km 1+100 znajduje się w granicy strefy ochrony uzdrowiskowej „B”. Od tego kilometrażu przebieg jego jest taki, jak wariantu I. Teren, po którym przebiegać ma projektowany wariant II inwestycji stanowi najmniejszą powierzchnię w większości składającą się z pól uprawnych oraz, łąk gdzie dominują gleby brunatne.

Początek przebiegu wariantu III jest taki sam jak wariantu I, natomiast od razu oś drogi skręca w kierunku wschodnim. Takim łukiem korytarz omija strefy ochrony uzdrowiskowej „B” oraz granicę zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Antopol”, natomiast aż do drogi DP2202L w kierunku miejscowości Czesławice znajduje się w strefie ochrony uzdrowiskowej „C”. Mimo innego przebiegu, terenami, przez które przebiega ten wariant są również pola uprawne, łąki oraz roślinność szuwarowa związana z przejściem przez ciek wodny tj. rzekę Bochotniczkę oraz Dopływ spod Sadurek, w okolicach których gleby są bardziej wilgotne. Wariant koliduje z kompleksem leśnym po przekroczeniu drogi DG107870L w kierunku Cynkowa. Skrzyżowanie obwodnicy z DG107870L zlokalizowane jest w miejscu występowania zabudowy mieszkaniowej zagrożonej planowaną inwestycją. Końcem trasy jest wspólny punkt dla wszystkich wariantów tj. skrzyżowanie DW826 i DP2540L (w kierunku Piotrowic). Wariant III będzie zajmował porównywalną powierzchnię terenu biologicznie czynnego co wariant I także w większości składającego się z pól uprawnych oraz łąk, gdzie dominują gleby brunatne. Ten przebieg będzie w największym stopniu ingerował w kompleks leśny przy drodze w kierunku Cynkowa i tym samym w grunty o charakterze torfowym. Teren tego lasu został także zaliczony do strefy glebochronnej.

Poza wariantami realizacyjnymi, w raporcie przedstawiono także sytuację polegającą na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Zgodnie z raportem, podstawowym problemem byłby wówczas stale rosnący ruch, powodujący coraz większe obciążenie istniejącej nawierzchni drogi DW830 i 826 i tym samym ciągle pogarszanie stanu nawierzchni, a co za tym idzie zwiększenie niebezpieczeństwa na drodze, utrudnienia w płynności ruchu, zmniejszenie komfortu jazdy. Dodatkowym problemem byłoby pogarszanie się elementów środowiska, poprzez ciągle zwiększanie się emisji substancji zanieczyszczających, jak również zwiększająca się emisja hałasu i drgań. Zgodnie z raportem, powyższe stanowczo pogorszyłoby istniejące już złe warunki życia mieszkańców wzdłuż biegnących dróg DW830 i 826, w szczególności wpływając niekorzystnie na środowisko i zdrowie ludzi.

Zgodnie z raportem, ciężki ruch samochodowy stanowi poważny problem dla funkcjonowania uzdrowiska Nałęczów. Transport butelkowanej wody mineralnej z wytwórni „Nałęczowianka” wraz z tranzytem innych samochodów ciężarowych oraz transport osobowy generują znaczące obciążenia akustyczne i drgania, zakłócające klimat uzdrowiska i niszczące zabytkowe wille. Dopuszczalny poziom hałasu w granicach strefy A ochrony uzdrowiskowej jest przekroczony o ok. 40%. Zgodnie z raportem, jedynym rozwiązaniem jest budowa obwodnicy Nałęczowa i wyprowadzenie ciężkiego ruchu towarowego poza granice miasta. Opóźnienie w

budowie obwodnicy, a tym samym brak możliwości zmniejszenia natężenia hałasu, może skutkować odebraniem miastu statusu uzdrowiska. Najbardziej szkodliwe dla czystości powietrza w uzdrowisku są zanieczyszczenia powodowane przez ciężki ruch samochodowy na DW830 oraz DW826, łącząca Nałęczów z drogą krajową nr 17 (E372). Drogi te przebiegają przez centrum miasta, w strefach A i B ochrony uzdrowiskowej.

Przez miasto Nałęczów przebiega DW 830, która prowadzi ruch na relacji południowy-wschód — północny-zachód. Od północy do śródmieścia miasta dochodzi DW 826. Na południu tuż przed miejscowością znajduje się włączenie DW 827 do DW 830.

W obrębie planowanego przedsięwzięcia, obecna sytuacja komunikacyjna prowadzi ruch drogowy istniejącą drogą wojewódzką nr 830 i 826, przez centrum miasta Nałęczów. W związku z tym ruch odbywa się blisko gęstej zabudowy mieszkaniowej, zwiększając niebezpieczeństwo dla ruchu pieszego i obniżając standardy życia mieszkańców, co powoduje wiele szkód dla zdrowia mieszkańców miasta, ponieważ intensywny ruch przebiegający bezpośrednio przez miejscowość powoduje wzrost emisji substancji zanieczyszczających, hałasu i drgań nawierzchni.

Na podstawie przedstawionego raportu, zakłada się, że realizacja przedmiotowej inwestycji spowoduje osiągnięcie m.in. korzyści, takich jak:

- zmniejszenie emisji spalin do środowiska w centrum miasta,
- zwiększenie atrakcyjności Nałęczowa jako uzdrowiska,
- poprawa jakości życia mieszkańców miasta Nałęczowa,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko w centrum miasta,
- poprawę klimatu akustycznego w centrum miasta.

Przewidywany termin realizacji przedsięwzięcia w wariantach I i III wyniesie ok. 520 dni roboczych, wariantu II — ok. 320 dni roboczych.

W celu wyboru najkorzystniejszej dla środowiska trasy przebiegu obwodnicy Nałęczowa wykonano analizę wielokryterialną rozpatrywanych wariantów pod względem ich oddziaływania na poszczególne elementy środowiska tj. powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny, wody powierzchniowe i podziemne, powierzchnia ziemi, zbiorowiska roślinne, zwierzęta chronione, rośliny chronione, obszary cenne przyrodniczo, warunki życia ludzi, krajobraz, zabytki i dobra kultury. Zgodnie z raportem, wyniki analizy wskazują, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant I (preferowany przez Inwestora).

W trakcie postępowania na wniosek Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie inwestor zajął stanowisko ws. opracowanie pn. „Koncepcja Programowo-Przestrzenna zagospodarowania przestrzennego terenu ochrony przyrody i krajobrazu obszaru „A”, „B”, „C” Uzdrowiska Nałęczów sołectw Antopol, Bochońnica, Cynków, Strzelce — „Zielona Kraina Bochońniczanki”, autorstwa Pana Mariana Burka i Pana Adama Wójcika. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie przy piśmie znak: ZDW-IP.pp.4131.830-KP/2-1/2016 z dnia 12 kwietnia 2016 r. przekazał stanowisko dotyczące ww. opracowania, sporządzone przez Biuro projektowe „D-9” Krzysztof Nadany. W odniesieniu do możliwości budowy obwodnicy według przebiegów proponowanych w „Koncepcji (...)” autorzy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko stwierdzili, że przedstawione w ww. opracowaniu warianty IV i V są rozwiązaniem odbiegającym jakościowo i planistycznie od proponowanych przez inwestora (zwłaszcza od preferowanego wariantu I), charakteryzującym się dużo dłuższą trasą, większą ingerencją w otoczenie, znacznie zwiększonymi kosztami, przy jednoczesnym braku zdecydowanie korzystniejszego wpływu na społeczność lokalną. Wobec powyższego inwestor odstąpił od

możliwości realizacji przedsięwzięcia według wariantów wskazanych w ww. opracowaniu.

Z uwagi na to, że oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia zasadniczo będzie ograniczone tylko do fazy realizacji (obejmującej zarówno prace budowlane i towarzyszące im prace rozbiórkowe elementów nieprzewidzianych do dalszej eksploatacji) i eksploatacji, w raporcie przeprowadzono ocenę oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko dla tych dwóch etapów.

Określone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (postanowienie znak: WOOŚ.4242.104.2015.IBK z dnia 21.07.2016r.) rozwiązania chroniące służące ograniczeniu negatywnych oddziaływań zostały ujęte w niniejszej decyzji i powinny zostać uwzględnione, jako warunki środowiskowe w projekcie technicznym przedsięwzięcia oraz na etapie realizacji i eksploatacji. Ewentualna faza likwidacji w zakresie potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego, w tym zdrowie ludzi, związana byłaby m.in. z: oddziaływaniem na warunki sanitarne powietrza, oddziaływaniem na klimat akustyczny, oddziaływaniem na wody powierzchniowe i środowisko glebowe oraz oddziaływaniem na krajobraz i elementy przyrodnicze. Ze względu na podobny charakter prac przy rozbiórkach i likwidacji elementów infrastruktury drogowej oraz podobnie oddziałujące procesy budowlane, dla fazy likwidacji zaproponowano w raporcie środki minimalizujące, takie jak dla fazy realizacji przedsięwzięcia.

Ze względu na konieczność czasowego zajęcia terenu pod zaplecze budowy, bazy materiałowe, parkingi dla sprzętu budowlanego, drogi dojazdowe określono warunki organizowania ww. tymczasowych elementów inwestycji, mające na celu zapobieganie bądź minimalizowanie ewentualnego negatywnego wpływu na środowisko. Tereny czasowo zajęte pod ww. elementy inwestycji zostaną po zakończeniu prac przywrócone do stanu poprzedzającego ich rozpoczęcie.

W czasie budowy woda używana będzie w procesach technologicznych pielęgnacji betonu, czyszczenia sprzętu budowlanego oraz w celach socjalnych. Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w czasie budowy, głównie do oświetlenia i spawarek elektrycznych, na gaz - w czasie spawania elementów stalowych przy wykorzystaniu spawarek gazowych. Etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania surowców mineralnych, takich jak: piasek, kruszywo (różnej frakcji). Do napędu urządzeń budowlanych wykorzystywane będą paliwa (olej, benzyna).

Zapotrzebowanie na wodę, energię elektryczną, gaz, paliwa, surowce i materiały na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia będzie związane z utrzymaniem infrastruktury drogowej. Realizacja i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia wiąże się z emisją hałasu do środowiska. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, tereny podlegające ochronie przed hałasem, zlokalizowane w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji, stanowi zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz zabudowa zagrodowa. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, określenia rodzaju terenów podlegających ochronie przed hałasem, znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, dokonano na podstawie zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów Bochońnica, Strzelce. Ponadto ustalenia terenów chronionych przed hałasem dokonali autorzy raportu po konsultacji z Wydziałem Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Nałęczów w oparciu o Stadium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nałęczów oraz Strukturę Funkcjonalną strefy B oraz strefy C.

Dla terenów określonych jako zabudowa zagrodowa i jednorodzinna (oznaczonych zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego symbolem MR/MN) klasyfikacji

dokonywano na podstawie rzeczywistego wykorzystania terenu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu, przewożących ładunki. Pogorszenie się warunków akustycznych przy budynkach mieszkalnych będzie największe w wariantcie II a najmniejsze w wariantach I i III. Natężenie hałasu emitowanego na etapie budowy będzie się charakteryzować dużą dynamiką zmian, wynikającą z typu prowadzonych w danym momencie robot. Dla ograniczenia tego oddziaływania, na odcinkach znajdujących się w pobliżu zabudowań mieszkalnych, prace budowlane oraz dowóz materiałów budowlanych realizowane będą wyłącznie w porze dziennej. Na pozostałych odcinkach, w porze nocnej nie mogą być prowadzone prace mogące mieć znaczny wpływ na klimat akustyczny obszaru, polegające na: robotach ziemnych (wykopach lub realizowaniu nasypów), budowie obiektów inżynierskich, wyburzeniach/rozbiórkach, transporcie, w tym rozładunku i załadunku materiałów budowlanych, a także urobku ziemnego. Poza tym, należy nie dopuszczać do przeciążenia silników, eliminować ich jałową pracę oraz minimalizować ilość przejazdów pojazdów ciężkich i maszyn w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Niekorzystne zjawiska hałasowe będą miały charakter okresowy, lokalny i ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych. Zastosowanie proponowanych rozwiązań minimalizujących przyczyni się do ograniczenia wpływu etapu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny. W celu określenia możliwego oddziaływania, wynikającego z emisji hałasu do środowiska na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, dla poszczególnych wariantów planowanej inwestycji wykonana została analiza akustyczna. Analizy wraz z symulacją komputerową rozprzestrzeniania się hałasu wykonano w oparciu o program komputerowy, wykonujący obliczenia zgodnie z zalecaną metodą referencyjną. W ramach przeprowadzonej analizy akustycznej, dla budynków mieszkalnych znajdujących się najbliżej planowanej inwestycji określono poziomy hałasu dla pory dnia i nocy najbardziej narażonej kondygnacji (receptory na wysokości 1,5 m ponad każdą kondygnacją znajdującą się przy elewacji). Obliczenia na granicy terenów chronionych przed hałasem wykonano na wysokości 4 m. Analizy przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych, tj. dla roku 2020 i 2030.

W przypadku planowanej inwestycji dla wszystkich analizowanych wariantów dochodzi do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Z uwagi na powyższe zastosowano nawierzchnię ograniczającą hałas. Obliczenia dla wariantów inwestycyjnych przeprowadzono zatem dla sytuacji bez i z zastosowaniem środka minimalizującego w postaci nawierzchni ograniczającej hałas o 3 dB (tzw. „cichej nawierzchni”). Przewiduje się, że wykorzystana zostanie nawierzchnia o niskiej zawartości wolnych przestrzeni, nie wymagająca zastosowania szczególnego systemu odwodnienia.

W przypadku wariantu preferowanego przez Inwestora, w wyniku zastosowania ww. rozwiązania, nawierzchni ograniczającej hałas, niewielkie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w porze dnia wynoszące 1,7 dB (2020 r.) i 2,3 dB, 2,8 dB (2030 r.) stwierdzono jedynie w przypadku dwóch odbiorników zlokalizowanych na terenach zabudowy jednorodzinnej, znajdujących się przy skrzyżowaniu obwodnicy z DW830 oraz przy wlocie północnym DW826. Miejsca te zostaną objęte pomiarami hałasu w ramach analizy porealizacyjnej. Dla pozostałych terenów chronionych akustycznie, zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanej obwodnicy, nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, zarówno w porze dnia, jak i porze nocy.

W przypadku pozostałych wariantów, mimo zastosowania środka minimalizującego, również stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, przy czym o



ile oddziaływanie wariantu III można uznać za porównywalne z wariantem I, to w przypadku wariantu II ponadnormatywne oddziaływanie obejmuje większą ilość terenów chronionych akustycznie, a obliczone poziomy hałasu są najwyższe.

Zgodnie z raportem, w przypadku wszystkich analizowanych wariantów nie istnieje możliwość techniczna i technologiczna ograniczenia hałasu do poziomów dopuszczalnych na granicach wszystkich terenów chronionych, znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Obliczenia w ww. horyzontach przeprowadzono również dla wariantu bezinwestycyjnego. Dokonano również analizy klimatu akustycznego w stanie istniejącym (rok 2015). W wariantach I i III największe zmiany klimatu akustycznego dotyczą terenów chronionych, zlokalizowanych dotąd z dala od źródeł hałasu. Dzięki planowanemu rozwiązaniu ograniczającemu hałas, zmiany te nie powodują przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Istnieją również miejsca, gdzie z powodu wprowadzenia nowej alternatywy dla dróg istniejących (DW830) i przeniesienia ruchu na projektowaną obwodnicę, poziom hałasu w obszarach chronionych się zmniejsza. Tak jest w przypadku terenu przy rondzie obwodnicy z DW830, gdzie w wyniku realizacji inwestycji nastąpi poprawa klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. W wariantach I i III ilość terenów, którym pogarszają się warunki akustyczne jest większa, ponieważ inwestycja bardziej zbliża się do terenów chronionych. Brak realizacji inwestycji będzie natomiast pogarszał istotnie warunki klimatu akustycznego licznych terenów mieszkalnych w centrum miasta Nałęczów.

Zgodnie z zaleceniami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dotyczących przewidywanego akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie funkcjonowania oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na klimat akustyczny i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia, w sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej.

W analizie porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomu hałasu zgodnie z metodyką referencyjną w miejscach wskazywanych w sentencji, łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu. Na podstawie przeprowadzonych pomiarów należy określić skalę i zasięg oddziaływania hałasu w odniesieniu do objętych przedmiotowym przedsięwzięciem dróg. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska, pomimo dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie mogą być dotrzymane należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Na etapie realizacji inwestycji mogą wystąpić okresowe oddziaływania w zakresie drgań, powodowane ruchem pojazdów ciężkich oraz pracą maszyn budowlanych (takich, jak np. walce wibracyjne, palownice). Zgodnie z raportem, za najmniej uciążliwy pod tym względem uznano wariant I, który nie przechodzi w pobliżu licznej zabudowy mieszkaniowej oraz w swoim zakresie nie przewiduje żadnych wyburzeń obiektów kubaturowych. Z uwagi na to, że oddziaływania te mogą mieć negatywny wpływ na budynki położone najbliżej terenu inwestycji oraz przebywających w nich ludzi, należy stosować dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne w celu nie dopuszczenia do pogorszenia warunków bytowania ludzi oraz stanu konstrukcyjnego budynków.

Przed rozpoczęciem prac drogowych należy wykonać inwentaryzację stanu technicznego wszystkich budynków znajdujących się w zasięgu potencjalnego oddziaływania. Dla ograniczenia

możliwości pojawienia się uszkodzeń budynków, w miejscach gdzie prace prowadzone będą w ich pobliżu, należy np. w miarę możliwości stosować walce o najmniejszym zasięgu negatywnego oddziaływania oraz unikać równoczesnej pracy ciężkich maszyn stanowiących źródło drgań o zasięgu mogącym powodować zagrożenie dla struktury budynków. Do zminimalizowania uciążliwości wynikającej z emisji drgań przyczyni się także prowadzenie prac w sąsiedztwie obiektów budowlanych związanych z pobytem ludzi wyłącznie w porze dnia oraz ograniczenie ilości przejazdów pojazdów ciężkich i maszyn w sąsiedztwie zabudowań. W raporcie stwierdzono, iż z uwagi na tymczasowy charakter źródeł drgań występujących w trakcie budowy, najczęściej można pominąć wpływ tych drgań na ludzi przebywających w budynkach, o ile nie są to prace prowadzone w godzinach nocnych. Zgodnie z raportem, z uwagi na zastosowanie rozwiązania, oddziaływania wynikające z emisji drgań na etapie budowy nie będą miały charakteru znaczącego. Z raportu wynika, iż z uwagi na nową, równą nawierzchnię przeznaczoną do przenoszenia ruchu ciężkiego, przewidywane natężenie ruchu oraz nieznaczny udział pojazdów ciężkich (ok. 4%) w potoku ruchu nie przewiduje się oddziaływania szkodliwego dla budynków i uciążliwego dla ludzi (przebywających w tych budynkach) wynikającego z emisji drgań drogowych.

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie wynikała głównie z ruchu pojazdów ciężarowych, użycia specjalistycznego sprzętu budowlanego (koparko-ładowarka równiarka, walec drogowy), transportu i przeładunku niezbędnego sprzętu i materiałów na budowę, wtórnego pylenia, szczególnie w suche dni, wynikającego z użycia pyłących materiałów budowlanych oraz związanego z ruchem pojazdów po nieutwardzonej nawierzchni, emisji substancji odorotwórczych podczas wykonywania nawierzchni z materiałów bitumicznych, prac budowlanych i rozbiórkowych oraz prac ziemnych przy niwelowaniu i rekultywacji terenu. Oddziaływania to będą mieć charakter niezorganizowany i krótkotrwały oraz ustąpią z chwilą zakończenia etapu realizacji inwestycji.

Ze względu na dłuższy odcinek projektowanej drogi w wariantach I i III emisja pochodząca od pojazdów maszyn i urządzeń w czasie wykonywania prac będzie większą niż dla wariantu II, który jest krótszy o ok. 2 km. W raporcie wskazano, że największym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza dla wariantu II będą pojazdy techniczne (koparko-ładowarka) z uwagi na wysokie wskaźniki emisji oraz najdłuższy czas pracy, gdyż są wykorzystywane do wielu zadań w cyklu realizacyjnym. W wariantach I i III dominującym źródłem będą pojazdy ciężarowe z uwagi na ich największą ilość w czasie realizacji.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo — gazowych do powietrza na etapie budowy zaplanowano: usytuowanie wjazdu i wyjazdu z budowy w ciągu drogi, tak aby wjeżdżające i wyjeżdżające pojazdy nie musiały wykonywać manewrów zawracania i mogły łatwo opuszczać teren budowy, nie lokalizowaniem wyjazdów z budowy w bezpośredniej bliskości budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej, systematyczne sprzątnięcie placu budowy z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu minimalizującego pylenie poprzez np. zraszanie wodą, placu budowy (zależnie od potrzeb), uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody i przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów), zachowanie czystości wyjazdu z budowy, stosowanie specjalistycznego sprzętu do czyszczenia nawierzchni, mycie kół pojazdów przed opuszczeniem budowy, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, nie stosowanie cementu i innych materiałów w formie sypkiej (jeżeli wykonalne) na placu budowy poprzez dostarczanie betonu i innych materiałów utwardzalnych (np. bentonit) w formie zawieszin w betonowozach i innych

przystosowanych do tego celu pojazdach oraz w przypadku powierzchni wielkoobszarowych ekspozycyjnych na działanie czynników atmosferycznych (erozja eoliczna) należy stosować zabiegi eliminujące zjawisko pylenia poprzez zabiegi np. mulczowania. Zaproponowane rozwiązania zostały w części uwzględnione w określonych warunkach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W czasie eksploatacji drogi podstawowym źródłem zanieczyszczeń powietrza będą substancje powstające w wyniku spalania paliw w silnikach samochodowych — zanieczyszczenia komunikacyjne. W raporcie przeprowadzono prognozę rozkładu przestrzennego emisji zanieczyszczeń, którą wykonano dla dwóch horyzontów czasowych: roku 2020 — stan oddania drogi do użytku oraz roku 2030 — okres po dziesięciu latach eksploatacji drogi. Analizę stężeń substancji wykonano z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń pozyskanego z Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Lublinie dla terenów znajdujących się w otoczeniu projektowanej obwodnicy Miasta Nałęczów. W ramach przedłożonego raportu analizowano następujące zanieczyszczenia komunikacyjne: dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), dwutlenek siarki (SO<sub>2</sub>), ołów (Pb), benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), tlenek węgla (CO), pył zawieszony PM<sub>10</sub>, pył PM<sub>2,5</sub>, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne.

Przeprowadzona w raporcie analiza rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu nie wykazała występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń i wartości odniesienia (z uwzględnieniem zaostrzonych wartości odniesienia na obszarach ochrony uzdrowiskowej) dla strefie maksymalnych i stężeń średniorocznych dla wszystkich trzech wariantów przebiegu drogi. Otrzymane w wyniku obliczeń przekroczenia pyłu PM<sub>2,5</sub> spowodowane są przyjęciem do obliczeń wartości stężenia średniorocznego tego zanieczyszczenia na poziomie wskazanym do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2020 r. z jednoczesnym przyjęciem stanu aktualnego stężenia średniorocznego (Sa) w oparciu o informację o aktualnym stanie zanieczyszczenia powietrza zgodnie z pismem Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WMS.7016.1.73.2015 z dnia 13 maja 2015r. Wyniki przeprowadzonej analizy wskazują na najwyższą imisję średnioroczną tego zanieczyszczenia na poziomie ok. 4% wartości dopuszczalnej.

Ocena jakości powietrza opracowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie wykazuje, że ze względu na przekroczenie 24-godz. stężeń pyłu PM<sub>10</sub> wg kryterium ochrony zdrowia strefa lubelska została zaliczona do klasy C. Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WMS.7016.1.73.2015 z dnia 13 maja 2015r. dla terenów znajdujących się w otoczeniu projektowanej obwodnicy Miasta Nałęczów wartości średnioroczne pyłu PM<sub>10</sub> nie przekraczają poziomu dopuszczalnego. W Programie ochrony powietrza dla strefy lubelskiej droga DW 830 Lublin-Nałęczów-Bochotnica została wymieniona jako droga istotna pod względem turystycznym, zatem realizacja przedmiotowej obwodnicy Nałęczowa ograniczy kumulowanie się zanieczyszczeń, w tym pyłu PM<sub>10</sub> w strefie miejskiej. Z przedstawionej w raporcie analizy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że eksploatacja inwestycji nie wpłynie znacząco na pogorszenie jakości powietrza, w tym również w zakresie stężeń pyłu zawieszzonego PM<sub>10</sub>.

W raporcie przeanalizowano także planowane przedsięwzięcie pod względem dotyczącym wpływu na klimat i adaptacji inwestycji do zmian klimatu. Zgodnie z raportem, w odniesieniu do etapu realizacji przedsięwzięcia, we wszystkich analizowanych wariantach wystąpią oddziaływania na klimat bezpośrednie - związane z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery powstającą ze względu na użytkowanie pojazdów i maszyn budowlanych oraz pośrednie - związane ze

zużywaniem materiałów, wymagających wykorzystania procesów technologicznych i zużycia energii dla ich wytworzenia. Stwierdzono, że ze względu na długość analizowanego odcinka projektowanej drogi w wariantach I i III, oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie będzie większe niż wariantu II. Wpływ przedsięwzięcia na klimat na tym etapie będzie jednak pomijalny. Ze względu na lokalny charakter planowanej inwestycji oddziaływania to nie będą miały znaczenia w globalnym oddziaływaniu na klimat. Wpływ planowanego przedsięwzięcia na klimat związany będzie także z emisją zanieczyszczeń do powietrza na etapie użytkowania drogi. Zgodnie z raportem, wpływ inwestycji na klimat w skali globalnej z uwagi na skalę przedsięwzięcia praktycznie nie będzie zauważalny. Poprawa płynności ruchu wpłynie na zmniejszenie emisji do powietrza, a tym samym pośrednio na ograniczenie efektu cieplarnianego. Niepodejmowanie przedsięwzięcia związane będzie natomiast ze zwiększeniem negatywnego oddziaływania transportu drogowego na klimat.

Zgodnie z raportem, za najpoważniejsze zagrożenia klimatyczne dla infrastruktury drogowej uznano intensywne opady deszczu powodujące powodzie i podmycia obiektów mostowych, rowów oraz niskie temperatury. W związku z tym, zaproponowano w raporcie zastosowanie środków minimalizujących w zakresie oddziaływania czynników atmosferycznych na elementy infrastruktury drogowej, obejmujących działania o charakterze technicznym, organizacyjnym, prewencyjnym i ratowniczym.

Teren planowanej inwestycji leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 406 — Niecka Lubelska (Lublin), gdzie wysokiej jakości kredowe wody podziemne stanowią jedyne źródło zaopatrzenia ludności w wodę pitną i podlegają szczególnej ochronie. Zgodnie z podziałem hydrogeologicznym Polski gmina Nałęczów położona jest w obrębie lubelsko-radomskiego regionu hydrogeologicznego, należącego do makroregionu Środkowopolskiego. W rejonie tym wody podziemne występują w wielu systemach geologicznych — w utworach paleozoicznych, jury, kredy, trzeciorzędu i czwartorzędu. Największe znaczenie mają warstwy wodonośne występujące w utworach kredowych, czwartorzędowych i trzeciorzędowych. Wody piętra czwartorzędowego mają znaczenie lokalne (są sporadycznie czerpane dla potrzeb gospodarskich), występują przede wszystkim w obrębie utworów wypełniających doliny rzek Bystrej i Bochońniczki (Dopływ z Nałęczowa — nazwa zgodnie z Atlasem Hydrograficznym Polski). Wody piętra czwartorzędowego zasilane są z wodonośnych utworów kredowych oraz poprzez infiltrację powierzchniową. Z punktu widzenia dynamiki wód, ze względu na powiązania z głębszymi poziomami wodonośnymi należy je traktować jako jeden zespół wodonośny. Wody piętra kredowego stanowią główny użytkowy poziom wodonośny (GUPW), występują w szczelinowo-porowych utworach kredy górnej. Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r. nr 49, poz. 549) przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonym kodem europejskim PLGW2300106 leżącym w obszarze dorzecza Wisły w ekoregionie równin wschodnich o nazwie JCWPd106. Ocena stanu ilościowego zbiornika — dobry. Ocena stanu chemicznego zbiornika — dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód oceniono jako niezagrażone. Według nowego podziału na JCWPd, który będzie obowiązywał w kolejnym cyklu planistycznym Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (2016-2021 r.) teren inwestycji zlokalizowany jest w obszarze JCWPd o kodzie PLGW200088. Stan ilościowy i chemiczny JCWP oceniono jako dobry. Celem środowiskowym dla tej JCWPd zgodnie z aPGW jest dobry stan chemiczny.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza

Wisły (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r. Nr 49 poz. 549) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych o nazwie „Bystra do dopł. spod Wąwolnicy”, kod europejski PLRW200062386. Scalona część wód SW0107. Odcinek posiada status: naturalna część wód, typ: potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych. Ocena stanu JCWP — zły. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód oceniono jako niezagrażone. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu/potencjału jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2012-2014) potwierdzają ocenę stanu zawartą w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły — stan zły. Klasa elementów biologicznych w punkcie pomiarowo-kontrolnym Bystra — Bartłomiejowice — IV ze względu na wartość indeksu fitobentosu, monitorowany w 2013 r. Klasa elementów fizykochemicznych z uwagi na stężenie fosforanów — PSD (poniżej stanu dobrego) monitorowany w 2013 r. Klasa elementów hydromorfologicznych – I. Celem środowiskowym dla tej JCWP zgodnie z aPGW jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny.

W związku z realizacją projektowanej inwestycji mogą wystąpić negatywne oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne. Potencjalne zanieczyszczenie wód będzie powodowane przez:

- spływy opadowe i roztopowe z projektowanej drogi, a także z terenu budowy,
- nieostrożne wykonywanie prac budowlanych (obiekty inżynieryjne, umocnienia skarp i koryta cieków przed i za wylotem kanalizacji deszczowej) w rejonie rzeki Bochotniczanki (Dopływ z Nałęczowa), cieku Dopływ z Sadurek, rowów melioracyjnych — zanieczyszczenie materiałem budowlanym,
- zmętnienie wód rzeki Bochotniczanka (Dopływ z Nałęczowa) oraz cieku Dopływu z Sadurek z uwagi na prowadzenie prac budowlanych (obiekty inżynieryjne, umocnienia skarp i koryta cieków przed i za wylotem kanalizacji deszczowej),
- wyplukiwanie zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy drogi np. z mas bitumicznych,
- nieodpowiednio magazynowane odpady, materiały budowlane oraz materiały stosowane w pracach nawierzchniowych, wykończeniowych,
- niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy bądź nieodpowiednio zorganizowane zaplecze sanitarne,
- zanieczyszczenie wód substancjami chemicznymi (w szczególności ropopochodnymi) wyciekającymi z maszyn np. w wyniku awarii, przedostanie się substancji niebezpiecznych do wód gruntowych.

Wszystkie istotne zagrożenia pochodzące z zaplecza budowy będą wyeliminowane dzięki odpowiedniej organizacji placu budowy oraz utrzymaniu odpowiedniego stanu technicznego znajdujących się na nim maszyn oraz środków ochronnych. Na placu budowy powinna znajdować się przenośna wanna wychwytowa lub kuweta dostosowana do zebrania wyciekającej substancji z uszkodzonej maszyny, do czasu zabezpieczenia awarii. Krótkotrwałe składowanie materiałów budowlanych może odbywać się tylko w wyznaczonych miejscach, odpowiednio wyrównanych do poziomu, utwardzonych, w sposób zabezpieczający przed przewróceniem, zsunięciem lub rozsunięciem się stosów materiałów. W przypadku składowania substancji stałych lub ciekłych stwarzających zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego, należy zapewnić odprowadzanie wód opadowych wraz z ich podczyszczaniem.

Ścieki socjalno-bytowe powstałe na terenie zaplecza budowy będą gromadzone

w szczelnych, przenośnych kabinach sanitarnych, czasowo opróżnianych przez firmę świadcząca usługi w tym zakresie z wywozem ścieków do oczyszczalni.

Zastosowane środki organizacyjne, polegające na prowadzeniu prac z brzegów, zakazie wjeżdżania sprzętem w nurt, stosowaniu szalunków oraz mat, które nie dopuszczają do osuwania się ziemi i materiałów, lokalizacji placu budowy z dala od cieków, przechowywaniu materiałów i odpadów w formie przykrytej (ograniczając pylenie) oraz magazynowaniu substancji niebezpiecznych w formie uniemożliwiającej skażenie gruntu, doprowadzi do zminimalizowania zagrożenia dla JCWP.

Oddziaływanie chwilowego zmętnienia wody w czasie budowy obiektów inżynierskich oraz umocnień skarp i koryta cieków nie będzie powodowało zagrożenia dla JCWP, ponieważ będzie to oddziaływanie punktowe i po kilku metrach będzie dochodziło do sedymentacji cząstek stałych. W tych miejscach pogorszą się warunki hydromorfologiczne koryt cieków, realizacja inwestycji może w sposób bezpośredni i pośredni wpływać na elementy biologiczne i fizykochemiczne rzeki Bochatniczanka (Dopływ z Nałęczowa) i Dopływu z Sadurek. Zgodnie z dokumentacją, ze względu na punktowy charakter ingerencji w koryta cieków, faza realizacji nie będzie miała negatywnego wpływu na stan jednolitej części wód powierzchniowych Bystra do dopł. spod Wąwolnicy oraz nie zagrazi celom środowiskowym dla tej części wód.

Zgodnie z dokumentacją, badania podłoża gruntowego zostały przeprowadzone w lipcu 2015. Wykonano 30 otworów badawczo — geotechnicznych do głębokości: 2,0 m — 10 otworów, 3,0 m — 15 otworów; 6,0 m — 1 otwór, 10,0 m — 4 otwory. Odległość pomiędzy otworami wynosiła 100,0 - 300,0 m. Otwory wykonane do głębokości 2,0 — 3,0 m były suche. W otworach do 10,0 m, woda podziemna związana jest z warstwą (piasków drobnych lub średnich, występuje na różnej głębokości 7,00 — 9,10 m, w zależności od morfologii terenu. Zwierciadło wody pod napięciem hydrostatycznym, przykładowo w OW 18 nawiercone na 8,60 m, stabilizuje się na 1,15 m p.p.t. Zdaniem autora raportu, ze względu na znaczną głębokość występowania zwierciadła wód podziemnych na terenie objętym inwestycją, przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na wody podziemne. Zgodnie z dokumentacją, na terenie inwestycji nie występują zidentyfikowane ujęcia wody pitnej, które mogłyby być zagrożone prowadzonymi pracami zawierającymi się w całości w istniejącym pasie drogowym. Najbliższe ujęcie wody pitnej „Nałęczowianka” zlokalizowane jest w odległości ok. 300 m na południe od wariantu inwestycyjnego. Ujęcie to posiada wyznaczoną strefy ochrony bezpośredniej. Odległość preferowanego wariantu od strefy ochronnej ujęcia wynosi ok. 112 m w najbliższym miejscu.

Wariant inwestycyjny przebiega na wschód od terenu górniczego złoża, wód leczniczych Nałęczów II. Od km 2+200 do 2+900 jego odległość od ww. terenu jest najmniejsza i wynosi w południowej części terenu górniczego 270 m, natomiast w północnej - 220 m. Wody „Nałęczów” są to wody typu szczelinowego ujmowane z poziomu górnokredowego, słabo zmineralizowane, z przewagą wodorowęglanu wapnia i magnezu. Stosowane są do zabiegów balneologicznych i butelkowania jako naturalne wody mineralne. Planowana inwestycja, zdaniem autora raportu, nie wpłynie negatywnie na warunki zasilania terenu górniczego Nałęczów II, ani nie ograniczy dostępu do jego zasobów.

Zgodnie z dokumentacją, dna dolin rzek Bystrej i Bochatniczanki oraz Strumyka Olszowieckiego stanowią tereny zalewowe, narażone na niebezpieczeństwo powodzi w przypadku wystąpienia deszczy nawalnych. Inwestycja przebiega przez koryto rzeki Bochatniczanki, które znajduje się w zasięgu obszaru szczególnego zagrożenia powodzią.

Zgodnie z art. 88 1 ustawy Prawo wodne na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią

zabrania się wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią, w tym m.in. wykonywania urządzeń wodnych oraz budowy innych obiektów budowlanych, zmiany ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywania innych robót, z wyjątkiem robót związanych z regulacją lub utrzymaniem wód. Planowane prace w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią powinny być poprzedzone decyzją dyrektora RZGW zwalniającą od ww. zakazów.

Wody opadowe i roztopowe z terenu projektowanej drogi odprowadzane będą za pomocą otwartych rowów o szczelnym dnie, zlokalizowanych wzdłuż projektowanej drogi, do cieków wodnych (rzeka Bochotniczanka, Dopływ spod Sadurek, rowy melioracyjne) oraz do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych. Cieki wodne, które projektowana droga będzie przecinać, będą stanowić naturalne odbiorniki dla odprowadzanych wód deszczowych spływających z powierzchni szczelnych i zielonych. Zakres projektowanych robót odwodnienia obejmie:

- wybudowanie systemu odwodnienia składającego się z otwartych rowów o szczelnym dnie, zakończonych urządzeniami podczyszczającymi (separatory substancji ropopochodnych, osadniki) z odprowadzeniem do istniejących cieków lub projektowanych zbiorników otwartych;
- wykonanie wylotów do istniejących cieków oraz zbiorników otwartych, stanowiących odbiorniki w rejonie, z którego odprowadzenie ścieków, jakimi wody opadowe i roztopowe, do istniejących cieków jest niemożliwe ze względu na uwarunkowania wysokościowe.

Dno cieku w rejonie wlotu i wylotu zostanie umocnione dyblami betonowymi, pełnymi lub półwkowymi, ułożonymi na podsypce cementowo-piaskowej i warstwie geosyntetyku. Skarpy cieku w obszarze umocnienia dna zostaną umocnione płytami ażurowymi, betonowymi, wypełnionymi piaskiem i obsianymi trawą. Umocnienie zostanie wykonane na odcinkach 15 m przed wlotem obiektu i 20 m za wylotem obiektu. Wyloty kanalizacyjne należy zaprojektować w uzgodnieniu z administratorem wód.

W miejscu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z terenu projektowanej drogi do cieków wodnych, biorąc pod uwagę możliwości terenowe oraz po uwzględnieniu możliwości odbiornika, przewidziane są dwa rozwiązania tj. zainstalowanie zbiorników retencyjnych, których zadaniem będzie ograniczenie ilości wód opadowych wprowadzanych do odbiornika oraz bezpośrednie wprowadzanie podczyszczonych wód do odbiornika. Wskazana jest realizacja zbiorników retencyjnych przed odprowadzeniem wód opadowych do cieków wodnych, celem maksymalnego zatrzymania wód w zlewni oraz nie zaburzenia reżimu hydrologicznego wód odbiornika. Przed każdym odbiornikiem wód opadowych i roztopowych, tj. przed zrzutem wód do cieków, rzek i zbiorników otwartych, zainstalowany będzie osadnik zawieszin mineralnych oraz separator substancji ropopochodnych.

Parametry wód opadowych i roztopowych wprowadzanych do wód lub do ziemi powinny spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800 ze zm.) w zakresie zawartości zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych.

W lokalizacji 0+421 funkcjonuje w stanie istniejącym ciek Dopływ z Sadurek, stanowiący naturalną przeszkodę dla projektowanej obwodnicy. W ramach inwestycji projektuje się przebudowę cieku poprzez realizację przepustu (w km 0+390), zapewniającego jednocześnie możliwość migracji zwierząt. W związku z tym nastąpi konieczność odcinkowego skorygowania koryta cieku. W lokalizacji 1+053 funkcjonuje w stanie istniejącym rów melioracyjny, stanowiący

naturalną przeszkodę dla projektowanej obwodnicy. Projektuje się przebudowę ciekę poprzez jego zabudowę mostem sklepionym, stanowiącym jednocześnie przejście dolne dla zwierząt. Zostanie wykonane w tym rejonie odcinkowe umocnienie koryta ciekę. Od km 1+930 do km 2+328 (ostatnia podpora km 2+314) projektuje się dwunastoprzęsłowy obiekt belkowy, ciągły, zlokalizowany w przeważającej części nad terenami leśnymi. Pełni on funkcję estakady ekologicznej umożliwiającej migrację zwierząt pod obiektem, umożliwia przepuszczenie dwóch cieków (rzeka Bochońniczanka, rów melioracyjny) oraz przebiega nad drogą gminną nr 107870L. Przebieg rowu melioracyjnego w pobliżu km 2+020 zostanie skorygowany ze względu na kolizję z podporą pośrednią. W lokalizacji 4+872 nad rowem melioracyjnym projektuje się wykonanie mostu sklepionego stanowiącego jednocześnie przejście dla zwierząt.

Prace związane z przebudową i korekcją cieków wodnych prowadzić należy w sposób jak najkrótszy, należy ograniczyć do minimum prace związane z zaburzeniem przepływu i zmętnieniem wody w ciekach. Tego typu prace wiązać się będą z fragmentarycznym zniszczeniem roślinności wykształconej na brzegach koryta oraz zaburzeniami przepływu i możliwością zanieczyszczenia wód ciekę (zmętnienie), co może wpływać na gatunki w nich bytujące. Oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały, a ich skala zależna będzie od właściwej organizacji robot.

Zgodnie z ustawą Prawo wodne na wykonanie urządzeń wodnych oraz na szczególne korzystanie z wód wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

W ramach inwestycji zaprojektowane będą przepusty w km 0+593, 1+053, 1+728, 2+697, 3+168, 3+469, 3+600, 4+495 oraz przepust pod drogą serwisową w rejonie km drogi głównej 1+100. Głównym zadaniem obiektów będzie przeprowadzenie wód opadowych i roztopowych z terenów sąsiadujących z projektowaną obwodnicą przez sztuczną barierę terenową, jaką stanowić będzie projektowana obwodnica. W stanie istniejącym, w lokalizacjach, w których zaprojektowano przedmiotowe obiekty, odbywa się naturalny spływ wód w linii prostopadłej do projektowanej obwodnicy.

Mając na względzie zabezpieczenie korpusu drogowego (w tym nasypu) przed oddziaływaniem napływających wód, należy dążyć do zachowania istniejących warunków wodnych na gruncie, tj. umożliwienie spływu w sposób możliwie zbliżony do występującego obecnie w terenie. Rozwiązania w tym zakresie nie mogą powodować szkód na gruntach sąsiednich.

Celem oceny skuteczności zainstalowanych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe, w ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić badania jakości ścieków deszczowych na wylocie do cieków wodnych, w zakresie zawartości zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych.

Podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, zgodnie z ustawy o odpadach i jej aktami wykonawczymi, a także z przepisami szczegółowymi. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady związane z pracami budowlanymi, ziemnymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w wyznaczonym miejscu lub odpowiednich pojemnikach na zapleczu budowy, a następnie zostaną przekazane do zagospodarowania specjalistycznym firmom.

Z przedłożonego raportu wynika, że Inwestor planuje zagospodarować część odpadów na terenie inwestycji. Sposób zagospodarowania tych odpadów poza instalacjami i urządzeniami, tj. w granicach inwestycji, musi być zgodny z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U z 2015 r. poz.



796).

Z informacji zawartych w raporcie wynika, że podczas wykonywania prac ziemnych powstaną masy ziemne, które w pierwszej kolejności zostaną zagospodarowane w granicach planowanej inwestycji. Funkcjonowanie drogi wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą będzie powodowało emisję odpadów, których ilość i jakość 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 będą odbierane przez uprawnione podmioty zajmujące się zagospodarowaniem, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami określoną w ustawie o odpadach.

Odpowiedni sposób zagospodarowania odpadów powstających na każdym etapie przedsięwzięcia, zapewnienie ich selektywnego magazynowania, ponownego ich użycia (w sytuacji jeżeli 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.

W celu dokonania identyfikacji elementów środowiska przyrodniczego, w latach 2014 - 2015 przeprowadzona została inwentaryzacja przyrodnicza terenu wokół inwestycji pod względem występowania:

- chronionych gatunków grzybów,
- chronionych gatunków roślin,
- chronionych gatunków zwierząt,
- chronionych siedlisk przyrodniczych

oraz dokonany został przegląd obszarów chronionych, występujących w rejonie inwestycji, pod kątem: obszarów Natura 2000 oraz pozostałych obszarów i form chronionych, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 z późn. zm.), a także korytarzy ekologicznych. Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono stanowisk chronionych gatunków porostów i grzybów.

Na analizowanym terenie stwierdzono na 2 stanowiskach występowanie 2 gatunków roślin naczyniowych podlegających ochronie: paprotnik kolczysty, wawrzynek wilczełyko. W pasie inwentaryzacji zidentyfikowano występowanie 25 płatów 5 typów siedlisk przyrodniczych chronionych. Stwierdzone siedliska reprezentowane są głównie przez płaty zbiorowisk leśnych (2 typy, najliczniej priorytetowe siedlisko łągowych lasów nadrzecznych), a siedliska nieleśne to głównie łąki świeże. Na badanym terenie stwierdzono na 60 stanowiskach występowanie co najmniej 9 gatunków bezkręgowców podlegających ochronie prawnej. Są to owady z gromad: błonkoskrzydłych, motyli i chrząszczy. W badanym terenie stwierdzono w sumie 31 gatunków chronionych ptaków. Ochronie ścisłej podlega 30 gatunków, a częściowej 1. Stwierdzono dwa gatunki ssaków podlegające ochronie ścisłej i 4 podlegające ochronie częściowej. Na badanym terenie stwierdzono obecność 3 gatunków płazów; wszystkie podlegają ochronie częściowej. Na badanym terenie stwierdzono obecność 2 gatunków gadów; wszystkie podlegają ochronie częściowej. Na badanym terenie nie stwierdzono chronionych gatunków ryb.

Inwestycja w wariantach I i III przebiegać będzie w sąsiedztwie pomnika przyrody - lipy drobnolistnej, której stan na chwilę obecną jest zły. Pomnik ten zlokalizowany jest przy

drodze wojewódzkiej Sadurki-Nałęczów. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w otoczeniu pomnika przyrody istnieje możliwość prowadzenia robót ziemnych w ramach przedmiotowej inwestycji przy zachowaniu niezbędnej ostrożności. Nadzór przyrodniczy zabezpieczy pomnik przyrody na początku realizacji zadania poprzez szerokie wygrodenie obiektu oraz na etapie prac w tym miejscu będzie kontrolował ich poprawność. Wykluczone będą prace mechaniczne w obrębie systemu korzeniowego drzewa. Pozostałe pomniki przyrody znajdują się w bezpiecznej odległości od obszaru oddziaływania przedmiotowej inwestycji (wariant II zlokalizowany jest około 2 km od pomnika przyrody).

Wariant I i III (w km od 0+500 do km 0+660) przebiega na granicy projektowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Antopol” w Bochothnicy Kolonii, obejmującego zespół parkowo-dworski ze stawami w dolinie Bochothniczanki i zalesione wzniesienie o długości około 400 m, położone na północny-zachód od stawów w Antopolu. Realizacja inwestycji nie będzie ingerować w obszar proponowany do ochrony. Oddziaływanie zanieczyszczeń nie będzie przekraczać dopuszczalnych wartości, będzie krótkookresowe i nie wpłynie na warunki biologiczne roślin znajdujących się w obszarze projektowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w otulinie Kazimierskiego Parku Krajobrazowego (rozporządzenie Nr 4 Wojewody Lubelskiego z dnia 23 marca 2005 r. w sprawie Kazimierskiego Parku Krajobrazowego — Dz. Urz. Woj. Lub. Nr 73 poz. 1525), ale poza obszarami objętymi ochroną, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym poza obszarami Natura 2000. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na przedmiot ochrony i ochronę przyrody Kazimierskiego Parku Krajobrazowego.

Ponadto, w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia (w buforze do 10 km) brak jest obszarów europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszar Natura 2000 – Płaskowyż Nałęczowski PLH060015, położony jest w odległości 12,85 km. Planowana inwestycja, poprzez swoje usytuowanie, nie wpłynie negatywnie na spójność europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000. W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia stwierdzono tylko 2 gatunki roślin naczyniowych podlegających ochronie, przy czym możliwość negatywnego oddziaływania stwierdzono tylko w przypadku jednego gatunku — wawrzynka wilczylika, narażonego na zniszczenie w wariantcie nr III. Brak zagrożenia dla drugiego gatunku (paprotnika kolczystego). Oddziaływanie na gatunki roślin naczyniowych jest największe w wariantcie III projektowanej drogi.

Ocenę oddziaływania w przedłożonej dokumentacji przeprowadzono dla wszystkich 5 stwierdzonych siedlisk przyrodniczych, odrębnie dla każdego wariantu przebiegu drogi. Wyniki tej oceny przedstawiono jednak tylko dla siedlisk, dla których przewiduje się możliwość zniszczenia stanowiska w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Dla wszystkich analizowanych siedlisk oddziaływanie przedsięwzięcia oceniono jako niewielkie lub jego brak. Tylko w przypadku siedliska zmienno-wilgotnych łąk (6410) określono je jako średnie. Główne zagrożenia dla fauny na etapie realizacji inwestycji to:

- zajęcie terenu pod inwestycję i wycinka drzew,
- zaburzenia stosunków wodnych,
- zanieczyszczenie biotopów substancjami chemicznymi,
- płoszenie zwierząt,
- przypadkowe zabijanie zwierząt.

Niektóre z ww. zagrożeń mogą doprowadzić do utraty siedlisk. Efektem oddziaływań może być

również fragmentaryzacja siedlisk oraz pogorszenie ich stanu. W przypadku zajęcia siedliska pod inwestycję (w tym wycinka drzew) następuje jego zniszczenie i utraty możliwości wykorzystywania siedlisk.

Awaryjne sprzętu, wyciek substancji ropopochodnych, itp. może doprowadzić do zanieczyszczenia wód oraz pogorszenia jakości siedlisk bezkręgowców wodnych.

Oddziaływanie hałasu, a także drgań powodowanych przez sprzęt drogowy na etapie budowy, może powodować wypłoszenie zwierząt z miejsc żerowania, a tym samym utrudnia żerowanie i rozmnażanie się gatunkom środowisk lądowych. Wpływ ten jednak nie powinien być znaczący. Ponadto, na placu budowy i drogach dojazdowych do budowy może dochodzić do zwiększonej śmiertelności bezkręgowców, związanej z ich przypadkowym zabijaniem przez sprzęt budowlany. Wpływ ten jest proporcjonalny do natężenia i czasu trwania prac budowlanych. Nie będzie on jednak znaczący. W celu ograniczenia tego oddziaływania do oświetlenia placu budowy będą używane instalacje elektryczne nie powodujące zwabiania zwierząt do światła.

Na etapie eksploatacji zachodzą będą następujące negatywne oddziaływania:

- ograniczenie swobodnej migracji zwierząt (oddziaływanie drogi jako bariery ekologicznej),
- śmiertelność zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami samochodowymi,
- zawlekanie i rozprzestrzenianie się obcych gatunków roślin i zwierząt,

Na etapie eksploatacji mogą się uwidoczniać skutki wprowadzenia do przestrzeni nowych barier fizycznych w postaci głębokich wykopów lub nasypów, którymi prowadzona będzie realizowana inwestycja oraz rowów systemu odwodnienia korpusu drogowego. Wprowadzenie barier do przestrzeni prowadzi do fragmentacji siedlisk fauny. Ogranicza to również możliwość wykorzystania areałów osobniczych poprzez zahamowanie migracji i wędrówek związanych ze zdobywaniem pożywienia, poszukiwaniem partnerów i użytkowaniem schronień, a także migracji młodych osobników w poszukiwaniu miejsc do osiedlenia oraz migracji osobników dorosłych, w przypadku zmian w środowisku, wymuszających poszukiwanie nowych miejsc do życia. W przypadku ssaków kopytnych istotne aspekty potencjalnych barier fizycznych, to wysokość nasypów lub głębokość wykopów i stromość ich zboczy. Innymi oddziaływaniami, istotnymi zwłaszcza dla ssaków, są: hałas, światło i drgania emitowane przez przejeżdżające pojazdy samochodowe. Ponieważ nowa droga stanie się barierą ekologiczną, dla szeregu gatunków zwierząt, należy zastosować działania minimalizujące.

Na etapie budowy należy liczyć się z możliwością przypadkowego zabijania zwierząt w związku z prowadzonymi pracami ziemnymi. Dlatego wszelkie głębokie i strome wykopy ziemne powinny być zabezpieczone przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt (płazów, gadów, ssaków, bezkręgowców) poprzez ich wyгородzenie płótkami zabezpieczającymi. Należy także przewidzieć codzienną, kontrolę tych miejsc (przez eksperta nadzoru przyrodniczego) i uwalnianie zwierząt, które tam się znalazły. W związku z możliwością pojawienia się na etapie budowy lokalnych zastoisk (kałuże, koleiny) wód gruntowych i opadowych należy przewidzieć ich ogrodzenie płótkami zabezpieczającymi oraz kontrolę tych miejsc i uwalnianie zwierząt, które będą je zasiedlać. Prace będą prowadzone w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref zagrożenia zwierząt, które mimo zastosowania zabezpieczeń, przedostały się na obszar objęty robotami. W przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta zostaną przeniesione, pod kontrolą prowadzącego nadzór przyrodniczy.

Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Przed przystąpieniem do wycinki należy przeprowadzić wizję lokalną w celu stwierdzenia braku schronień nietoperzy

w drzewach przeznaczonych do usunięcia. W przypadku gdy niezbędne będzie prowadzenie wycinki w sezonie lęgowym, jej wykonanie będzie możliwe po sprawdzeniu przez eksperta z nadzoru przyrodniczego braku lęgów ptaków oraz schronień nietoperzy w drzewach przeznaczonych do usunięcia. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków oraz schronień nietoperzy, wycinkę należy wstrzymać do momentu zakończenia lęgów przez to gatunki lub uzyskania zezwolenia na wykonanie czynności zabronionych w stosunku do dziko występujących zwierząt gatunków chronionych.

Na etapie budowy prace ziemne wykonywane w sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych do wycinki mogą, być przyczyną potencjalnych uszkodzeń tych drzew, zarówno koron, pni, jak i systemu korzeniowego. Aby zapobiec negatywnemu oddziaływaniu należy podjąć środki zapobiegawcze i działania ochronne. W celu wykluczenia uszkodzenia pni, drzewa w obrębie terenu budowy należy oszalować na odpowiednią wysokość za pomocą odpowiednich materiałów. Można w tym celu użyć wysokiego odeskowania lub owinięcia pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi lub folią pęcherzykową. Zabezpieczenie powinno obejmować minimum 150 cm pnia licząc od jego podstawy, dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych. W celu ochrony korony drzew należy zwrócić uwagę na możliwość uszkodzenia podczas manewrowania ciężkim sprzętem. Celem ochrony systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach i krzewach należy jak najszybciej zasypywać warstwą humusu, ziemi urodzajnej, usuwanej na odkład lub okrywać, by nie dopuścić do przesuszenia korzeni w przypadku suchej, wietrznej lub mroźnej pogody. Wykopy w obrębie korzeni przeprowadzać ręcznie, a w przypadku uszkodzenia grubszych korzeni zabezpieczyć je poprzez przycięcie i pokrycie preparatem do pokrywania ran. W obrębie korzeni ograniczyć walcowanie do minimum w celu niedopuszczenia do nadmiernego zagęszczenia gruntu. W obrębie drzew (strefy korzeniowej i koron) nie należy składować mas ziemnych, materiałów budowlanych, odpadów w celu niedopuszczenia do zagęszczenia gruntu, uniemożliwienia wymiany gazowej, czy też wypłukiwania zanieczyszczeń. Oddziaływanie w postaci ewentualnych niwelacji terenu może być przyczyną zasypywania korzeni i pni bądź też obniżania warstwy gruntu i odsłaniania korzeni. Celem wykluczenia tego oddziaływania należy unikać zmian poziomu gruntu do odległości rzutu korony + 1 m. Ponadto można zastosować dodatkowe zabezpieczenie w postaci ogrodzenia drzewostanu nieprzeznaczonego do wycinki.

W wariantcie I przewiduje się wycinkę 134 drzew. Zgodnie z uzupełnieniem raportu, nasadzenia rekompensujące wycinkę drzew powinny być zlokalizowane poza pasem drogowym. Najkorzystniejszą lokalizacją będą nasadzenia w okolicy przejść dla zwierząt, tzn. w km: 0+421, 1+053, 2+000 — 2+300, 4+919. Możliwymi miejscami do tych nasadzeń są również tereny wskazane przez Urząd Miasta w Nałęczowie. Ostateczna lokalizacja miejsc nasadzeń rekompensujących będzie miała miejsce na etapie projektu budowlanego.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, analiza wpływu przedsięwzięcia na chronione gatunki roślin naczyniowych i siedliska przyrodnicze wykazała, że wpływ ten będzie niewielki, lub że negatywnego wpływu nie będzie. W przebiegu wariantu I jedno siedlisko przyrodnicze — zmienno wilgotne łąki trzęślicowe (kod siedliska 6410), jest narażone na negatywne oddziaływania w stopniu średnim, stąd zachodzi potrzeba prowadzenia szczegółowych działań minimalizujących dla tego wariantu. Działania te będą polegały na ochronie siedliska przyrodniczego w czasie prac budowlanych poprzez właściwą organizację placu budowy i robót budowlanych w trakcie realizacji zespołu obiektów mostowych nad Bochoćnicą.

Na etapie realizacji inwestycji może wystąpić tymczasowe ograniczenie migracji dzikich

zwierząt. Jednakże oddziaływanie to będzie niewielkie biorąc pod uwagę, iż większość ssaków przemieszcza się głównie w godzinach nocnych, gdy teren placu budowy będzie zamknięty. Oddziaływanie to ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

W celu uniknięcia i ograniczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia drogowego na możliwości swobodnego poruszania się fauny zaproponowano 4 przejścia dla zwierząt (małych, średnich i dużych), zarówno w obrębie regionalnego, dolinnego korytarza ekologicznego Bochońniczki, jak również w innych dogodnych pod względem technicznym i ekologicznym miejscach. Ponadto w sentencji zawarto zalecenie, aby projektowane obiekty mostowe oraz nasypy drogowe, przebiegające przez siedliska łąkowe i tereny o płytkim występowaniu wód podziemnych, uwzględniały możliwość migracji zwierząt, a w tym płazów i gadów.

Istotnym środkiem minimalizującym oddziaływanie będzie estakada na odcinku od km 1+928 do km 2+328. Od km 1+930 do km 2+328 (ostatnia podpora km 2+314) projektuje się dwunastoprzęsłowy obiekt belkowy, ciągły zlokalizowany w przeważającej części nad terenami leśnymi. Pełnić on będzie funkcję estakady ekologicznej, umożliwiającej migrację zwierząt pod obiektem, umożliwi również przepuszczenie dwóch cieków; obiekt przebiega nad drogą gminną nr 107870L. Zaleca się maksymalne zawężenie pasa budowy oraz uniknięcie lokalizacji zaplecza budowy na terenach leśnych, siedlisk przyrodniczych oraz cennych przyrodniczo fragmentów dolin rzecznych (Dopływu spod Nałęczowa i Dopływu spod Sadurek). Przyczyni się to do minimalizacji negatywnego wpływu na krajobraz leśny oraz doliny.

Negatywne oddziaływanie na krajobraz w czasie realizacji inwestycji (w każdym z wariantów) będzie miało charakter czasowy i związane będzie z pracami budowlanymi, obecnością maszyn i urządzeń, pojawieniem się zapleczy budowy, baz. Oddziaływanie to ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych. Rozwiązaniem łagodzącym wpływ etapu realizacji na krajobraz będzie skrócenie do niezbędnego minimum funkcjonowania w krajobrazie otwartych wykopów ziemnych.

Oddziaływanie inwestycji na środowisko w tym zakresie w odniesieniu do etapu eksploatacji przedsięwzięcia związane będzie z pojawieniem się nowego elementu w otaczającym krajobrazie oraz z usunięciem drzew i krzewów. Inwestycja w każdym z wariantów przebiega po terenie wcześniej nie prowadzącym tego rodzaju inwestycji. Teren, przez który będzie przebiegać droga, stanowi wysoczyznę postperyglacjalną, występującą w odmianach pagórkowatej i falistej oraz obniżenia dolinne z niewielkimi kompleksami leśnymi. Te elementy krajobrazu będą przecięte inwestycją drogową, która z uwagi na powstanie nasypów, wykopów, obiektów inżynierskich, realizację wycinki niewątpliwie wpłynie na krajobraz tego terenu. Oddziaływania tego nie można wyeliminować i pojawia się ono przy każdej nowej inwestycji drogowej. Elementem najbardziej wpływającym na krajobraz będzie estakada, która przewidziana została w każdym wariantcie poprzez wyniesienie korytarza drogi w górę ok. 6 m ponad powierzchnię oraz największy zakres wycinki na tym odcinku. Elementem ograniczającym oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie będą nasadzenia kompensacyjne, przewidziane w zakresie przedsięwzięcia które wpłyną na lepsze wkomponowanie drogi w krajobraz oraz adaptacja istniejących drzew i zakrzaczeń, a także zabezpieczenie drzew nieprzeznaczonych do wycinki przed uszkodzeniami mechanicznymi spowodowanymi pracami budowlanymi.

Inwestycja w wariantcie I i III koliduje z terenem wpisanego do rejestru zabytków parku w Antopolu, wchodząc na wielkopowierzchniową działkę 298/19 (obręb geodezyjny Bochońnica Kolonia) znajdującą się na obrzeżu Parku, po jego wschodniej stronie. Park w Antopolu obejmuje park komponowany, stanowiący otoczenie dworu, układ wodny złożony z 4 połączonych ze sobą

stawów i otaczający go od północy drzewostan. Przedmiotem ochrony konserwatorskiej jest: ukształtowanie terenu, drzewostan, układ wodny i drogowy. Park został wpisany decyzji WKZ w Lublinie z dn. 27.08.1981, znak: KL.IY.5349/7/81, nr w rejestrze zabytków: A/820. Teren zabytkowego parku, po którym przebiegają ww. warianty, zajęty jest przez pole uprawne, nie znajdują się na nim żadne obiekty cenne pod względem konserwatorskim. Zespół pałacowy zlokalizowany jest na południe od przedsięwzięcia, w odległości ok. 396 m i 420 m odpowiednio od wariantu I i III. Oddziaływanie będzie związane z fizycznym zajęciem terenu pod korytarz drogi. Zgodnie z raportem, nie przewiduje się negatywnych oddziaływań planowanej inwestycji na zespół parkowo-dworski i fragmentarycznie wykształcony las bukowy i lipowo-klonowy. Dla ograniczenia oddziaływania, prace należy zawęzić do korytarza zaprojektowanej drogi oraz nie organizować w tym miejscu zaplecza budowy, baz materiałowych, sprzętowych, tymczasowych dróg dojazdowych. Z uwagi na kolizję z działką wpisaną do rejestru zabytków, Inwestor uzyska odrębne pozwolenia na prowadzenie inwestycji na tym terenie od Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Warianty I i III przedmiotowej inwestycji zlokalizowane są, w sąsiedztwie nieruchomości zabytków archeologicznych stanowisk archeologicznych oznaczonych numerami AZP: 76-78/18-3 (m. Cynków, gm. Nałęczów) oraz 77-78/36-2 (m. Bochońnica Kolonia, gm. Nałęczów). Stanowiska te zlokalizowane są w odległościach powyżej 100 m od osi drogi.

W przypadku ingerencji inwestycji w substancję zabytkową w/w stanowisk niezbędne będzie przeprowadzenie badań wyprzedzających na kolizyjnych względem inwestycji odcinkach — w granicach wskazanych stanowisk. Na przeprowadzenie badań archeologicznych należy uzyskać odrębne pozwolenie Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Zgodnie z raportem, ingerencja w substancję zabytkową w/w stanowisk w trakcie realizacji inwestycji jest mało prawdopodobna.

Z uwagi na możliwość odkrycia kolejnych nierozpoznanych dotychczas stanowisk archeologicznych, podczas wykonywania robót ziemnych na odcinkach inwestycji nienadzorowanych przez archeologa, prace powinny być wykonywane z ostrożnością, zaś w przypadku ujawnienia przedmiotu posiadającego cechy zabytku, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, a także zabezpieczyć go i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić o tym Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub, gdy nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta). Inwestycja w każdym swoim przebiegu wariantowym może znajdować się w kolizji ze stanowiskami archeologicznymi.

Przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na dobra materialne. Wariant I preferowany omija zabudowę mieszkaniową, przechodzi przez istniejący układ drogowy w takich miejscach, gdzie nie występuje jej duże zagęszczenie. Natomiast wariant II i wariant III swoim przebiegiem zbliżają się do budynków mieszkalnych, w związku z czym inwestycja będzie wymagała wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych. Wariant preferowany I nie koliduje z budynkami mieszkalnymi i gospodarczymi.

W rejonie planowanej inwestycji nie występują złoża surowców. Najbliższe udokumentowane złoża, tj. złoża surowców ilastych „Piotrowice Małe” i złoża torfu o właściwościach leczniczych w dolinie rzeki Bystrej, zlokalizowane są w odległości ponad 2 km odpowiednio na południe i na wschód od planowanej inwestycji. W związku z tym, nie przewiduje się żadnego oddziaływania na wymienione złoża surowców.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność realizacji z

uwzględnieniem wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż nie zalicza się one grupy zakładów stwarzających takie zagrożenie. W raporcie oceniono natomiast ryzyko dla ludności oraz środowiska (wód podziemnych i powierzchniowych) związane z transportem substancji niebezpiecznych. Stwierdzono, że w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest wymagane podejmowanie dodatkowych działań w celu ograniczenia poziomu ryzyka.

Rozwiązania służące ograniczaniu negatywnych oddziaływań powinny być uwzględnione jako warunki środowiskowe w projekcie technicznym przedsięwzięcia oraz na etapie realizacji i eksploatacji.

Biorąc pod uwagę okoliczności, o których mowa 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 (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 353) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy, w tym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w odległości ok. 120 km od wschodniej granicy państwa. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę charakter inwestycji i jej odległość od granicy państwa, nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Ze względu na charakter przedsięwzięcia oraz znaczną odległość od granicy państwa, nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko. Oddziaływania będą miały charakter lokalny.

Oczywistym jest, że zakrojona na tak szeroką skalę inwestycja wywoływać może konflikty społeczne: dotyczy to zwłaszcza budowy węzła w km 2+300 w miejscowości Cynków. Należy jednak zwrócić uwagę na następujące uwarunkowania:

- planowana lokalizacja węzła stanowi konsekwentną realizację planu mającego na celu wyprowadzenie ruchu ciężkiego związanego z zakładami Nałęczowianki z centrum miasta. Przyjęta lokalizacja umożliwia, najkrótszą drogą, realizację tego zadania. W odniesieniu do wariantów II i III należy podkreślić, że uciążliwość ruchu ciężkiego przeniesie się na znacznie szersze rejony, co wynikać będzie z konieczności przedłużenia drogi samochodów ciężarowych (wariant III) lub pozostawiania ruchu w obszarze sąsiadującym z centrum miasta (wariant II).
- lokalizacja przebiegu obwodnicy w rejonie przedmiotowego węzła została zaprojektowana w taki sposób, aby zminimalizować niekorzystne oddziaływania: prowadzenie drogi w wykopie pozwala na ograniczenie oddziaływania hałasu, zaprojektowany kształt samego węzła pozwala na uniknięcie ingerencji w istniejące budynki mieszkalne. Zarówno wariant II jak i III w tym zakresie wykazują dalece mniejsze efekty minimalizacji oddziaływania projektowanej inwestycji, zarówno przez brak możliwości minimalizacji oddziaływań hałasu, jak też poprzez ingerencję w obszary zabudowane. Przy czym w przypadku wariantu III należy jeszcze podkreślić wydłużenie drogi ruchu pojazdów ciężkich przez tereny zabudowane wzdłuż drogi gminnej nr 107870L w na kierunku południowy zachód – północny wschód.

Uwzględniając powyższe można stwierdzić, iż przy zastosowaniu planowanych rozwiązań oraz wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji niniejszego postanowienia, planowane

przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco negatywnie na środowisko.

Do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu dotyczącym wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgłosiły się trzy organizacje.

Pierwsza z nich Stowarzyszenie „Jutro Nałęczów”, ul. Nowickiego 2/13, 24-150 Nałęczów wnioskiem znak: S-3/JN/2015 z dnia 09.07.2015 r. zwróciło się do Burmistrza Nałęczowa o przyznanie statusu strony w przedmiotowym postępowaniu. Burmistrz Nałęczowa wystąpił pismem do stowarzyszenia o doprecyzowanie wniosku. Po uzupełnieniu wniosku Burmistrz Nałęczowa postanowieniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 05.11.2015 r. odmówił dopuszczenia Stowarzyszenia „Jutro Nałęczów” do udziału w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Lublinie postanowieniem znak: SKO.41/4382/SD/2015 z dnia 30.11.2015 r. uchyliło postanowienie Burmistrza Nałęczowa przekazując sprawę do ponownego rozpatrzenia. Mając na uwadze zalecenia Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie wystąpiono do przedmiotowego stowarzyszenia o uzupełnienie wniosku. Po zgromadzeniu dodatkowej dokumentacji Burmistrz Nałęczowa postanowieniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 15.06.2016 r. ponownie odmówił dopuszczenia Stowarzyszenia „Jutro Nałęczów” do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu ze względu na niespełnienie wymogów formalnych wynikających z art. 44 ust. 1 ww. ustawy ooś. Ostatecznie postanowienie Burmistrza Nałęczowa zostało utrzymane w mocy przez Samorządowe Kolegium Odwoławczego w Lublinie postanowieniem znak: SKO.41/2665/SD/2016 z dnia 15.07.2016 r.

Druga organizacja to Klub Ekologiczny „Gaja Świętokrzyska” ul. Sandomierska 74 m. 65, 25-318 Kielce, który wnioskiem z dnia 04.02.2016 r. wystąpił o uznanie za stronę w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Po uzupełnieniu wniosku Burmistrz Nałęczowa postanowieniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 16.06.2016 r. (data wywieszenia na BIP – 21.06.2016 r., na tablicach ogłoszeń 21.06.2016 r.) dopuścił ww. klub do udziału na prawach strony do przedmiotowego postępowania na podstawie art. 44 ust. 1 ww. ustawy ooś.

Trzecia organizacja to Pacyfistyczne Stowarzyszenie Wolnej Myśli, Strzelce 26, 24-140 Nałęczów, które wnioskiem z dnia 26.02.2016 r. wystąpiło o uznanie za stronę w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Po uzupełnieniu wniosku Burmistrz Nałęczowa postanowieniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 16.06.2016 r. (data wywieszenia na BIP – 21.06.2016 r., na tablicach ogłoszeń 21.06.2016 r.) dopuścił ww. stowarzyszenie do udziału na prawach strony do przedmiotowego postępowania na podstawie art. 44 ust. 1 ww. ustawy ooś.

Na podstawie art. 33 ww. ustawy ooś Burmistrz Nałęczowa przystąpił do rozpoczęcia procedury udziału społeczeństwa w ramach prowadzonego postępowania. Obwieszczeniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 29.07.2016 r. (data wywieszania na BIP – 29.07.2016 r., na tablicach ogłoszeń 29.07.2016 r.) powiadomiono osoby zainteresowane o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 29.07.2016 r. do 18.08.2016 r. tj. 21 dni informując jednocześnie o przebiegu postępowania w tym uzgodnieniach organów opiniujących. Dodatkowo na stronie Biuletynu Informacji Publicznej zostały zamieszczone akta sprawy tj.: wniosek Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie z dnia 24.09.2014 reprezentowanego przez Vegmar Jakub Krawczyk, ul. Konarskiego 12A, 05-500 o wszczęcie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Miasta Nałęczów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830 Lublin - Nałęczów - Bochothnica, jako połączenie



dróg wojewódzkich Nr 830 i 826; opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach znak: ONS-NZ.700.27.14 z dnia 06.11.2014 w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko; opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WSTV.4240.83.2014.AP.AS.1 z dnia 3.11.2014 r. w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko; postanowienie Burmistrza Nałęczowa znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 05.12.2014 r. w sprawie nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko; raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z aneksem I i II dla zadania pn. Budowa obwodnicy Miasta Nałęczów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830 Lublin Nałęczów Bochoznica jako połączenie dróg wojewódzkich Nr 830 i 826 - sierpień 2015; opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach znak: ONS-NZ.700.1.16 z dnia 28.01.2016 r. w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia; II opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia; postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WOOŚ.4242.104.2015.IBK z dnia 21 lipca 2016 r. w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia.

W ustawowym okresie 21 dni do organu prowadzącego postępowanie wpłynęło dziesięć niżej wymienionych uwag w większości wnoszących o zmianę przebiegu planowanej drogi - Wariantu I (preferowanego przez Inwestora). W związku z powyższym Burmistrz Nałęczowa pismem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 25.08.2016 r. wystąpił do Inwestora o odniesienie się do złożonych uwag. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie pismem znak: IP.4131.43.3.1.2016.pp z dnia 28.10.2016 r. zajął stanowisko ws. złożonych uwag.

Na wstępie odnosząc się do powtarzających się uwag dotyczących zmiany przebiegu Wariantu I (preferowanego przez Inwestora) obwodnicy Miasta Nałęczów, należy podkreślić, że przebieg ww. wariantu nie jest przypadkowy i wpisuje się w teren korytarza przebiegu obwodnicy zgodny z następującymi dokumentami planistycznymi Gminy Nałęczów:

- a) miejscowy plan ogólnego zagospodarowania przestrzennego Gminy Nałęczów dotyczącej zmiany przebiegu obwodnicy miasta (Uchwała Nr XXXII/260/2002 Rady Miejskiej w Nałęczowie z dnia 8 marca 2002r.);
- b) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Strzelce (Uchwała Nr VII/46/2007 Rady Miejskiej w Nałęczowie z dnia 26 czerwca 2007r.);
- c) Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nałęczów (Uchwała nr XXIII/201/13 Rady Miejskiej w Nałęczowie z dnia 13 czerwca 2013r.).

Biorąc powyższe pod uwagę, należy podkreślić, że preferowany przebieg obwodnicy funkcjonuje w ww. dokumentach planistycznych, a tym samym był znany od kilkunastu lat i nie powinien być odczytywany jako nowy, nieznaný społeczeństwu element planowanego rozwoju układu drogowego Miasta i Gminy Nałęczów.

1. *List elektroniczny p. Alicji Zawiszy z dnia 19.08.2016r. wyrażający absolutny sprzeciw na budowę obwodnicy w wariantcie I ze względu na: brak akceptacji na dewastację środowiska, brak wizualizacji przedsięwzięcia, brak informacji na temat technologii budowy estakad. Zwrócono uwagę, że dbając o zmniejszenie emisji spalin w centrum miasta oraz poprawę klimatu akustycznego skazuje się obrzeża wraz z Cynkowem na coraz większy dyskomfort. Obwodnica w forsowanym przebiegu spełniać będzie raczej funkcję drogi dojazdowej do koncernów niż obwodnicy miasta. Wskazano na celowe przeprowadzenie konsultacji społecznych w okresie urlopowym oraz wniesiono o wydłużenie czasu na możliwość*

### *składania uwag i wniosków.*

Jak wynika z przedstawionej przez inwestora dokumentacji rozwiązania techniczne zostały zaprojektowane w taki sposób, żeby zminimalizować negatywne oddziaływanie wynikające z emisji: zanieczyszczeń do powietrza, hałasu komunikacyjnego, zanieczyszczeń do wód opadowych i roztopowych. Będzie to możliwe poprzez zastosowanie m.in. odpowiedniej konstrukcji nawierzchni jezdni i systemu odwodnienia projektowanej obwodnicy. Ponadto parametry zaprojektowanych obiektów inżynierskich umożliwią migrację zwierząt. Rodzaj technologii obiektów inżynierskich został opisany w przedstawionym raporcie łącznie z wizualizacją estakady. Odnosząc się do kwestii obsługi zakładu „Nałęczowianka” przez przedmiotową obwodnicę należy zauważyć, że jednym z podstawowych celów inwestycji jest wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężkich poza Miasto Nałęczów, gdzie przedmiotowa obwodnica połączy drogi wojewódzkie nr 830 i 826 poza Nałęczowem, a dojazd do nowej drogi umożliwi m.in. węzeł drogowy zlokalizowany na terenach niezabudowanych wsi Cynków, który połączy drogę gminną nr 107870L (ul. Cynkowska) z obwodnicą. Planowane skrzyżowanie dwupoziomowe z ul. Cynkowską zapewni bezpieczny dostęp społeczności lokalnej do obwodnicy. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie dojdzie do przekształcenia środowiska przyrodniczego, w zakresie który można by określić jako dewastację. Potwierdzeniem tego są wnioski Autorów szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej terenu przewidzianego pod inwestycję, przeprowadzonej na potrzeby oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz wynikający z niej obowiązek zastosowania rozwiązań, minimalizujących negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko. Przeprowadzenie procedury udziału społeczeństwa w terminie 29.07.2016 – 18.08.2016 wynikało ze standardowej procedury postępowania. Burmistrz Nałęczowa zgodnie z art. 10 ww. Kodeksu Postępowania Administracyjnego obwieszczeniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 04.11.2016 r. (data wywieszenia na BIP – 04.11.2016r., na tablicach ogłoszeń 04.11.2016r.) zawiadomił strony postępowania, iż zebrał już wystarczające dowody i materiały do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyznaczając 7 dniowy termin na zapoznanie się aktami i złożenie ewentualnych uwag i wniosków. Biorąc powyższe pod uwagę organ nie uwzględnił stawianych żądań dotyczących zmiany przebiegu obwodnicy.

- 2. Pismo Stowarzyszenia „Jutro Nałęczów” z dnia 17.08.2016r. W piśmie zażądano zmiany lokalizacji wariantu I planowanej obwodnicy ponieważ nie uwzględnia aktualnych wymogów, m.in. ustawy o ochronie środowiska, ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych. Zwrócono uwagę, że lokalizacja inwestycji jest nieracjonalnie kosztowna ze względu na przebieg przez niestabilne grunty stanowiące dolinę rzeki, tereny podmokłe i zalewowe oraz wzgórza, doliny i wąwozy. Głęboko posadowiona planowana infrastruktura może zagrażać stabilności górotworu i powodować zachwianie równowagi wód podziemnych oraz zanieczyszczenia źródeł wód mineralnych, degradację unikalnego i jedyne w swoim rodzaju naturalnego środowiska. Planowana obwodnica utrudni warunki socjalno-bytowe mieszkańców si Cynków i pozbawi możliwość świadczenia usług agroturystycznych.*

W nawiązaniu do wniosku dotyczącego zmiany lokalizacji Wariantu I (preferowanego przez Inwestora) ze względu na niestabilność gruntów podłoża, jak również istniejące ukształtowanie informuję, że na całym obszarze przebiegu wariantów od I do III występują zbliżone warunki gruntowo - wodne oraz ukształtowanie terenu. W tak ukształtowanym terenie nie ma możliwości zrealizowania drogi o parametrach technicznych jak dla klasy G (droga główna) bez wykonywania

obiektów inżynierskich. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko zamieszczone zostały dokładne wyniki badań podłoża gruntowego do których została dobrana odpowiednia technologia wykonania obiektów inżynierskich pozwalająca na jak najmniejszą ingerencję w środowisko.

Uwaga dotycząca utrudnienia warunków socjalno-bytowych mieszkańców wsi Cynków a także pozbawienia ich możliwości świadczenia usług agroturystycznych jest nieuzasadniona, gdyż budowa obwodnicy w Wariancie I (preferowanym przez Inwestora) i poprzez sieć dróg serwisowych zapewni lepszy dostęp społeczności lokalnej do obwodnicy, a tym samym lepsze skomunikowanie obszarów przyległych. Biorąc powyższe pod uwagę organ nie uwzględnił stawianych żądań zmiany lokalizacji Wariantu I.

3. *Pismo Klubu Ekologicznego „Gaja Świętokrzyska” z dnia 15.08.2016r. W piśmie wskazano, że budowa obwodnicy w preferowanym wariancie wprowadzi do uzdrowiska hałas, spaliny samochodowe, zanieczyszczone wody opadowe do basenu leczniczych wód podziemnych a tym samym wód pitnych. Budowa obwodnicy skutkować będzie zniszczeniem wielu wartościowych przyrodniczo siedlisk roślinnych oraz zdegradowaniem unikalnego krajobrazu lessowego. Wskazano także wariant alternatywny V powołując się na opracowanie Pana Mariana Burka i Adama Wójcika.*

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie dojdzie do znaczącego negatywnego przekształcenia środowiska przyrodniczego. Potwierdzeniem tego jest przeprowadzona na potrzeby Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz wprowadzenie do projektu licznych rozwiązań, minimalizujących negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko. Obowiązek ich wprowadzenia wynika ze wskazań Zespołu Autorskiego Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz Postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 21.07.2016r. znak WOOŚ.4242.104.2015.IBK, który uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

Proponowane rozwiązania dotyczące tzw. Przebiegu nr V, które były przedmiotem analizy p.Wójcika i p.Burka, zawierają szereg nieścisłości i danych nie potwierdzonych obowiązującymi warunkami technicznymi dla projektowania dróg, bez jakiegokolwiek analizy technicznej, wpływu na środowisko i istniejące zagospodarowanie terenu (budynki mieszkalne i gospodarcze). Należy tu podkreślić, że przebieg wariantu preferowanego nie generuje zaburzeń żadnych budynków, co najpewniej wynika z tego, że w dokumentach planistycznych był przewidziany „korytarz” pod budowę przedmiotowej obwodnicy.

Opracowanie techniczne, jak i środowiskowe dla przedstawionych we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariantów, znajduje swoje podłoże w obecnych i prognozowanych danych ruchowych dla przedmiotowego obszaru. Zarzut o braku ochrony cennych środowiskowo obszarów jest niesłuszny, gdyż przewidziano elementy ograniczające ingerencję w środowisko oraz pozwalające na zachowanie charakteru terenów, w tym również związanych z migracją zwierząt. Dla zabezpieczenia rzeki Bochotniczanki przewidziano zastosowanie elementów retencyjnych i podczyszczających (zespoły osadniki i separatory), dla zabezpieczenia migracji zwierząt przewidziano m.in. budowę estakady w dolinie rzeki Bochotniczanki oraz szereg przepustów ekologicznych. Mając powyższe na uwadze organ nie uwzględnił uwag Klubu Ekologicznego „Gaja Świętokrzyska”.

4. , 5. *Pisma p. Mariana Burka z dnia 08.08.2016r. (dwa pisma o jednakowej treści – pisane odręcznie i maszynowo). W piśmie wskazano m.in., że procedowane trzy ślady obwodnicy w tym preferowany I, są nie do zaakceptowania, gdyż docelowo nie rozwiążą podstawowego*

*problemu polegającego na takim ukształtowaniu układu komunikacyjnego, w którym Nałęczów przestanie pełnić funkcję tranzytowe. Zwrócono uwagę na w wpływ na zasoby przyrodnicze, krajobrazowe, kulturowe zlewni rzeki Bochońniczki, ograniczenie potencjału gospodarczego, dewastacji i uszczuplenie bioróżnorodności, wzrost konfliktów ekologicznych, zwiększenie ryzyka skażenia środowiska, problem oczyszczania wód opadowych i roztopowych, zmianę warunków życia i zdrowia mieszkańców w sąsiedztwie obwodnicy, generowanie niepotrzebnych nadmiernych kosztów.*

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust.1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71), zalicza się do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Ponadto na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, dla danego przedsięwzięcia wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zaproponowane przez Inwestora trzy warianty lokalizacyjne obwodnicy Nałęczowa, spełniają wymagania formalne zawarte w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś. Pełna ocena wpływu wskazanych wariantów, w tym głównie wariantu preferowanego przez Inwestora została przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Przedłożony raport w sposób wyczerpujący dla organu wyjaśnia wszelki wątpliwości w tym także problemy poruszane przez Pana Marian Burka. Po przeprowadzeniu wnikliwej oceny planowanego przedsięwzięcia w uzgodnieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie a następnie w niniejszej decyzji nałożono szereg wymogów, które mają zapewnić jak najmniejszy wpływ na środowisko naturalne w tym warunki mieszkańców sąsiadujących z planowaną inwestycją. W nawiązaniu do szeregu wątpliwości dotyczących poprowadzenia obwodnicy Nałęczowa zgodnie z przebiegiem wariantu I (preferowanego przez Inwestora) podkreślam, że jest on zgodny z ww. dokumentami planistycznymi.

6. *List elektroniczny p. Piotra Bernata z dnia 16.08.2016r. Zwrócono się o ponowne przeanalizowanie przebiegu obwodnicy celem zminimalizowania jej negatywnego wpływu na życie mieszkańców otaczających Nałęczów miejscowości.*

Kwestia określenia wariantu preferowanego została już omówiona we wcześniejszej części niniejszej decyzji. Należy podkreślić, że trasa przebiegu obwodnicy była analizowana wielokrotnie, a docelowa propozycja przebiegu została ustalona m.in. w oparciu o niżej wymienione dokumenty planistyczne:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nałęczów - uchwała Nr XXIII/201/13 z dn. 13.06.2013r.
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego - Uchwała Nr XIX/144/2005 z dnia 18.02.2005r.
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego - Uchwała NR XXXII/260/2002 z dnia 08.03.2002r.
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego - Uchwała Nr VII/46/2007 z dnia 26.09.2007r.

Według tych dokumentów nie występuje rozbieżność pomiędzy preferowanym przez Inwestora Wariantem, a zapisami tychże aktów prawa miejscowego. Natomiast należy podkreślić, że uchwalenie np. Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego wymaga przeprowadzenia m.in. szeroko zakrojonych konsultacji społecznych, podczas których analizowane są postulaty

wszystkich zainteresowanych stron.

7. *Pismo Nestle WATERS Polska S.A z dnia 11.08.2016r. Uwagi dotyczyły stworzenie możliwości przemieszczania się po obwodnicy pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 44 ton, stworzenia możliwości manewrowania tych pojazdów oraz stworzenia dojazdu do zakładu produkcyjnego.*

Dopuszczalna masa całkowita (DMC) pojazdu dla pojazdów członowych mających 5 lub 6 osi wynosi 44t (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (j.t. Dz. U. z 2015r. poz. 305 z późn. zm.) i dla takich parametrów dot. DMC będzie zaprojektowana obwodnica.

Możliwość manewrowania nie jest zależna od masy dopuszczalnej pojazdu, lecz od długości pojazdu. Parametry geometryczne projektowanych skrzyżowań pozwalają na przejazdy wszelkich pojazdów normatywnych, co zostanie potwierdzone w później opracowanej dokumentacji technicznej. Można powiedzieć, że w przedmiotowym zakresie uwaga została uwzględniona. Odnośnie dojazdu z Zakładu Produkcyjnego Nałęczowianka drogą woj. nr 830 do planowanego skrzyżowania typu „rondo” z drogą woj. nr 827 informuje, że uwaga wykracza poza zakresem przedmiotowego przedsięwzięcia.

8. *Pismo Pacyfistycznego Stowarzyszenia Wolnej Myśli z dnia 16.08.2016r. W złożonym piśmie przedstawiono stanowczy sprzeciw wobec projektowanego przebiegu obwodnicy. Wskazano, że planowana lokalizacja obwodnicy zniszczy Cynków, przyczyni się do pogorszenia klimatu uzdrowiska, naruszy krajobraz, doprowadzi do budowy kosztownych estakad, których fundamenty mogą zagrażać równowadze wód podziemnych oraz zanieczyszczać źródła wód mineralnych, spotęgowany zostanie także hałas w Nałęczowie. Zwrócono uwagę, że termin udziału społeczeństwa został wyznaczony niefortunnie ze względu na wzmożone wyjazdy na urlopy, a do stowarzyszenia informacja dotarła dopiero 2 sierpnia.*

Kwestie poruszone w przedmiotowym piśmie koncentrują się na ogólnikach, niepopartych żadnymi argumentami. Ze względu na brak merytorycznych informacji lub propozycji w wystąpieniu Stowarzyszenia, nie można odnieść się do kwestii technicznych, postulowanych w wystąpieniu pod hasłem zmiany przebiegu wariantu. Należy zwrócić uwagę, że budowa obwodnicy Nałęczowa ma na celu zmniejszenie negatywnego wpływu ruchu drogowego na miasto więc nie może doprowadzić do spotęgowania w nim hałasu. Pełna ocena wpływu wskazanych wariantów, w tym głównie wariantu preferowanego przez Inwestora została przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Przedłożony raport w sposób wyczerpujący dla organu wyjaśnia wszelki wątpliwości w tym także problemy poruszane przez Stowarzyszenie, dlatego też sprzeciw nie został uznany. Ze względu na zbieżność uwag odnośnie terminu przeprowadzonych konsultacji społecznych odpowiedzi udzielono w punkcie 1.

9. *Pismo Mieszkańców Cynkowa z dnia 15.08.2016r. wnoszących m.in. sprzeciw przeciwko budowie obwodnicy w wariancie I. Mieszkańcy zwrócili uwagę na realizację inwestycji bez oparcia o plan zagospodarowania przestrzennego, wskazując, że preferowany wariant spełniał będzie funkcję drogi dojazdowej dla zagranicznych koncernów czy też zniszczy walory krajobrazowe, architektoniczne i fizjograficzne. Odniesiono się także do kosztów inwestycji związanych z wykupem gruntów, oraz na likwidację naturalnej ochrony przed hałasem emitowanym przez pobliski zakład produkcyjny.*

Jak wspomniano wyżej lokalizacja wariantu preferowanego została ustalona z

uwzględnieniem miejscowych dokumentów planistycznych, na które zresztą wskazują autorzy wniosku. Niezasadne jest wskazanie, że projektowana obwodnica jest lokalizowana w miejscu dogodnym tylko dla dużych koncernów (zakładów przemysłowych) i nie uwzględnia potrzeb rozwojowych społeczności lokalnej, gdyż brak jest bezpośrednich połączeń z wskazanymi koncernami, a nowa sieć drogowa (obwodnica i drogi serwisowe, skrzyżowania), zapewnią lepszy dostęp społeczności lokalnej do obwodnicy, a tym samym lepsze skomunikowanie obszarów przyległych do obwodnicy. Należy podkreślić, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia, nakładając jednocześnie szereg warunków techniczno-organizacyjnych, które następnie zostały ujęte w niniejszej decyzji mając na celu ograniczenie negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, tym samym nie można twierdzić, że inwestycja nie może być zlokalizowana w otulinie Krajobrazowego Parku Kazimierskiego lub w strefie ochrony uzdrowiskowej C. Mając na uwadze stanowisko mieszkańców niniejsza decyzja nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (m.in. pomiarów hałasu). W sytuacji, w której standardy jakości środowiska, pomimo dostępnych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych, nie mogą być dotrzymane należy podjąć działania mające na celu utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W kosztach inwestycji ujęte będą m.in. wypłaty odszkodowań za grunty nabyte pod pas drogowy obwodnicy, co nastąpi dopiero po uzyskaniu decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (ZRID) oraz przeprowadzeniu przez Wojewodę odrębnego postępowania odszkodowawczego. Pełna ocena wpływu wskazanych wariantów, w tym głównie wariantu preferowanego przez Inwestora została przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Przedłożony raport w sposób wyczerpujący dla organu wyjaśnia wszelki wątpliwości w tym także problemy poruszane przez mieszkańców Cynkowa dlatego też organ nie uwzględnił sprzeciwu dotyczącego budowy obwodnicy w wariantcie I.

*10. Pismo p. Alicji Zawiszy z dnia 15.08.2016r. wyrażający absolutny sprzeciw na budowę obwodnicy w wariantcie I ze względu na: brak akceptacji na dewastację środowiska, brak wizualizacji przedsięwzięcia, brak informacji na temat technologii budowy estakad. Zwrócono uwagę, że dbając o zmniejszenie emisji spalin w centrum miasta oraz poprawę klimatu akustycznego skazuje się obrzeża wraz z Cynkowem na coraz większy dyskomfort. Obwodnica w forsowanym przebiegu spełniać będzie raczej funkcję drogi dojazdowej do koncernów niż obwodnicy miasta. Wskazano na celowe przeprowadzenie konsultacji społecznych w okresie urlopowym oraz wniesiono o wydłużenie czasu na możliwość składania uwag i wniosków.*

Z uwagi na zbieżność wniosków, odpowiedź jak dla mieszkańców Cynkowa oraz listu elektronicznego z dnia 19.08.2016 r. została przedstawiona w pkt. 1 i 8. Odnosząc się do braku wizualizacji, informujemy, że wizualizacja inwestycji została wykonana w zakresie niezbędnym dla potrzeb projektowych i wymagań Organów (RDOŚ), a wizualizacja 3D nie była przedmiotem opracowania. Organ nie uwzględnił złożonego sprzeciwu dotyczącego budowy obwodnicy.

Burmistrz Nałęczowa zgodnie z art. 10 ww. Kodeksu Postępowania Administracyjnego obwieszczeniem znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 04.11.2016 r. (data wywieszenia na BIP – 04.11.2016r., na tablicach ogłoszeń 04.11.2016r.) zawiadomił strony postępowania, iż zebrał już wystarczające dowody i materiały do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Nałęczów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin – Nałęczów – Bochońca, jako połączenie dróg wojewódzkich nr 830

i 826. Wyznaczając 7 dniowy termin na zapoznanie się aktami i złożenie ewentualnych uwag i wniosków.

W wyznaczonym terminie do tutejszego urzędu wpłynęły dwie uwagi. Pismo Pani Marii Szyszkowskiej Prezesa Pacyfistycznego Stowarzyszenia Wolnej Myśli, w którym zwrócono uwagę na brak odpowiedzi na protest złożony w ramach prowadzonych przez Burmistrza Nałęczowa konsultacji społecznych oraz ponownie zaprotestowano wobec planowanej lokalizacji obwodnicy. Drugie pismo otrzymane pocztą elektroniczną od Pani Alicji Smok-Zawiszy, również dotyczące nie otrzymania odpowiedzi na pisma złożone podczas przeprowadzonych przez Burmistrza Nałęczowa konsultacji społecznych. Pismami znak: IZ.6220.6.2014.KK z dnia 28.11.2016 r. oraz 29.11.2016 r. udzielono odpowiedzi na ww. pisma wskazując, że wnioski złożone podczas konsultacji społecznych rozpatrywane są w momencie wydania ostatecznej decyzji.

Niezależnie od przeprowadzonych konsultacji społecznych czy też wyznaczonego terminu na zapoznanie się z aktami i złożenie uwag w toku postępowania do Burmistrza Nałęczowa wpływały pisma informacyjne m.in. dnia 18.06.2015 r. od Pana Mariana Burka (jedno z dnia 09.06.2015 r. oraz drugie 17.06.2015 r.) pisma dotyczyły obywatelskich wariantów przebiegu obwodnicy, następnie pismo mieszkańców sołectwa Cynków z dnia 22.02.2016r. zwracających się z prośbą o odstąpienie od realizacji zadania inwestycyjnego polegającego na budowie obwodnicy Nałęczowa, dalej pismo Klubu Ekologicznego „Gaja Świętokrzyska” z dnia 30.09.2016r. przekazująca ksero książki „Ekologia dróg” wskazujące jednocześnie na możliwość szkodliwego wpływu obwodnicy na system wodny zlewni rzeki Bochotniczanki. Poruszana problematyka wskazana w złożonych pismach została wyczerpująco opisana w złożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko i była brana pod uwagę podczas wydawania niniejszej decyzji.

Wariant I- długość obwodnicy ok. 5,6 km przebieg jest zgodny ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Nałęczów. W wariantcie I nie zostały przewidziane budynki do wyburzenia, a przyjęte rozwiązania są zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływań (obwodnicy Nałęczowa na środowisko wynika, że eksploatacja rozpatrywanych wariantów spowoduje porównywalne oddziaływania. Niemniej podczas eksploatacji tras wariantu II i III częściej niż w wariantcie I należy się spodziewać wystąpienia słabych niekorzystnych oddziaływań. Dotyczy to także hałasu powstającego podczas eksploatacji drogi oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza, które będą porównywalne dla wszystkich trzech wariantów. Uwzględniając jednak zagospodarowanie terenu przede wszystkim ilość budynków mieszkalnych oraz odległość budynków od planowanej drogi można uznać, że korzystniejszy będzie wariant I, gdyż nie wystąpią negatywne oddziaływania dla mieszkańców. Wariant II i III w większym stopniu zbliża się do terenów mieszkaniowych na, które będzie oddziaływać emisją zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Biorąc powyższe pod uwagę wariant I obwodnicy Nałęczowa jest najkorzystniejszym rozwiązaniem ze względu na środowisko

Analiza przedłożonego wniosku, raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia oraz pozostałych akt sprawy wskazuje, że przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji planowane do realizacji przedsięwzięcie w wariantcie I nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska. Dlatego też Burmistrz Nałęczowa zdecydował o realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie I preferowanym przez Inwestora.

Burmistrz Nałęczowa wydał przedmiotową decyzję z uwzględnieniem wyników uzgodnień i opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach, oraz ustaleniami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu

przedsięwzięcia na środowisko a także po rozpatrzeniu uwag wynikających z przeprowadzonego 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 w terminie 14 dni od jego otrzymania za pośrednictwem Burmistrza Nałęczowa.

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 20, 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 zagospodarowania terenu - wariant I



#### O t r z y m u j ą :

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, ul. Turystyczna 7a, 20-207 Lublin
2. Klub Ekologiczny „Gaja Świętokrzyska”, ul. Sandomierska 74 m. 65, 25-318 Kielce
3. Pacyfistyczne Stowarzyszenie Wolnej Myśli, Zarząd Główny, Strzelce 26, 24-140 Nałęczów
4. Pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 kodeksy postępowania administracyjnego tj. poprzez obwieszczenie
  - Tablica ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Nałęczowie oraz w miejscowościach Sadurki, Bochoznica-Kolonia, Cynków, Strzelce, Piotrowice
  - Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Nałęczowie: [www.bip.lublin.pl/naieczow](http://www.bip.lublin.pl/naieczow).
5. a/a

BURMISTRZ  
*Andrzej Cwiak*