

OS. 6220.7.2017

Ludwin, dnia 25.01.2019 r.

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104, 107 i 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.) w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2, art. 74 ust. 3 pkt. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, i ust. 4, art. 80 ust. 1, art. 82, art. 85, art. 86a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 z późn. zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie ul. Turystyczna 7a, 20-207 Lublin z dnia 27.07.2017 r. znak: IP.4131.60.17.1.2017.pp o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna na odcinku od km 0+000 do km ok. 28+460”, oraz po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, w porozumieniu z Burmistrzem Miasta Łęczna, Wójtem Gminy Uścimów i Wójtem Gminy Sosnowica

orzekam:

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla realizacji przedsięwzięcia pn.:

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna na odcinku od km 0+000 do km ok. 28+460” i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 820, położonej na terenie gmin Sosnowica (pow. Parczewski), Ludwin oraz Łęczna (pow. Łęczyński). Początek przedmiotowego odcinka drogi znajduje się w miejscowości Sosnowica Dwór w kilometrażu drogi ok. 0+000, koniec natomiast w miejscowości Łęczna w kilometrażu drogi ok. 28+460. W wyniku poszerzenia pasa drogowego inwestycja położona będzie również na terenie gminy Uścimów (pow. lubartowski).

Omawiane przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te

zostały określone w związku z § 3 ust. 1 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.

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

1) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie budowy należy:

- a) unikać prowadzenia prac budowlanych w okresach silnych wiatrów;
- b) transportować masy bitumiczne samochodami, których skrzynie ładunkowe wyposażone będą w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału;
- c) materiały pyłące przewozić pojazdami ze skrzyniami ładunkowymi wyposażonymi w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału;
- d) stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności i podczas ich przesypu dodatkowo zraszać;
- e) wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw od pracy;
- f) plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów;
- g) do transportu stosować samochody ciężarowe o optymalnej ładowności w celu ograniczania natężenia ruchu w obrębie terenu inwestycji,

2) w celu zminimalizowania oddziaływania na klimat akustyczny na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- a) należy ograniczyć wyłącznie do pory dziennej (tj. do godzin 6.00-22.00) prowadzenie prac związanych z emisją hałasu do środowiska na odcinkach drogi od km 0+000 do km 0+300, od km 4+000 do km 10+800, od km 13+000 do km 14+900, od km 15+900 do km 19+000, od km 19+800 do km 20+250, od km 20+700 do km 27+700 oraz od km 28+400 do końca opracowania (tj. na odcinkach drogi sąsiadujących z terenami zagospodarowanymi podlegającymi ochronie przed hałasem) – dotyczy to zarówno przedmiotowej drogi wojewódzkiej, jak i odcinków innych dróg objętych przedmiotową inwestycją;
- b) należy unikać równoczesnej pracy urządzeń najbardziej uciążliwych pod względem akustycznym takich, jak np. maszyny do zagęszczania (walce wibracyjne, ubijaki wibracyjne), frezarki;
- c) należy zachować dbałość o dobry stan techniczny wykorzystywanego sprzętu, eliminować jałową pracę silników wykorzystywanych maszyn i pojazdów;
- d) nie należy lokalizować zapleczy budowy w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zagospodarowanych podgalających ochronie przed hałasem;

3) należy zapewnić utrzymanie tzw. „cichej nawierzchni” zgodnie z zaleceniami producenta, w celu zachowania skuteczności tłumienia hałasu przez jak najdłuższy czas,

- 4) 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 zasadą postępowania z odpadami ustaloną w ustawie o odpadach,
- 5) 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,
- 6) należy maksymalnie ograniczyć czas i zasięg przeprowadzanych odwodnień,
- 7) odprowadzanie wód z lokalnych odwodnień do pobliskich cieków należy przeprowadzić w sposób nie powodujący zaburzenia przepływu i zmętnienia wody; wody przed wprowadzeniem do odbiornika należy w miarę możliwości podczyścić,
- 8) należy stosować zabezpieczenia przy prowadzeniu wykopów, zapobiegające rozmywaniu dna i skarp, w szczególności w miejscach, w których grunt jest podatny na nasiąkanie,
- 9) zakres robót odwadniających, wpływających na obniżenie zwierciadła wód podziemnych, należy dostosować do rzeczywistych warunków gruntowo-wodnych w trakcie wykonywania robót (drenaż, igłofiltry, inne).
- 10) należy zapewnić drożność istniejących systemów drenarskich,
- 11) plac budowy i jego zaplecze należy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji przekształcenia powierzchni terenu (w miarę możliwości, wykorzystać wcześniej istniejące utwardzone powierzchnie np. place przydrożne, większe parkingi, itp.) oraz z zabezpieczeniem przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska przez utwardzenie podłoża (płyty betonowe),
- 12) miejsca tankowania, konserwacji, mycia pojazdów i maszyn oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy wyposażyć w uszczelnione powierzchnie, zabezpieczające środowisko gruntowo-wodne, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych i niebezpiecznych; naprawy sprzętu budowlanego wykonywać poza terenem inwestycji,
- 13) prace budowlane należy prowadzić z zachowaniem ostrożności w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, podziemnych i gleby, a na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów),
- 14) należy wykonać nowe przepusty drogowe w następujących, orientacyjnych lokalizacjach: 0+412 PRZ-1; 1+916,5 PRZ-2; 3+464 PRZ-3; 10+520 PRZ-7; 13+891,35 PRZ-9; 16+034,5 PRZ-11; 17+398 PRZ-12; 19+073 PRZ-14; 20+786 PRZ-15; 21+369 PRZ-16; 25+622,56 PRZ-23; 26+918,06 PRZ-24; 27+823,06 PRZ-25;
nowe przepusty należy zaprojektować z uwzględnieniem zachowania swobodnego przepływu wód pomiędzy naturalnymi zlewniami, przeciętymi korpusem drogi,
- 15) wyloty rurociągów do rowów, w przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych na etapie realizacji przedsięwzięcia, należy wykonać w sposób uniemożliwiający erozję ich skarp lub koryt,

16) w fazie budowy mostów i przepustów należy:

- a) zabezpieczyć (umocnić) brzegi przed ich zniszczeniem spowodowanym działaniem ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych oraz stosować osłony zabezpieczające przed zanieczyszczeniem cieków;
- b) prace prowadzić wyłącznie z brzegów cieku; należy bezwzględnie unikać wjazdu maszynami budowlanymi w obręb koryt (również w przypadku cieków małych i rowów melioracyjnych);
- c) w miarę możliwości pozostawić koryta cieków pod obiektami inżynierskimi jako nieuregulowane;
- d) w trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych obiektów inżynierskich, należy zastosować środki zapobiegawcze w celu ochrony wód powierzchniowych oraz brzegów koryt w postaci np. siatek zabezpieczających, podestów drewnianych i innych zabezpieczeń dostosowanych do danego miejsca i obiektu;

17) prace w obrębie koryt rzek i cieków należy prowadzić w okresie korzystnych warunków hydrologicznych, przy niskich stanach wody,

18) prace na ciekach wodnych, polegające m.in. na lokalnych umocnieniach skarp w pobliżu mostów, nie powinny wpływać na dynamikę przepływów,

19) wykonawca każdorazowo zobowiązany jest do oczyszczenia terenu budowy w obrębie koryta rzeki po zakończeniu prac budowlanych; w trakcie prowadzenia robót należy zapewnić przepływ wody w cieku,

20) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe należy odprowadzać do otwartych rowów odwadniających, kanalizacji deszczowej i zbiorników retencyjnodoparowujących,

21) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia urządzenia systemu odwodnienia należy czyścić w okresie bezdeszczowym. Czyszczenie osadników, wpustów ściekowych oraz wywóz i unieszkodliwianie odpadów należy powierzyć wyspecjalizowanemu podmiotowi, posiadającemu odpowiedni sprzęt i zezwolenie na wykonywanie tych prac,

22) należy zapewnić ochronę wód powierzchniowych i podziemnych przed zasoleniem poprzez racjonalne stosowanie środków zimowego utrzymania drogi oraz używać sprawnego sprzętu do utrzymania zimowego. Nie należy przykrywać śniegu pod drzewami i krzewami. Przed rozpoczęciem odśnieżania należy dokonać kontroli dokładności dozowania rozsypywanych środków do usuwania śliskości zimowej. Substancje chemiczne wykorzystywane do zimowego utrzymania dróg powinny być odpowiednio składowane by nie przedostawały się do środowiska. Zaleca się usuwanie świeżego śniegu wyłącznie metodą mechaniczną; po usunięciu świeżego śniegu można likwidować pozostałości za pomocą środków chemicznych rozsypywanych po powierzchni,

23) należy zorganizować bazy materiałowe i sprzętowe, zaplecza budowy oraz drogi techniczne, w szczególności:

- a) bazy materiałowe i zaplecza budowy powinny być zorganizowane w sposób minimalizujący zajęcie terenu, w tym powierzchni biologicznie czynnej (pola, łąki, lasy);
- b) bazy materiałowo-sprzętowe należy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej, terenami sąsiadującymi z dolinami rzek oraz poza sąsiedztwem siedlisk cennych przyrodniczo;
- c) zaplecza budowy należy zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków powierzchniowych; należy również unikać ich lokalizacji w strefie płytkiego występowania wód podziemnych, w przypadku jednak konieczności takiej

lokalizacji, należy zabezpieczyć podłoże przed możliwością zanieczyszczenia poprzez zastosowanie geomembrany;

- d) w obrębie obszarowych form ochrony przyrody bazy można lokalizować na terenach dotychczas przekształconych (np. w obrębie terenów usług, magazynów, przemysłu), natomiast nie mogą być one lokalizowane na terenie i w bezpośrednim sąsiedztwie stwierdzonych stanowisk gatunków chronionych oraz lasów, łąk, muraw, dolin rzek;
- e) drogi dojazdowe do placów budowy należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;

24) wszystkie zaplecza placu budowy (w tym zaplecze socjalno-bytowe dla pracowników budowlanych), niezależnie od panujących lokalnych warunków gruntowo-wodnych oraz niezależnie od rodzaju pokrycia terenu, należy zaopatrzyć w przenośne sanitariaty, szczelnie odizolowane od gruntu wraz z zapewnieniem bieżącego ich opróżniania przez firmy wyspecjalizowane w przedmiotowym zakresie,

25) prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy wykonywać zgodnie z uwagami, zaleceniami i pod kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego; nadzór powinien obejmować kwestie określone w warunkach niniejszego postanowienia oraz kontrolę terenu na obecność gatunków chronionych: przed realizacją budowy, przed likwidacją terenów podmokłych oraz przed wycinką drzew. W przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej, nadzorem należy objąć ich wykonanie,

26) podczas prowadzenia prac ziemnych należy odpowiednio zabezpieczyć miejsca migracji zwierząt; plac robót, zwłaszcza wykopy, należy ogrodzić siatką lub płótkami w sposób, który uniemożliwi zwierzętom swobodne przemieszczanie się pod ogrodzeniem tak, aby unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy należy szybko i bezpiecznie przenieść na teren nieobjęty pracami, który stanowi ich naturalne środowisko,

27) po zakończeniu realizacji planowanego przedsięwzięcia plac budowy i zaplecza należy przywrócić do stanu możliwie zbliżonego do stanu sprzed rozpoczęcia realizacji prac, w tym zwłaszcza w zakresie ukształtowania i pokrycia powierzchni gruntu,

28) prace prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie cennych płatów siedlisk przyrodniczych należy prowadzić ze szczególną ostrożnością; w celu uniknięcia przypadkowej ingerencji w siedliska łągów i starorzeczy należy w wyraźnie wyróżniający się sposób wygrodzić te cenne płaty siedlisk przyrodniczych od strony placu budowy np. z zastosowaniem siatek lub taśm w jaskrawych kolorach zapewniających dobrą rozpoznawalność w warunkach terenowych. Postępowanie takie dotyczy w szczególności następujących odcinków drogi: ok. km 5+320 strona prawa, ok. km 7+120 strona prawa, ok. km 7+190 strona lewa, ok. km 7+180 strona prawa, ok. km 7+310 strona lewa, ok. km 7+400 strona lewa, ok. km 18+300 strona lewa, ok. km 22+780 strona prawa oraz ok. km 22+860 strona lewa,

29) wszelkie prace należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć ich negatywny wpływ na przyrodę. Muszą być one realizowane w odpowiednim czasie - harmonogram prac powinien uwzględniać okresy wegetacyjne roślin, sezony lęgowe i rozrodczy oraz okresy migracji,

30) wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Wskazany termin dotyczy również realizacji wycinki drzew i krzewów wynikającej z prowadzenia prac konserwacyjnych na etapie eksploatacji inwestycji. Dopuszcza się, w wyjątkowych sytuacjach, realizację wycinki w trakcie sezonu lęgowego, poza obszarami objętymi ochroną, po sprawdzeniu przez ornitologa z nadzoru przyrodniczego (obserwacje te powinny się odbyć maksymalnie do 3

dni przed terminem planowanej wycinki), że dane drzewo nie jest wykorzystywane przez ptaki jako miejsce gniazdowania. Należy również się upewnić, że wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę drzew należy wstrzymać do momentu opuszczenia ich przez te gatunki,

31) drzewa nie przeznaczone do wycięcia, które mogą być narażone na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Pojedyncze drzewa należy zabezpieczać przez owinięcie pnia matami słomianymi a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Drzewa mogą być także otoczone płotem z żerdzi i desek o wymiarach 2x2 m. Grupy drzew muszą być zabezpieczone płotem o minimalnej wysokości 150 cm. Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczeń drzew.

W szczególności należy to zastosować wobec drzewostanów znajdujących się w kilometrażu: ok. km 7+190 strona lewa, ok. km 7+180 strona prawa, ok. km 7+310 strona lewa, ok. km 7+400 strona lewa, ok. km 18+300 strona lewa, ok. km 22+780 strona prawa oraz ok. km 22+860 strona lewa,

32) należy unikać prac w strefie korzeniowej drzew. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie. W przypadku prowadzenia takich prac w okresie wegetacyjnym (tj. od ok. 1 marca do ok. 31 października) korzenie należy zabezpieczyć przed wysychaniem i możliwością dalszego uszkodzenia (np. poprzez zabezpieczenie ścian wykopów matami słomianymi) oraz należy zapobiegać ich wyschnięciu poprzez polewanie wodą. Prace należy wykonywać zgodnie ze wskazaniem pełniącego nadzór przyrodniczy botanika,

33) materiały budowlane oraz maszyny i sprzęt budowlany należy przechowywać poza strefą korzeniową drzew, tj. poza obszarem od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony, a także należy unikać lokalizowania dróg dojazdowych do placu budowy w tej strefie. Położenie placów składowania oraz lokalizacje dróg dojazdowych, w przypadku ich przebiegu po nowym śladzie, należy uzgodnić z pełniącym nadzór przyrodniczy botanikiem.

34) aby zrekompensować wycinkę drzew i krzewów oraz poprawić estetykę krajobrazu, zaleca się wykonanie dodatkowych nasadzeń. W nasadzeniach wykluczony jest udział gatunków obcych i inwazyjnych,

35) prace w obrębie dolin rzek oraz korytarzy migracyjnych płazów, związane ze zmianą struktury gleby, należy prowadzić poza okresem wędrówek sezonowych płazów, tzn. poza okresem od 1 marca do 1 maja oraz od 1 września do 30 października.

36) wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy, itp.) należy prowadzić w sposób, który nie doprowadzi do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie dolin rzecznych,

37) w celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt, należy wykonać przejścia dla zwierząt, które będą zintegrowane z obiektami inżynierskimi:

- a) około km 6+665,5 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z przepustem (PRZ-4) o minimalnych wymiarach 1,5 m x 1,5 m;
- b) około km 7+108 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z przepustem (PRZ-5) na rzece Bobrówka (Bobryk) o minimalnych wymiarach 4,0 m x 2,0 m;
- c) około km 7+289 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z mostem na Kanale Wieprz-Krzna o minimalnych wymiarach 15,6 m x 1,5 m;

- d) około km 7+314,14 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z przepustem (PRZ-6) o minimalnych wymiarach 1,5 m x 1,5 m;
- e) około km 14+818 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z przepustem (PRZ-10) o minimalnych wymiarach 1,5 m x 1,5 m;
- f) około km 18+342 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z przepustem (PRZ-13) na rzece Tyśmienica o minimalnych wymiarach 1,5 m x 1,5 m;
- g) około km 21+503,5 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z przepustem (PRZ-17) o minimalnych wymiarach 1,5 m x 1,5 m;
- h) około km 21+526 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z mostem na Kanale Wieprz-Krzna o minimalnych wymiarach 16,6 m x 1,5 m;
- i) około km 21+562,5 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z przepustem (PRZ-18) o minimalnych wymiarach 1,5 m x 1,5 m;
- j) około km 22+724,06 - przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zespolone z przepustem (PRZ-20) na Doprowadzalniku Dratów-Mytycze o minimalnych wymiarach 4,5 m x 2,0 m.

38) w przypadku zespolonych z ciekim przejść dla małych zwierząt, w tym płazów, koryto cieków należy zlokalizować w centralnej części przejścia. Przy braku możliwości realizacji takiego rozwiązania należy zastosować betonowe półki o szerokości minimum 50 cm, podwieszone do obu ścian przepustów. Półki mają być prowadzone równolegle do podłoża pokryte warstwą ziemi i mają w sposób płynny łączyć się otoczeniem wylotów przejść (bez konieczności wspinania się na nie przez zwierzęta). Wszelkie prace związane z zaprojektowaniem i wykonaniem przejść należy prowadzić pod kierunkiem i zgodnie ze wskazaniami nadzoru przyrodniczego,

39) no przepustów dla małych zwierząt i płazów powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię,

40) wszystkim przejściom dla zwierząt małych i średnich powinny towarzyszyć elementy naprowadzające w postaci płotków. Płotki naprowadzające na przejścia dla płazów i innych zwierząt powinny być wykonane z prefabrykatów o przekroju zbliżonym do litery „C”, o wysokości co najmniej 50 cm ponad powierzchnię gruntu, z wkopaniem na głębokość co najmniej 20 cm. Ogrodzenia na zakończeniach skrajnych muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia w postaci załamów w kształcie litery „U”, zwróconych w kierunku przepustu. Elementy naprowadzające należy szczelnie łączyć z wylotami przepustów. Długość płotków powinna wynosić minimum 100 m od przepustu w obie strony. Montaż tych rozwiązań należy prowadzić zgodnie ze wskazaniami nadzoru przyrodniczego,

41) elementy systemu odwodnienia pasa drogowego, w tym wpusty uliczne, otwory wlotowe do wszelkiego typu studzienek, itp. należy zaprojektować w taki sposób, by uniemożliwiały one przedostawanie się do nich zwierząt, w tym płazów (m.in. poprzez przegrodzenie siatkami lub kratkami wlotów do systemów odwodnienia, projektowanie w miarę możliwości rowów trawiastych jako przyjaznych płazom i innym małym zwierzętom oraz zabudowę w rowach umocnionych/korytkach pochylni umożliwiającą zwierzętom opuszczanie den tego typu rowów/korytek),

42) prace prowadzone w dolinach i korytach cieków oraz doprowadzalnikach i Kanale Wieprz-Krzna, które prowadzą stale lub okresowo wodę (mosty, przepusty), powinny być prowadzone w sposób, który zminimalizuje negatywne oddziaływania takich prac budowlanych na środowisko biotyczne cieków, w tym możliwość niezakłóconej migracji fauny wodnej. Prace te należy prowadzić wyłącznie z brzegów cieków, należy bezwzględnie unikać

wjazdu maszynami budowlanymi w obręb koryta (również w przypadku małych cieków i rowów melioracyjnych), celem uniknięcia zmełwienia wody poprzez uruchamianie zawiesziny i rumowiska dennego. W miarę możliwości projektowych koryta cieków pod obiektami inżynierskimi powinny pozostać nieuregulowane,

43) w przypadku odkrycia w trakcie realizacji inwestycji przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków zarówno przedmiot jak i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, Wójta Gminy Ludwin, Wójta Gminy Sosnowica lub Burmistrza Łęcznej, zgodnie z właściwością miejscową.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 6 i 10 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

1) w celu ograniczenia akustycznego oddziaływania na środowisko na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, na przedmiotowej drodze wojewódzkiej należy zastosować tzw. „cichą nawierzchnię” (tzw. szczelną) z wyłączeniem odcinków w km ok. 0+000 – 4+050 i w km 10+500 – 13+000,

2) parametry obiektów mostowych i przepustów powinny pozwolić na bezkolizyjne przeprowadzenie wielkich wód,

3) sieci kanalizacji deszczowej w miejscowościach Sosnowica, Stary Orzechów, Nowy Orzechów, Rogózno, Ludwin, Łęczna, w celu odwodnienia odcinków drogi w przekroju ulicznym z wprowadzeniem wód opadowych z kanału deszczowego do istniejących cieków

4) jako odbiorniki części wód opadowych, 4 zbiorniki retencyjno-odparowujące, w przybliżonej lokalizacji: w rejonie skrzyżowania dróg DW 820 i DW 819 w Sosnowicy - ok. km 0+412; ok. km 10+575, ok. 26+918 km i ok. 27+823 km,

5) wyloty kanalizacyjne należy zaprojektować w uzgodnieniu z administratorem wód,

6) należy przewidzieć zabezpieczenia w przypadku wystąpienia niekontrolowanych wycieków substancji niebezpiecznych (np. wypadków drogowych) na wylotach kanalizacyjnych (np. zastawki ręczne lub mechaniczne).

II. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania uzależniona będzie od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w sentencji niniejszego postanowienia.

III. 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.

Nie nakłada się obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. 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.

IV. Brak potrzeby zapewnienia kompensacji przyrodniczej przed realizacją przedsięwzięcia.

V. Przed realizacją przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność ponownego przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 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 oraz przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej.

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 akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

Analizę należy wykonać w terminie po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i w terminie 10 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Informację o jej wynikach należy przedłożyć do: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Wójta Gminy Ludwin.

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać analizę hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją drogi, w odniesieniu do wszystkich terenów chronionych przed hałasem, znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną określoną przez Ministra Środowiska, poprzez:

- a) procedurę obliczeniową w stosunku do wszystkich terenów chronionych przed hałasem, znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w punkcie b);
- b) procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów hałasu (łącznie z pomiarami natężenia ruchu) w następujących punktach pomiarowych o orientacyjnej lokalizacji:

Lp.	Kilometraż	Strona drogi
1	0+040	prawa
2	4+540	lewa
3	6+250	prawa
4	7+850	lewa
5	9+400	lewa
6	9+750	lewa

7	13+600	prawa
8	16+420	prawa
9	18+060	lewa
10	20+980	prawa
11	21+830	prawa
12	23+050	lewa
13	23+050	prawa
14	24+220	prawa
15	24+340	lewa
16	25+110	lewa
17	27+500	lewa

Do oceny źródła hałasu należy wyznaczyć co najmniej 3 punkty referencyjne (po jednym na każdy odcinek wyznaczony w oparciu o natężenie ruchu):

1 - km 0+000 – 14+516

2 - km 14+516 – 28+288

3 - km 28+288 – 28+460

W razie potrzeby należy zwiększyć liczbę punktów pomiarowych tak, aby możliwe było określenie skali oddziaływania w odniesieniu do wszystkich terenów podlegających ochronie przed hałasem, znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia oraz dobór adekwatnych rozwiązań dla ewentualnej ochrony wnętrza budynków zlokalizowanych na granicy pasa drogowego i na terenie przeznaczonym do produkcji, składowania i magazynowania, zgodnie z art. 114 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Jeżeli na podstawie przeprowadzonych pomiarów stwierdzone zostaną przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz brak zachowania właściwych warunków akustycznych w ww. budynkach, należy podjąć stosowne działania mające na celu dotrzymanie obowiązujących norm.

W sytuacji, w której pomimo dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, występować będzie konieczność podjęcia działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

W dniu 31.07.2017 r. do Wójta Gminy Ludwin, wpłynął wniosek z dnia 27.07.2017 r. Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie znak: IP.4131.60.17.1.2017.pp o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – łączna na odcinku od km 0+000 do km ok. 28+460”. Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, sporządzoną przez firmę WYG International Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. 7, w lipcu 2017 r. wraz z mapą z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Z uwagi na fakt, że przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi publicznej wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie jest wymagany, zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt ww. ustawy.

Planowane przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco

oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), „do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone” w związku z § 3 ust. 1 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”.

Obszar przedsięwzięcia przebiega przez teren 3 gmin, tj. Gmina Łęczna, gmina Ludwin, gmina Sosnowica. Największa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie gminy Ludwin, wobec czego zgodnie z art.75 ust.4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Ludwin.

Zgodnie z art. 61 § 4 w trybie art.49 ustawy z dnia 14 czerwca 1964 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.) w związku z art.74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie....) obwieszczeniem Wójta Gminy Ludwin z dnia 3 sierpnia 2017 r., znak:OŚ.6220.7.2017 zawiadomiono strony postępowania o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie oraz możliwości zapoznania się z aktami sprawy. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty.

Stosownie do wymogów art. 64 ust. 1 pkt.2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. Wójt Gminy Ludwin zwrócił się pismem z dnia 02.08.2017 r. znak: OŚ.6220.7.2018 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęcznej o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęcznej pismem z dnia 07.08.2017 r. (data wpływu 16.08.2017 r.) znak: ONS.NZ.700.28.2017 zwrócił się o zajęcie stanowiska, czy dla realizacji planowanego przedsięwzięcia wymagane są decyzje, o których mowa w art.72 ust.1 pkt 1-3, 10-19, 21 i 22 ustawy z dnia 3 października 2008 r.

W związku z powyższym Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 17.08.2017 r. znak: OŚ.6220.7.2017 zwrócił się do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie o uzupełnienie wniosku zgodnie z w/w pismem.

W dniu 25.08.2017 r. do Wójta Gminy Ludwin wpłynęło pismo Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie z dnia 23.08.2017 r. znak. IP.4131.60.17.2.2017.pp, informujące o potrzebnych decyzjach dla realizacji ww. planowanego przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 29.08.2017 r. znak. OŚ.6220.7.2017 przesłał do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęcznej kserokopię pisma otrzymanego od Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie.

W dniu 18.08.2017 r. do tut. organu wpłynęło pismo od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WOOŚ.4240.95.2017. PP informujące, iż zajęcie stanowiska w sprawie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia nastąpi w terminie do 4 września 2017 r.

W powyższej sprawie obwieszczenie Wójta Gminy Ludwin znak: OŚ.6220.7.2017 z dnia 21.08.2017 r. zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w piśmie z dnia 31.08.2017 r. (data wpływu 04.09.2017 r.) znak: WOOŚ.4240.95.2017.PP wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wraz ze sporządzeniem raportu o ocenach oddziaływania na środowisko i określeniem jego zakresu zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 ze zm.)

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęcznej opinią sanitarną z dnia 13.09.2017 r. (data wpływu 14.09.2017 r.) znak: ONS.NZ.700.28.2017 wyraził opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W uzasadnieniu organ wskazał, iż planowane przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter i skalę, zarówno na etapie realizacji, jak i w trakcie jego eksploatacji, nie będzie miało na wpływu pogorszenie stanu środowiska, w tym, celu wnioskodawca deklaruje szereg rozwiązań chroniących środowisko. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania a uciążliwości występujące podczas realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter tymczasowy i przy prawidłowej organizacji procesu inwestycyjnego możliwe jest ich ograniczenie do niezbędnego minimum.

Po analizie zgromadzonego materiału Wójt Gminy Ludwin w wydanym postanowieniu z dnia 22.09.2017 r., znak: OŚ.6220.7.2017 stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i nałożył na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia.

Obwieszczenie Wójta Gminy Ludwin znak: OŚ.6220.7.2017 z dnia 26.09.2017 r. zostało podane do wiadomości przez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty.

W dniu 19.01.2018 r. do tut. Organu wpłynęło pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie z dnia 18.01.2018 r. znak: IP.4131.60.17.4.2017.pp o przedłożeniu raportu o oś oraz zmianie nazwy przedsięwzięcia. „Raport oddziaływania na środowisko: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna na odcinku od km 0+000 do km 28+460”, opracowany został przez zespół pod kierownictwem mgr. Macieja Kaczmarek z WYG International Sp. z o.o., ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. 7, 02-366 Warszawa, biuro w Katowicach: ul. Krasińskiego 29, 40-019 Katowice.

Postanowieniem z dnia 22.01.2018 r. znak: 6229.7.2017 Wójt Gminy Ludwin podjął z urzędu zawieszone postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór – Łęczna na odcinku od km 0+000 do km ok. 28+460”.

Następnie Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 22.01.2018, znak:ÓŚ.6220.7.2017 wystąpił do: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęcznej, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Parczewie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubartowie o opinię warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie. Z dniem 1 stycznia 2018 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2018 r., poz.2268 z późn.zm.), zwanej dalej: „Prawem wodnym”) zmieniające przepisy ustawy ooś. Zgodnie z art.77 ust.1 pkt 4 ustawy ooś. Wójt Gminy, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, o których mowa w Prawie wodnym. Wobec powyższego Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 22.01.2018 r., znak:ÓŚ.6220.7.2017 wystąpił również do Państwowego Gospodarstwa Wodnego "Wody Polskie" RZGW w Lublinie o uzgodnienie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Strony postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem Wójta Gminy Ludwin z dnia 23.01.2018 r., znak: OS.6220.7.2017. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, Urzędu Gminy Uścimów, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty.

Pismem z dnia 02.02.2018 r., znak: ONS-NZ.700/8/2018, PPIS w Lubartowie wezwał Wójta Gminy Ludwin do uzupełnienia informacji do przedłożonego wniosku w sprawie wydania opinii warunków realizacji omawianego przedsięwzięcia. Uzupełnione informacje wnioskodawca przedłożył do tut. organ pismem z dnia 09.02.2018 r., znak: IP.4131.60.17.5.2017.pp. Następnie Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 14.02.2018 r., znak: OŚ.62220.7.2017 przesłał do PPIS w Lubartowie kserokopię pisma ZDW w Lublinie uzupełniającego zakres informacji wskazanych wezwaniem.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęcznej, opinią sanitarną z dnia 05.02.2018 r., znak: ONS.NZ.700.07.2018 (data wpływu 19.02.2018 r.), zaopiniował pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na odcinku drogi przebiegającej przez teren powiatu łęczyńskiego.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Parczewie opinią sanitarną z dnia 20.02.2018 r., znak: ONS-NZ.700/05/2018 (data wpływu: 27.02.2018 r.) zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia na odcinku drogi przebiegającej przez teren powiatu parczewskiego, pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych oraz przedstawione warunki jego realizacji i eksploatacji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lubartowie opinią sanitarna z dnia 23.02.2018 r., znak: ONS-NZ.700/8/2018 (data wpływu: 27.02.2018 r.) pozytywnie zaopiniował uwarunkowania środowiskowe realizacji tego przedsięwzięcia dla jego części położonej na terenie gminy Uścimów, pow. Lubartowski.

O otrzymaniu powyższych dokumentów strony postępowania zostały zawiadomione obwieszczeniem Wójta Gminy Ludwin z dnia 27.02.2018 r., znak: OS.6220.7.2017. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, Urzędu Gminy Uścimów, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty.

W dniu 09.03.2018 r. do Wójta Gminy Ludwin wpłynęło pismo (przesłane drogą elektroniczną) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WOOŚ.4121.7.2018.KPA o przedłożenie uzupełnień do raportu, z uwagi na fakt, iż dane przedstawione w przedłożonym raporcie ooś są niewystarczające do zajęcia stanowiska przez RDOŚ. W związku z powyższym Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 13.03.2018 r., znak OŚ.6220.7.2018 zwrócił się do ZDW w Lublinie o przedłożenie uzupełnień do raportu zgodnie z zakresem pisma RDOŚ Lublin z dnia 09.03.2018 r., w terminie 30 dni od daty jego otrzymania. Z uwagi na szeroki zakres uzupełnień do raportu ooś ZDW w Lublinie zwróci się do RDOŚ w Lublinie pismem z dnia 04.04.2018 r. znak: IP.4131.60.17.8.2017.pp z prośbą o przedłużenie uzupełnień do dnia 30.04.2018 r. Wymienione pismo tut. Organ otrzymał do wiadomości. RDOŚ w Lublinie pismem z dnia 9.04.2018 r. poinformował tut. Organ, że nie wnosi sprzeciwu do ww. wniosku.

W dniu 25.04.2018 r. do tut. Urzędu wpłynęło postanowienie z dnia 23.04.2018 r., znak: LU.ZZŚ.3.436.4.2018.ML wydane przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie uzgadniające realizację przedsięwzięcia polegającego na : "Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 820 Sosnowica Dwór-Łęczna na odcinku od km 0+000 do km 28+460".

Strony postępowania zostały zawiadomione obwieszczeniem Wójta Gminy Ludwin z dnia 25.04.2018 r., znak: OS.6220.7.2017. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, Urzędu Gminy Uścimów, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty.

W dniu 30.04.2018 r. do tut. Organu wpłynęło pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie z dnia 27.04.2018 r., znak: IP.4131.60.17.9.2017.pp, uzupełnione o wskazane wyjaśnienie uwag w piśmie RDOŚ z dnia 09.03.2018 r., znak: WOOŚ.4221.7.2018 KPA. i z dnia 09.04.2018 r., znak: WOOŚ.4221.7.2018. KPA. wraz z aneksem nr 1 do raportu ooś, W/w pismo wraz z załącznikami zostało również dostarczone przez wnioskodawcę do RDOŚ Lublin. W związku z powyższym Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 01.06.2018 r., znak: OŚ.6220.7.2018 poinformował RDOŚ w Lublinie o tym fakcie.

Na podstawie art. 33 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie), Wójt Gminy Ludwin obwieszczeniem z dnia 08.05.2018 r., znak: OS.6220.7.2017 podał do publicznej wiadomości informację, że postępowanie administracyjne w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia prowadzone jest z udziałem społeczeństwa. W ramach postępowania z udziałem społeczeństwa, w terminie 30 dni od daty upublicznienia obwieszczenia, tj. od 8 maja do 6 czerwca 2018 r. nie wpłynęły uwagi i wnioski.

Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, Urzędu Gminy Uścimów, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 22.06.2018n r. znak: WOOŚ.4221.7.2018.KPA ponownie wystąpił do tut. Organu o przedłożenie uzupełnień do raportu ooś, ponieważ informacje zawarte w dokumentacji są niewystarczające do uzgodnienia środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia. W toku dalszego postępowania Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 04.07.2018 r. znak: OŚ.6220.7.2018 RDOŚ, wezwał Wnioskodawcę do przedłożenia uzupełnień do raportu OOS, zgodnie z zakresem w/w pisma.

W dniu 12.07.2018 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo ZDW w Lublinie z dnia 10.07.2018 znak: IP.4131.60.17.11.2017.pp wraz z Aneksem nr 2 do raportu ooś, które jednocześnie Wnioskodawca przekazał do RDOŚ w Lublinie (data wpływu w dniu 10.07.2018 r.)

Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 16.07.2018 r., znak: OŚ.6220.7.2018 poinformował RDOŚ w Lublinie o przedłożonej dokumentacji.

W powyższej sprawie obwieszczenie Wójta Gminy Ludwin znak: OŚ.6220.7.2017 z dnia 20.08.2018 r. zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, Urzędu Gminy Uścimów, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 07.08.2018 r. znak: WOOS.4221.7.2018.KPA ponownie wystąpił do tut. Organu o przedłożenie uzupełnień do raportu, ponieważ dane przedstawione w przedłożonym II uzupełnieniu raportu ooś nie są wystarczające do zajęcia stanowiska. W dniu 12.09.2018 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo ZDW w Lublinie z dnia 10.09.2018 znak: IP.4131.60.17.13.2017.pp wraz z Aneksem nr 3 do raportu ooś w sprawie uzupełnień do raportu zgodnie z w/w pismem. Następnie Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 12.09.2018 r., znak: OŚ.6220.7.2017 przekazał do RDOŚ w Lublinie otrzymany od Wnioskodawcy Aneks nr 3 do raportu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem (otrzymane drogą elektroniczną) z dnia 07.10.2018 r., znak: WOOS.4221.7.2018.KPA przekazał do tut. Organu postanowienie z dnia 07.10.2018 r., znak: WOOS.4221.7.2018.KPA 07.10.2018 r. uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia pn. "Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór-Łęczna na odcinku od km 0+000 do km ok. 28+460"

W dniu 30.10.2018 r. do tut. Organu ZDW w Lublinie przedłożył pismo z dnia, 25.10.2018 r. znak: PI.4131.60.17.14.2017.pp wraz z załączonym aneksem nr 1,2,i 3 do raportu ooś, celem wystąpienia do organów współdziałających w postępowaniu o wydanie decyzji środowiskowe dla w/w przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Ludwin pismem z dnia 05.11.2018 r., znak: OŚ.6220.7.2017 ponownie wystąpił do: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęcznej, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Parczewie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubartowie o opinię warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego "Wody Polskie" o uzgodnienie warunków realizacji w/w przedsięwzięcia, załączając Aneks nr 1, nr 2, nr 3 do raportu ooś.

Wójt Gminy Ludwin obwieszczeniem z dnia 09.11.2018 r., znak: OS.6220.7.2017 podał do publicznej wiadomości informację, o otrzymanych dokumentach oraz, że postępowanie administracyjne w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia prowadzone jest z udziałem społeczeństwa. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, Urzędu Gminy Uścimów, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty. W ramach postępowania z udziałem społeczeństwa, w terminie 30 dni od daty upublicznienia obwieszczenia, tj. od 9 listopada do 8 grudnia 2018 r. nie wpłynęły uwagi i wnioski.

W dniu 17.12.2018 r. do tut. Organu wpłynęło pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu z dnia 12.12.2017 r., znak: LU.ZZŚ.3.436.205.2018.MR informujące, że w związku ze zmianą ustawy Prawo wodne uległy zmianie kompetencje Dyrektorów jednostek organizacyjnych PGW Wody Polskie.

Wobec powyższego Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie RZGW w Lublinie pismem z dnia 20.12.2018n r., znak: LU.RZŚ.436.4.3.64.2018.AK (data wpływu 27.12.2018 r.) poinformowało tut. Organ o braku podstawy prawnej do ponownego uzgodnienia warunków realizacji w/w przedsięwzięcia w przedmiotowej sprawie. Zgodnie z art. 545 ustawy Prawo wodne, która weszła w życie 28 lutego 2018 r. do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stosuje się przepisy obowiązujące przed dniem 1 stycznia 2018 r.. Postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia zostało wszczęte na wniosek z złożony w dniu 31 lipca 2017 r., zatem PGW Wody Polskie nie było zobligowane do wydania uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Ludwin obwieszczeniem z dnia 27.12. 2018 r., znak: OS.6220.7.2017 podał do publicznej wiadomości informację o otrzymanych pismach z PPIS w Parczewie i PGW WP w Lublinie oraz że zebrano wystarczające dowody i materiały do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Ludwin, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ludwin, a także przekazano do właściwego miejscowo Urzędu Gminy Sosnowica, Urzędu Miejskiego Łęczna, Urzędu Gminy Uścimów, celem zawiadomienia stron w sposób zwyczajowo przyjęty. W wyznaczonym terminie, strony nie wniosły uwag i wniosków do sprawy.

Organ prowadzący postępowanie, przychylając się do stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wyrażonego w opinii z dnia 29.08.2017 r., znak: WOOŚ.4240.95.2017.PP, nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 820, położonej na terenie gmin Sosnowica (pow. parczewski), Ludwin oraz Łęczna (pow. Łęczyński). Początek przedmiotowego odcinka drogi znajduje się w miejscowości Sosnowica Dwór w kilometrażu drogi ok. 0+000, koniec natomiast w miejscowości Łęczna w kilometrażu drogi ok. 28+460. W wyniku poszerzenia pasa drogowego inwestycja położona będzie również na terenie gminy Uścimów (pow. lubartowski).

Obecnie droga wojewódzka DW820 jest jednojezdniowa o przekroju szlakuwym, ulicznym i półulicznym o zmiennej szerokości, w zakresie około 5,60 – 6,50 m. Na nawierzchni drogi, w zależności od lokalizacji, zanotowano uszkodzenia: pęknięcia siatkowe, wyboje, łaty, ubytki kruszywa i lepiszcza oraz koleiny. W wielu miejscach brak jest rowów przydrożnych lub są one zamulone, co powoduje wyniszczanie nawierzchni jezdni oraz zalewanie sąsiednich działek w czasie obfitych opadów deszczu.

Inwestycja obejmuje następujący zakres prac:

- ☐ rozbudowę drogi o parametrach klasy G na łącznej długości ok. 28,5 km;
- ☐ ujednolicenie szerokości jezdni, poboczy, przebudowę (wymiana) istniejącej konstrukcji nawierzchni z dopuszczeniem nacisku na pojedynczą oś 11,5 tony;
- ☐ korektę przebiegu osi drogi głównej;

- przebudowę istniejących chodników oraz budowę nowych;
- budowę ścieżek rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych na długości całego przedmiotowego odcinka;
- budowę przejść dla pieszych;
- budowę i przebudowę zjazdów;
- budowę miejsc do wykonywania kontrolnego ważenia pojazdów;
- budowę miejsc do wykonywania kontroli ruchu;
- przebudowę, rozbudowę i korektę geometrii istniejących skrzyżowań poprzez wydzielenie lewoskrętów na drodze głównej, zmiany skrzyżowań zwykłych na skanalizowane (w tym pięć typu rondo) oraz wykonanie wysp dzielących na wlotach dróg podporządkowanych;
- przebudowę istniejących zatok autobusowych oraz budowę nowych; □ zastosowanie elementów bezpieczeństwa ruchu i uspokojenia ruchu;
- rozbiórkę, budowę oraz przebudowę obiektów inżynierskich:
 - w km ok. 5+324 – rozbiórkę istniejącego przepustu i budowę małego mostu (MM-1) o konstrukcji z prefabrykatów skrzynkowych posadowiony na ławach żelbetowych, z dnem umocnionym płytą betonową;
 - w km ok. 7+289 – rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu (MD-1) w miejscowości Nowy Orzechów przez kanał Wieprz – Krzna (obiekt jednoprzęsłowy o schemacie statycznym wolnopodpartym i konstrukcji stanowiącej masywne żelbetowe przyczółki ze stojącymi skrzydłami);
 - w km ok. 21+526 - rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu (MD-2) w miejscowości Dratów przez kanał Wieprz – Krzna (obiekt jednoprzęsłowy o schemacie statycznym wolnopodpartym i konstrukcji stanowiącej masywne żelbetowe przyczółki ze stojącymi skrzydłami);
 - budowę lub przebudowę 25 przepustów;
- budowę infrastruktury technicznej dla obsługi przebudowywanego obiektu (np. kanalizacja deszczowa, oświetlenie, urządzenia ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu);
- wykonanie elementów odwodnienia pasa drogowego (rowy, przepusty);
 - utworzenie 4 zbiorników odparowujących na wody opadowe;
 - zabezpieczenie i przebudowę wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi:
 - sieci wodociągowych,
 - sieci gazowych niskiego i średniego ciśnienia,
 - sieci kanalizacji sanitarnej,
 - sieci kanalizacji deszczowej,
 - linii napowietrznych nN oraz Sn,
 - złączy kablowo-pomiarowych,
 - linii kablowych nN oraz Sn,
 - oświetlenia,
 - sieci teletechnicznych.
- przebudowę ogrodzeń.

Na czas prowadzonych robót w zakresie rozbiórki i budowy 2 obiektów mostowych na Kanale Wieprz-Krzna, przewidziano budowę tymczasowych mostów wraz z drogami dojazdowymi. Przewidziano także budowę chodników dla pieszych o szerokości 2 m, po jednej ze stron.

Przyjęte parametry techniczne przebudowywanej drogi:

- ☐ klasa techniczna: G (główna);
- ☐ nawierzchnia: asfaltowa;
- ☐ szerokość pasa ruchu: 3,50 m;
- ☐ pobocze gruntowe: 1,25 m;
- ☐ szerokość chodnika: odsuniętego od krawędzi jezdni min. 1,50 m (1,70 m przy ścieżce rowerowej); przy krawędzi jezdni min. 2,00 m (2,20 m przy ścieżce rowerowej);
- ☐ szerokość ciągów pieszo – rowerowych: odsuniętego od krawędzi jezdni min. 3,00 m; przy krawędzi jezdni min. 3,80 m;
- ☐ szerokość ścieżek rowerowych: dwukierunkowa odsunięta od krawędzi jezdni min. 2,00 m; dwukierunkowa przy krawędzi jezdni min. 2,80 m; jednokierunkowa przy krawędzi jezdni min. 2,00 m;
- ☐ szerokość zatoki autobusowej: 3,00 m;
- ☐ pochylenie jezdni na odcinku prostym: daszkowe 2 % na zewnątrz jezdni.

Najbliższe otoczenie drogi stanowią tereny rolnicze, łąki i tereny leśne. Typem zabudowy występującym przy analizowanym terenie jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa. Wzdłuż drogi występują także obiekty usługowe, tj. stacje paliw, sklepy, gospodarstwa agroturystyczne, skład budowlany; obiekty kultu religijnego, tj. kościoły, krzyże, kapliczki; obiekty oświatowe, tj. szkoły. Na przeważającym obszarze przebiega w terenie płaskim lub po niewielkich wzniesieniach.

W raporcie o oś przeanalizowano wariant alternatywny dla niniejszego przedsięwzięcia, polegający na zastosowaniu innych rozwiązań projektowych przy rozbudowie niektórych skrzyżowań:

- ☐ skrzyżowanie drogi wojewódzkiej 820 z drogą wojewódzką 819 w km 0+000 w formie skrzyżowania skanalizowanego, 3-włotowego z wydzielonym lewoskrętem na jednym wlocie oraz wyspach kanalizujących na pozostałych dwóch wlotach;
- ☐ skrzyżowanie drogi wojewódzkiej 820 z drogą powiatową 105154L oraz z drogą gminną 105154L w km 21+407 - włączenie drogi gminnej 105154L do drogi powiatowej 2013L, a następnie włączenie drogi powiatowej 2013L do drogi wojewódzkiej 820 za pomocą skrzyżowania 3-włotowego z wyspą kanalizującą na drodze podporządkowanej - likwidacja włączeń obu dróg podporządkowanych;
- ☐ skrzyżowanie drogi wojewódzkiej 820 z drogą wojewódzką 813 w km 28+183 w formie skrzyżowania skanalizowanego, 3-włotowego z wydzielonym lewoskrętem na jednym wlocie oraz wyspach kanalizujących na każdym wlocie.

W wyniku analizy wariantowej Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia dla wariantu preferowanego przez Wnioskodawcę.

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie wynikała z pracy maszyn wykorzystywanych do budowy, z ruchu pojazdów transportujących materiały służące budowie, przechowywania sypkich materiałów budowlanych, szlifowania i cięcia materiałów budowlanych, a także związana będzie z wykonywaniem nawierzchni z mas

bitumicznych. Oddziaływania te będą mieć charakter niezorganizowany i krótkotrwały oraz ustąpią z chwilą zakończenia etapu realizacji inwestycji. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy zaplanowano: unikanie prowadzenia prac budowlanych w okresach silnych wiatrów, transportowanie mas bitumicznych samochodami, których skrzynie ładunkowe wyposażone będą w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu, transport materiałów pyłących pojazdami ze skrzyniami ładunkowymi wyposażonymi w opończe ograniczającą pylenie transportowanego materiału, stosowanie materiałów sypkich o odpowiedniej wilgotności z możliwością dodatkowego zraszania, utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie zapobiegającym nadmiernemu pyleniu oraz wyłączanie silników pojazdów i maszyn roboczych w czasie przerw w pracy. Zaproponowane rozwiązania zostały uwzględnione przy określaniu warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie po istniejącym śladzie drogi wojewódzkiej, z uwzględnieniem zagospodarowania przyległego terenu. W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia nastąpi poprawa płynności ruchu, co przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliw przez pojazdy poruszające się po drodze.

Źródłem emisji do powietrza na etapie eksploatacji drogi będzie ruch komunikacyjny. Na potrzeby raportu oś przeprowadzono prognozę rozkładu przestrzennego emisji zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dla roku 2022, przyjmując natężenie ruchu na podstawie prognozy ruchu dla 3 odcinków obliczeniowych: km 0+00 - 14+516, km 14+516 - 28+288 oraz 28+288 - do końca opracowania. Prognoza ruchu dla przedmiotowego fragmentu drogi wojewódzkiej 820 została pozyskana z serwisu informacyjnego GDDKiA (Generalny Pomiar Ruchu dla istniejącej sieci dróg krajowych i autostrad z 2015 r.). Analizę stężeń substancji wykonano z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń uzyskanego z Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Lublinie w pismach: WMS.7016.1.67.2017 z dnia 26 kwietnia 2017 r. oraz WMS.7016.1.11.2018 z dnia 11 stycznia 2018 r.

Zgodnie z ww. analizą określono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031) oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16, poz. 87), poza granicami pasa drogowego.

Biorąc pod uwagę przewidywaną wielkość emisji z analizowanego przedsięwzięcia oraz niewielką różnicę w rozwiązaniach projektowych w przyjętych wariantach inwestycyjnych stwierdzono, że oba przedstawione w raporcie oś warianty w podobny sposób będą oddziaływać na jakość powietrza atmosferycznego.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana jest z emisją hałasu do środowiska. W sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia, w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania, znajdują się tereny podlegające ochronie przed hałasem, takie jak: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. Większość zidentyfikowanych terenów chronionych przed hałasem zlokalizowana jest na obszarach, dla których obowiązują

miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozostałe natomiast znajdują się na terenach nieobjętych ustaleniami miejscowych planów.

Rodzaje terenów chronionych przed hałasem określono na podstawie ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także w oparciu o opinie właściwych urzędów gmin. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w przypadku zabudowy zlokalizowanej na obszarach oznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gminy Ludwin symbolami RP, RL, ZL, RP/RL, opierając się na informacjach pozyskanych z UG Ludwin, w analizie akustycznej potraktowano te tereny jako chronione przed hałasem tereny zabudowy zagrodowej.

Zgodnie z Tabelą 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112), dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży dopuszczalne poziomy hałasu, powodowanego przez źródła hałasu takie jak drogi, wynoszą 61 dB (A) w porze dnia i 56 dB (A) w porze nocy, zaś dla terenów mieszkaniowo-usługowych, terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych – 65 dB (A) w porze dnia i 56 dB (A) w porze nocy.

Ponadto w przypadku przedmiotowej inwestycji zachodzi także sytuacja, o której mowa w art. 114 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.) - „ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach”: zabudowa mieszkaniowa na terenie gminy Sosnowica w km: 5+220 (strona lewa), 6+100 (strona prawa), 7+650 (strona lewa) oraz gminy Ludwin w km 23+410 (strona prawa) zlokalizowana jest na granicy pasa drogowego, natomiast zabudowa mieszkaniowa w km 26+120 (strona lewa) na obszarze gminy Łączna położona jest na terenie przeznaczonym do produkcji, składowania i magazynowania (- teren oznaczony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem P - przemysł, składy, bazy).

Hałas powstający podczas realizacji przedsięwzięcia związany będzie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, ruchem środków transportu, a także z prowadzeniem prac budowlanych. Zwiększona emisja hałasu będzie również związana z nieciągłością ruchu spowodowaną wyłączeniem określonych fragmentów dróg.

Uciążliwości akustyczne występujące na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter lokalny, krótkotrwały i przejściowy - ograniczać się będą do okresu trwania robót budowlanych. Z uwagi na zlokalizowanie inwestycji w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zastosować rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływania na klimat akustyczny. W pobliżu terenów chronionych akustycznie prowadzenie prac budowlanych należy ograniczyć wyłącznie do pory dziennej. Celem zapewnienia możliwie niskiej emisji hałasu do środowiska prace powinny być prowadzone przy zastosowaniu sprzętu w dobrym stanie technicznym. Należy także unikać równoczesnej pracy urządzeń najbardziej uciążliwych pod względem akustycznym. Zaplecza budowy nie powinny być lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zabudowy objętej ochroną przed hałasem.

W celu określenia wpływu etapu eksploatacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją, wykonano prognozę hałasu z wykorzystaniem programu komputerowego przeprowadzającego obliczenia zgodnie z zalecaną metodą.

W ramach przeprowadzonej analizy akustycznej wykonano obliczenia równoważnego poziomu dźwięku dla pory dziennej i nocnej dla:

- 1) stanu istniejącego,
- 2) wariantu preferowanego przez Inwestora – bez zastosowania rozwiązania chroniącego środowisko (tj. rozwiązania w postaci tzw. „cichej nawierzchni”),
- 3) wariantu preferowanego przez Inwestora – z zastosowaniem ww. rozwiązania chroniącego środowisko.

Obliczenia dla stanu istniejącego przeprowadzono dla roku 2018, natomiast dla wariantu preferowanego dla roku 2021 (tj. dla przewidywanego roku oddania przedsięwzięcia do użytkowania) oraz dla roku 2031 (tj. w perspektywie 10 lat od oddania do użytkowania).

Obliczenia dla wariantu preferowanego wykonano z uwzględnieniem i bez uwzględniania rozwiązania minimalizującego akustyczne oddziaływanie w postaci tzw. „cichej nawierzchni”.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją różnice występujące między wariantem preferowanym a alternatywnym nie mają wpływu na oddziaływanie akustyczne przedsięwzięcia. Ww. warianty są zbliżone do siebie zarówno pod względem lokalizacyjnym, jak i pod względem zaproponowanych rozwiązań projektowych, zaś uwzględnione w obliczeniach czynniki decydujące o zasięgu oddziaływania hałasu, m.in. natężenie ruchu, prędkość, układ zabudowy, są identyczne dla obu rozwiązań. W związku z powyższym prognoza hałasu wykonana dla wariantu preferowanego jest wspólna dla obu analizowanych wariantów realizacyjnych. Sytuację niepodejmowania przedsięwzięcia odzwierciedla natomiast prognoza hałasu wykonana dla wariantu preferowanego bez zastosowania ww. rozwiązania chroniącego środowisko.

Obliczenia wykonano w receptorach zlokalizowanych na elewacjach budynków wybranych na podstawie stopnia zagęszczenia zabudowy chronionej na danym odcinku, jej odległości względem trasy oraz charakteru terenów chronionych, na których są zlokalizowane. Obliczeń dokonano również w punktach zlokalizowanych na granicy terenów chronionych akustycznie w obszarach reprezentatywnych pod względem bliskości od planowanej inwestycji oraz przeznaczenia danego obszaru. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń opracowane zostały mapy przedstawiające rozkład izolinii hałasu dla całego objętego rozbudową odcinka przedmiotowej drogi.

Na podstawie obliczeń przeprowadzonych dla stanu istniejącego, w analizowanych punktach obserwacyjnych zlokalizowanych na terenach podlegających ochronie akustycznej stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, zarówno w porze dnia, jak i porze nocy. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją występujące obecnie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku są spowodowane dużym natężeniem ruchu i złym stanem technicznym nawierzchni przedmiotowej drogi. Zgodnie z raportem ośw w chwili obecnej droga jest intensywnie użytkowana i pozostawienie jej w stanie istniejącym spowoduje systematyczne pogarszanie klimatu akustycznego, natomiast realizacja inwestycji z zastosowaniem rozwiązań chroniących środowisko przyczyni się do poprawy warunków akustycznych w sąsiedztwie analizowanej drogi.

Jak wynika z analizy akustycznej przeprowadzonej dla wariantu preferowanego/ alternatywnego oraz dla sytuacji niepodejmowania przedsięwzięcia, mniejsze ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne przewidywane jest w przypadku zrealizowania zamierzenia inwestycyjnego zakładającego zastosowanie tzw. „cichej nawierzchni”. Realizacja przedmiotowej inwestycji z zastosowaniem ww. środka minimalizującego spowoduje obniżenie poziomu hałasu w stosunku do rozwiązania bezinwestycyjnego,

zapobiegając w niektórych przypadkach wystąpieniu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Oprócz tzw. „cichej nawierzchni”, na przedmiotowej drodze (z wyłączeniem odcinków w km ok. 0+000 – 4+050 i w km 10+500 – 13+000) zastosowane zostaną także elementy mające na celu uspokojenie ruchu, prowadzące do zmniejszenia emisji hałasu, w tym rozwiązania takie jak: ronda, wysepki środkowe z azylem dla pieszych, skrzyżowania skanalizowane, bramy wjazdowe oraz ograniczenia prędkości. Mając na uwadze występowanie gęstej zabudowy, liczne zjazdy indywidualne i publiczne do posesji oraz bezpieczeństwo ruchu na drodze, w przypadku przedmiotowej inwestycji niemożliwe jest zastosowanie ekranów akustycznych.

Jak wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej, mimo zastosowania rozwiązania minimalizującego negatywne oddziaływania (tj. „cichej nawierzchni”), eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w wyniku wzrostu natężenia ruchu pojazdów (występującym zarówno w przypadku zrealizowania, jak i zaniechania przedmiotowej inwestycji).

W analizie akustycznej nie uwzględniono innych przewidzianych do zastosowania rozwiązań uspokojenia ruchu, zmniejszających emisję hałasu (ronda, wysepki, skrzyżowania skanalizowane, bramy wjazdowe oraz wynikające z ich zastosowania ograniczenia prędkości).

Biorąc pod uwagę obecny stan drogi i istniejące warunki akustyczne w jej otoczeniu, a także cel i charakter inwestycji oraz przewidywaną poprawę klimatu akustycznego w jej sąsiedztwie po zrealizowaniu przedmiotowego zamierzenia, z uwagi na niepewność prognozy hałasu, wynikającą z przyjętych w analizie akustycznej założeń, jak i charakter przewidywanych do zastosowania (obok „cichej nawierzchni”) rozwiązań mających na celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska, przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga określenia rzeczywistego oddziaływania na klimat akustyczny po jego zrealizowaniu.

Wobec powyższego, zgodnie z przedstawioną w raporcie oś propozycją, w sentencji niniejszego postanowienia nakłada się wymóg sporządzenia analizy porealizacyjnej. Celem jej jest porównanie ustaleń zawartych w raporcie oś i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dotyczących przewidywanego akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 10 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Zgodnie z zapisami art. 82 ust. 1 pkt 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, właściwy organ, nakładając na wnioskodawcę w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, wskazuje inne organy, którym także należy ją przedstawić. Właściwy organ wskazuje inne organy, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 5, spośród wymienionych w art. 82 ust. 1b tejże ustawy.

W ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomu hałasu zgodnie z metodyką referencyjną, w miejscach wskazanych w sentencji niniejszego postanowienia, wykonane łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu. Na podstawie przeprowadzonych pomiarów należy określić skalę akustycznego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia. W razie potrzeby należy zwiększyć liczbę punktów

pomiarowych tak, aby możliwe było określenie oddziaływania w odniesieniu do wszystkich terenów chronionych przed hałasem, znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia oraz dobór adekwatnych rozwiązań dla ewentualnej ochrony wnętrza ww. budynków, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego i na terenie przeznaczonym do produkcji, składowania i magazynowania, zgodnie z art. 114 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Jeżeli na podstawie przeprowadzonych pomiarów stwierdzone zostaną przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (oraz brak zachowania właściwych warunków akustycznych w ww. budynkach), należy podjąć stosowne działania mające na celu zachowanie obowiązujących norm.

W sytuacji, w której pomimo dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, konieczne będzie podjęcie działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami 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, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to m.in. dla trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

W przypadku przedmiotowego zamierzenia zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania powinna być uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej, która pozwoli na określenie zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny z uwzględnieniem wszystkich (w tym również tych nieuwzględnionych w analizie akustycznej) proponowanych działań minimalizujących.

Z analizy wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny wynika, że nie przewiduje się wystąpienia istotnych oddziaływań skumulowanych przedmiotowego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami, wynikających z emisji hałasu do środowiska.

W przypadku przedmiotowej inwestycji nie nakłada się obowiązku monitorowania akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

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.

Podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 992 z późn. zm.) i jej aktami wykonawczym.

Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady związane z pracami rozbiórkowymi, 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 odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne zezwolenia.

Z informacji zawartych w raporcie oś 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, zależną od natężenia 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 stanowić będzie inaczej. Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą odbierane przez uprawnione podmioty zajmujące się ich zagospodarowaniem, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami określoną w ustawie o odpadach.

Odpowiedni sposób gospodarowania odpadów powstających na każdym etapie przedsięwzięcia, zapewnienie ich selektywnego magazynowania, ponownego ich użycia (w sytuacji jeśli jest to możliwe) czy też przekazywania w pierwszej kolejności do odzysku, przyczynią się do minimalizacji odpadów trafiających na składowiska odpadów, a tym samym do ograniczenia ich znaczącego negatywnego wpływu na środowisko.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.), projekt zlokalizowany jest w obszarze 12 jednolitych części wód powierzchniowych:

1. PLRW200017248289 – Konotopa, typ 17 - potok nizinny piaszczysty, silnie zmieniona część wód (SZCW) wg oceny eksperckiej; monitorowana; stan zły; niezagrożona osiągnięciem celów środowiskowych jakimi są dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP nie potwierdzają oceny stanu zawartej w Planie gospodarowania wodami. Wg WIOŚ zarówno potencjał ekologiczny i stan ogólny jest dobry.
2. PLRW2000026642813 – Kanał Wieprz-Krzna od Wieprza do dopł. z lasu przy Żulinkach, typ „0” nieokreślony – kanały i zbiorniki zaporowe, sztuczna część wód (SCW) ocena ekspercka; potencjał ekologiczny: zły, JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Termin osiągnięcia celu przesunięto do 2021 r. ze względu na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP nie potwierdzają oceny stanu zawartej w Planie gospodarowania wodami. Wg WIOŚ potencjał ekologiczny jest dobry i stan ogólny również dobry.
3. PLRW200023248235 - Pivonia od źródeł do dopływu ze stawu Hetman bez dopływu ze stawu Hetman z jezior Uściwierz, Bikcze i Łukie (w buforze 500 m od drogi), typ 23 - potok lub strumień na obszarze będącym pod wpływem procesów torfotwórczych, silnie zmieniona część wód (SZCW) wyznaczona na podstawie przekroczenia wskaźnika hydromorfologicznego: m3; stan ogólny: zły; JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem

celów środowiskowych jakimi są dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Przedłużenie terminu osiągnięcia celu ze względu na brak możliwości technicznych do roku 2021. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP, potwierdzają ocenę stanu zawartą w Planie gospodarowania wodami: potencjał ekologiczny jest umiarkowany, stan chemiczny dobry, ale stan ogólny zły.

4. PLRW200017248149 - Bobrówka, typ 17 - potok nizinny piaszczysty, silnie zmieniona część wód (SZCW) wyznaczona na podstawie przekroczenie wskaźnika hydromorfologicznego: m3; potencjał ekologiczny zły; JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych jakimi są dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Przedłużenie terminu osiągnięcia celu przesunięto do 2027 roku ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn, w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP, potwierdzają ocenę stanu zawartą w Planie gospodarowania wodami: potencjał ekologiczny jest umiarkowany, stan chemiczny dobry, ale stan ogólny zły.
5. PLLW90036 – Jez. Tomaszne, (położone w buforze 500 m), typ 7b - jezioro o wysokiej zawartości wapnia, niestratyfikowane, na Równinach Poleskich, status - SZCW ze względu na obwałowania brzegów jeziora (Da). JCWP jest niemonitorowana, zagrożona osiągnięciem celów środowiskowych jakimi są dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Termin osiągnięcia celu przesunięto do 2021 r. ze względu na brak możliwości technicznych. Zagrożenie oceniono jedynie na podstawie analizy presji; planowany jest monitoring, co pozwoli na precyzyjne określenie niezbędnych działań w przyszłości.
6. PLRW200023248129 - Tyśmienica od źródeł do Brzostówki, typ 23 - potok lub strumień na obszarze będącym pod wpływem procesów torfotwórczych, silnie zmieniona część wód (SZCW), z powodu przekroczenia wskaźników: i2, m3; niemonitorowana; potencjał ekologiczny zły. JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych jakimi są dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Termin osiągnięcia celu przesunięto do 2021 roku ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu, brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań

będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

7. PLLW30690 Jez. Łukcze (z Jeziorkiem Łukietek), typ 7b - jezioro o wysokiej zawartości wapnia, niestratyfikowane, na Równinach Poleskich. Status – naturalna JCWP; monitorowana; stan zły. JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych jakimi są dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Termin osiągnięcia celu, ze względu na brak możliwości technicznych, przesunięto do 2027 r. Odstępstwo wynika z konieczności ustanowienia obszaru ochronnego jeziora, co ze względów organizacyjnoprawnych, ekonomicznych i społecznych możliwe będzie dopiero w kolejnym cyklu wodnym.
8. PLLW30689 Jezioro Rogóźno (w buforze 500 m od drogi), typ 7a - jezioro o wysokiej zawartości wapnia, stratyfikowane, na Równinach Poleskich; monitorowane; zbiornik naturalny. Jezioro posiada zły stan ekologiczny. Cele środowiskowe to dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. PLLW30689 jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych. Termin osiągnięcia celu przesunięto do roku 2027, co wynika z konieczności ustanowienia obszaru ochronnego jeziora, a ze względów organizacyjno-prawnych, ekonomicznych i społecznych możliwe będzie dopiero w kolejnym cyklu wodnym.
9. PLRW20000245684 - Dopływ okresowy ze zbiornika Mytycze-Dratów, typ "0" – nieokreślony – kanały i zbiorniki zaporowe. Status – naturalna JCWP; niemonitorowana; stan zły. JCWP nie jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych jakimi są dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny.
10. PLRW200023245689 - Dopływ spod Kobylki bez dopływu ze zbiornika Mytycze-Dratów, typ 23 - potok lub strumień na obszarze będącym pod wpływem procesów torfotwórczych. Status – naturalna JCWP; niemonitorowana; stan ekologiczny zły. JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych jakimi są dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Terminu osiągnięcia celu przesunięto do roku 2021 z powodu braku możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnych kosztów. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu, brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych.

Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego poprzez przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

11. PLRW2000192459 - Wieprz od Stoków do Bystrzycy, typ (19) - rzeka nizinna piaszczysto – gliniasta. Status – naturalna JCWP; monitorowana; stan ekologiczny zły. Wymieniona JCWP nie jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, jakimi są dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych

części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP potwierdzają ocenę stanu zawartą w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły: w klasie elementów biologicznych stan jest umiarkowany, w klasie elementów hydromorfologicznych stan jest bardzo dobry, w klasie elementów fizyko-chemicznych stan jest dobry, stan chemiczny jest dobry, stan ekologiczny jest umiarkowany, a stan ogólny zły.

12. PLRW20001724569 - Świnka bez dopływu spod Kobyłki, typ 17 – potok nizinny piaszczysty. Status – naturalna JCWP; monitorowana; stan ekologiczny zły. Wymieniona JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych jakimi są dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) dla JCWP potwierdzają ocenę stanu zawartą w Planie gospodarowania wodami: stan ekologiczny jest słaby a stan ogólny zły.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, projekt zlokalizowany jest w obszarze 2 jednolitych części wód podziemnych:

1. PLGW200075 - stan ilościowy i stan chemiczny oceniono jako dobry. Wymieniona JCWPd jest niezagrożona osiągnięciem celów środowiskowych, którymi są dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy
2. PLGW200090 - stan ilościowy i chemiczny oceniono jako dobry; stan ogólny jest dobry. Celem środowiskowym dla wymienionej Status – naturalna JCWP jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone.

Granica pomiędzy wymienionymi JCWPd, w relacji do analizowanego przedsięwzięcia, przebiega w rejonie zbiornika Dratów wzdłuż kanału Wieprz-Krzna. Obie JCWPd położone są w podlasko-lubelskim regionie hydrogeologicznym, a względem głównego zbiornika wód podziemnych przynależą do GZWP 407 „Niecka Lubelska”, w części Chełm-Zamość. Główne użytkowe piętro wodonośne tworzy zbiornik kredowy, w którym występują wody porowo-szczelinowe, będące niekiedy w łączności hydraulicznej z wodami serii czwartorzędowych. Poziom wodonośny w osadach kredowych na przeważającej części obszaru jest słabo izolowany od powierzchni terenu przez utwory czwartorzędowe. Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód podziemnych i powierzchniowych. Najbliżej położone ujęcia wód podziemnych występują w m. Orzechów Nowy i są to 2 studnie o głębokości 40 m, położone w odległości ok. 100 m na zachód od drogi, ujęcie wód dla gminy Ludwin zlokalizowane w odległości ok. 60 m na wschód od drogi w m. Ludwin Kolonia, o głębokości 30 m oraz ujęcia wód w ośrodkach wypoczynkowych nad Jez. Łukcze, położone w odległości 360 m i 370 m na zachód od drogi. Wszystkie czerpią wody z serii kredowych. Ujęcia wód powierzchniowych z kanału Wieprz-Krzna, dla potrzeb gospodarki stawowej, znajdują się w m. Górki i Sosnowica. Analizowana droga nie przecina doprowadzalników wody z tych ujęć.

Inwestycja znajduje się poza obszarami zalewowymi, poza obszarami zagrożonymi podtopieniami, poza obszarami wybrzeży i nie koliduje ze zbiornikami wodnymi. Zgodnie z pismem RZGW z dnia 29.05.2017 r. w buforze o szerokości 500 m od przedmiotowego odcinka DW 820 nie zostały ustanowione obszary ochronne głównych zbiorników śródlądowych.

W strefie buforowej o szerokości 500 m występują zbiorniki wód powierzchniowych: J. Skomielno w odległości ok. 250 m w kierunku zachodnim (ok. 5 km drogi); J. Tomaszne ok. 330 m na zachód od drogi (ok. 7 km); J. Łukcze w odległości ok. 370 m na zachód (ok. 16 km drogi); J. Rogóżno w odległości ok. 100 m na wschód (ok. 18 km drogi) oraz ok. 35 małych zbiorników stawowych, torfianek i zbiorników poeksploatacyjnych. Analizowany odcinek drogi przecina dwukrotnie kanał Wieprz-Krzna w km 7+352 i 21+601 oraz kilka mniejszych cieków w kilometrach: 5+324 – Doprowadzalnik „S”, 7+108 – rz. Bobrówka, 12+392; 14+818 - rz. Piwonia Południowa, 18+342 – rz. Tyśmienica, 22+088; 22+801.

Na potrzeby planowanej rozbudowy drogi wykonano 288 otworów badawczych celem rozpoznania warunków geologiczno-inżynierskich gruntu. Zależnie od potrzeb inwestycyjnych głębokość otworów była zróżnicowana: do głębokości 3,0-4,5 m ppt wykonano 217 otworów, 59 otworów do głębokości 5,0-9,0 m ppt i 12 otworów do głębokości 15,0-18,0 m ppt. W przebadanej serii czwartorzędowej pod nasypami budowlanymi i niebudowlanymi o miąższości 0,1-2,1 m występują namuły piaszczyste i gliniaste, piaski drobne i średnie oraz torfy. Poziom wody gruntowej, w przewadze o swobodnym zwierciadle, występuje w części otworów na głębokości 0,9-4,3 m ppt. Napięte zwierciadło wód podziemnych stwierdzano na głębokościach 2,0-5,2 m ppt.

Według Mapy hydrograficznej Polski (arkusze: Sosnowica, Orzechów Nowy, Ostrów Lubelski i Łęczna) przedmiotowy odcinek drogi DW 820 przebiega przez szereg jednostek hydrogeologicznych oznaczonych: 6Q/bCr3I, 2abQ-Cr3II, 2Q/baCr3II, 3abQ-Cr3II, 6Q/bcCr3II, 5abCr3II, 1abCr3II. Główny użytkowy poziom wodonośny znajduje się w utworach górnej kredy (Cr3), częściowo i/lub podrzędnie w osadach czwartorzędowych (Q). Stopień izolacji wód podziemnych od zanieczyszczeń antropogenicznych określono w większości rejonów jako słaby (b) lub brak izolacji (a), w nielicznych fragmentach występuje jako dobry (c). Stopień zagrożenia dla większości obszaru wzdłuż analizowanego odcinka drogi określono jako wysoki, po części jako średni. Jakość wody dla strefy przebiegu drogi jest dobra oraz średnia.

Przekroczenie Kanału Wieprz-Krzna przez planowaną do rozbudowy drogę związane będzie z rozbiórką istniejących i budową nowych obiektów mostowych w poniższej lokalizacji: MD-1 w m. Orzechów (7+289 km) oraz MD-2 w m. Dratów (21+526 km). Pod mostami planowane jest wykonanie umocnień koryta w postaci wybetonowania dna warstwą o grubości 30 cm oraz umocnień brzegów na długości 5 m od przyczółków mostu w górę i dół kanału. Umocnienie pod mostem MD-1 będzie miało długość 23,53 m, natomiast w przypadku mostu MD-2 długość umocnienia będzie wynosić 23,70 m. W przestrzeni pod mostami przewidziano przejścia dla zwierząt. W okresie prowadzonych robót przejezdność zostanie zapewniona przez wykonanie mostów i dróg tymczasowych oraz jednostronnych chodników dla pieszych. W 5+324 km drogi planowana jest rozbiórka istniejącego przepustu i budowa małego mostu MM-1 na cieku o nazwie Doprowadzalnik „S” (Dopływ spod Orzechowa wg zał. mapowego 6.2.1.). W obrębie koryta cieku przewidziano żelbetowe umocnienie dna. Wykonywanie powyższych prac nie będzie wymagało budowy tymczasowego przejazdu zastępczego.

W przypadku przepustów planowana jest budowa 13 nowych obiektów oraz rozbiórka istniejących i budowa nowych w miejsce starych (12 szt.). W 6 przypadkach przewidziano oczyszczenie i odmulenie koryta na długości od 30 m (powyżej) do 100 m (poniżej) przepustu. Według Inwestora odmulenie wykonane będzie w zakresie niezbędnym dla zapewnienia prawidłowego przepływu wody. Przepusty zlokalizowane będą wg następującego kilometraża drogi: ~ 0+412 PRZ-1 – nowy przepust;

~ 1+916,5 PRZ-2 – nowy przepust;

~ 3+464 PRZ-3 – nowy przepust;

~ 6+665,5 PRZ-4 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu, oczyszczenie i odmulenie rowu na odcinku ok. 30 m powyżej i 60 m poniżej przepustu;

~ 7+108 PRZ-5 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu na rz. Bobrówka (Bobryk); dowiązanie projektowanego przepustu do istniejącego koryta;

~ 7+314,14 PRZ-6 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu;

~ 10+520 PRZ-7 – nowy przepust;

~ 12+392 PRZ-8 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu;

~ 13+891,35 PRZ-9 – nowy przepust;

~ 14+818 PRZ-10 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu na rz. Piwonia Południowa; oczyszczenie i odmulenie koryta na odcinku ok. 100 m poniżej przepustu;

~ 16+034,5 PRZ-11 – nowy przepust;

~ 17+398 PRZ-12 – nowy przepust;

~ 18+342 PRZ-13 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu na rz. Tyśmienica; oczyszczenie i odmulenie koryta na odcinku ok. 35 m poniżej przepustu;

~ 19+073 PRZ-14 – nowy przepust;

~ 20+786 PRZ-15 – nowy przepust;

~ 21+369 PRZ-16 – nowy przepust;

~ 21+503,5 PRZ-17 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu; oczyszczenie i odmulenie rowu na odcinku ok. 30 m powyżej przepustu;

~ 21+562,5 PRZ-18 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu; dowiązanie do istniejącego rowu;

~ 22+088,06 PRZ-19 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu; oczyszczenie i odmulenie rowu na odcinku ok. 50 m poniżej przepustu;

~ 22+724,06 PRZ-20 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu na Doprowadzalniku zb. Dratów-Mytycze; dowiązanie do istniejącego koryta;

~ 22+827,06 PRZ-21 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu; dowiązanie do istniejącego koryta

~ 24+963,06 PRZ-22 – rozbiórka istniejącego i budowa nowego przepustu; oczyszczenie i odmulenie rowu na odcinku ok. 50 m poniżej przepustu;

~ 25+622,56 PRZ-23 – nowy przepust;

~ 26+918,06 PRZ-24 – nowy przepust;

~ 27+823,06 PRZ-25 – nowy przepust.

Parametry obiektów mostowych oraz przepustów wyznaczono z uwzględnieniem przepływów miarodajnych. Przepusty zaprojektowano z rur żelbetowych oraz żelbetowych elementów skrzynkowych jedno- i dwudzielnych.

Celem minimalizacji negatywnego oddziaływania prac budowlanych w zakresie obiektów inżynierskich służących do przekraczania koryt cieków stałych i okresowych, tj. mostów i przepustów, polegających na budowie nowych i przebudowie istniejących oraz na

rozbiórce starych i budowie nowych obiektów, należy zastosować działania zapobiegające deformacji dna i brzegów koryta oraz zmętnienia wody, a także unikać zmian naturalnego przebiegu koryt tych cieków.

Tereny o płytkim położeniu wód gruntowych występują powszechnie w bliższej i dalszej odległości od przedmiotowej drogi. Obszary wodno-błotne zlokalizowane są w sąsiedztwie drogi nr 820 w rejonie jezior Tomaszne i Rogóźno, w rejonie obniżenia w dolinie Bobrówki i w sąsiedztwie Kanału Wieprz-Krzna na wschód od drogi oraz na zachód od drogi w kierunku J. Tomaszne, w obniżeniu dolinnym górnej Tyśmienicy po wschodniej stronie drogi w kierunku J. Rogóźno.

W fazie realizacji mogą wystąpić następujące oddziaływania:

- ☐ wycieki substancji z maszyn, urządzeń i samochodów;
- ☐ zamulenie i zmaczenie wód na skutek prac na obiektach inżynierskich i w korytach cieków;
- ☐ zaburzenia spływu powierzchniowego na skutek zmiany ukształtowania terenu;
- ☐ obniżenie zwierciadła wód gruntowych wynikające z odwodnienia wykopów.

Potencjalne zmiany stosunków wodnych mogą być wywołane przez np. zaburzenie spływu powierzchniowego na skutek zmiany ukształtowania terenu przez nasypy, wykopy, koleiny, których obecność deformuje naturalny, grawitacyjny spływ wody. Obniżenie zwierciadła wód podziemnych, związane z koniecznością odwodnienia wykopów, realizowane będzie zależnie od sytuacji gruntowo-wodnej - jeżeli wystąpią sączenia w obrębie gruntów spoistych odwodnienie wykopów realizowane będzie przez system drenażowy lub bezpośrednie odpompowywanie wody z dna wykopów, natomiast w przypadku gdy dno wykopu osiągnie nawodnionych gruntów piaszczystych odwodnienie wykopów wykonane będzie przez drenaż, a gdy miąższość gruntów nawodnionych będzie większa niż 0,5 m powyżej dna wykopu zastosowane zostaną igłofiltry. W przypadku wystąpienia sytuacji odmiennych możliwe będzie stosowanie innych metod odwodnienia. Wymienione powyżej zmiany stosunków wodnych będą miały charakter okresowy i ustąpią w momencie zakończenia realizacji przedsięwzięcia.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni, chodników i ścieżki rowerowej odbywać się będzie do rowów otwartych, cieków, bądź zbiorników odparowujących przez spływ grawitacyjny, który możliwy będzie poprzez odpowiednio wykonane spadki poprzeczne i podłużne wymienionych nawierzchni. Woda spływać będzie do rowów odwadniających, a w miejscach o przekroju ulicznym przez wpusty do sieci kanalizacyjnej, z odprowadzeniem wód deszczowych do istniejących cieków. Odbiornikami będą również 4 projektowane zbiorniki odparowujące, zlokalizowane w miejscach, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wody do odbiorników. Wody opadowe nie będą odprowadzane bezpośrednio do Kanału Wieprz-Krzna, lecz do rowów opaskowych towarzyszących kanałowi. Rowy przydrożne prowadzone będą, o ile to będzie możliwe, obustronnie. Rowy realizowane będą odcinkowo. Po lewej stronie drogi projektowane rowy będą przebiegały w następującym orientacyjnym kilometrażu: od km 0+220 do 3+960, od 5+978 do 6+362, od 6+421 do 7+261, 7+311 do 7+368, od 10+520 do 11+978, od 12+037 do 13+385, 13+461 do 14+359, 14+466 do 16+014, 16+030 do 16+039, 16+106 do 16+613, 16+668 do 17+419, 18+196 do 19+674, 19+709 do 19+916, 19+981 do 20+811, 20+983 do 21+394, 21+428 do 21+503, 24+963 do 25+027, 25+044 do 25+941, 25+956 do 28+130. Po stronie prawej projektowane rowy przebiegać będą w orientacyjnym kilometrażu: 0+314 do 3+948, 6+325 do 6+439, 6+503 do 6+661, 6+672 do 7+106, 7+319 do 7+361, 10+514 do 16+099, 16+130 do 17+992, 18+197 do 19+979, 20+221 do 21+503, 21+563 do 21+940,

21+956 do 22+711, 22+883 do 23+074, 24+795 do 25+539, 25+555 do 27+467, 27+525 do 27+676, 27+706 do 28+170.

Dla spływu wód opadowych i roztopowych pochylenie jezdni na prostych odcinkach zaprojektowano jako daszkowe z 2% spadkiem na zewnątrz. Pochylenie poboczy ma wynosić 8% w kierunku zewnętrznym. Skarpy rowów mają posiadać nachylenie 1:1,5 - nie wymagające umocnienia oraz 1:1 - z dodatkowym umocnieniem. Rowy posiadać będą przekrój trapezowy, szerokość dna 0,5 m lub w przypadku poprowadzenia po istniejących rowach – 1m. Zbiorniki odparowujące zlokalizowane będą:

- ZB1 w rejonie skrzyżowania dróg DW 820 i DW 819 w Sosnowicy, ok. 0+412 km, gromadzący wody z odcinka 0+000 do 1+158 km. Długość projektowanej kanalizacji deszczowej ok. 300 m. Planowana pojemność zbiornika ok. 182 m³ obliczona została z uwzględnieniem ilości wody opadowej dla opadu o natężeniu 130 l/s.
- ZB2 o lokalizacji planowanej, ze względu na najniższe położenie hipsometryczne, w km 10+575, gromadzący wody z odcinka drogi od km 9+950 do km 12+100. Rowy na tym odcinku prowadzone będą obustronnie, a na długości 570 m wykonana zostanie kanalizacja deszczowa. Pojemność rowów i odbiornika określona została dla ilości wody opadowej o wielkości 280 l/s. Dla planowanej lokalizacji zbiornika, wody gruntowe występują na głębokości 2,10 m ppt (rzędna 165,5 m npm) w związku z powyższym dno zbiornika położone będzie na rzędnej 166,04 m npm.
- ZB3 zlokalizowany ok. 26+918 km. Pojemność zbiornika ok. 132 m³ obliczona z uwzględnieniem ilości wody opadowej o wielkości 80 l/s. Zbiornik będzie gromadził wody z fragmentu drogi od 26+700 do 27+350 km.
- ZB4 planowany ok. 27+823 km, gromadził będzie wody z odcinka 27+350 do 28+420 km. Pojemność zbiornika wynosić będzie ok. 380 m³ i obliczona została z uwzględnieniem ilości wody opadowej o wielkości 150 l/s. Projektowana długość sieci kanalizacji deszczowej wynosi ok. 200 m.

System kanalizacji deszczowej zaprojektowano na długości ok. 9 180 m, na odcinkach o charakterze ulic, jedno lub obustronnie, w następującej przybliżonej lokalizacji:

Lp.	Kilometraż drogi	Szacunkowa długość projektowanej kanalizacji deszczowej [m]	Lokalizacja
1	0+000 do 1+158	ok. 300	Sosnowica
2	3+948 do 5+160	ok. 1100	Stary Orzechów
3	5+160 do 5+700	ok. 500	
4	5+700 do 6+800	ok. 1100	
5	7+300 do 8+260	ok. 900	Nowy Orzechów
6	8+260 do 9+120	ok. 800	
7	9+100 do 9+950	ok. 850	
8	9+950 do 12+100	ok. 570	
9	16+460 do 18+000	ok. 240	Rogóżno
10	18+000 do 18+700	ok. 200	
11	20+000 do 21+500	ok. 200	Ludwin
12	21+500 do 21+740	ok. 120	
13	21+740 do 22+400	ok. 600	
14	22+400 do 23+500	ok. 200	

15	23+500 do 24+500	ok. 1100	
16	24+500 do 25+200	ok. 500	
17	27+350 do 28+420	ok. 200	Łączna
	suma	ok. 9180	

Wyloty z systemu kanalizacji deszczowej należy zaprojektować w uzgodnieniu z administratorem wód będących odbiornikami wody z odwodnień. Ze względu na możliwość wystąpienia niekontrolowanych wycieków substancji niebezpiecznych uwolnionych do środowiska np. w efekcie wypadków drogowych, na wylotach kanalizacyjnych należy przewidzieć zabezpieczenia w postaci np.: zastawek ręcznych lub mechanicznych.

Woda do celów realizacji przedsięwzięcia pochodzić będzie z wodociągu komunalnego. Woda na etapie eksploatacji wykorzystywana będzie do czyszczenia odcinków drogi pełniących rolę ulic miejskich.

W fazie realizacji inwestycji na terenie zaplecza technicznego powstawać będą ścieki socjalno-bytowe, które gromadzone będą w przenośnych sanitariatach. Będą one okresowo (w miarę potrzeby) odbierane przez firmę serwisową świadczącą usługi w tym zakresie i wywożone do pobliskiej oczyszczalni. W związku z planowaną technologią prowadzenia prac, nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych na etapie realizacji inwestycji.

W sytuacji powstania głębokich i stromych wykopów, do ich zabezpieczenia przed potencjalną erozją wodną możliwą podczas nawalnych opadów, stosowane będą liniowe obudowy systemowe – szalunki. Dodatkowo, zależnie od sytuacji, możliwe będzie zastosowanie folii lub geowłókniny zabezpieczającej przed rozmyciem skarp.

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania inwestycji w fazie realizacji należy m.in.:

- plac budowy i jego zaplecze zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji przekształcenia powierzchni terenu oraz z zabezpieczeniem przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska (np. smary, składniki materiałów budowlanych itp.), przez utwardzenie podłoża (zastosowanie płyt betonowych). Zaplecze budowy należy również wyposażać w sorbenty, a po zrealizowaniu przedsięwzięcia, przywrócić do stanu pierwotnego. Jako place budowy, w miarę możliwości, wykorzystać wcześniej istniejące utwardzone powierzchnie np. place przydrożne, większe parkingi, itp.;
- zaplecza budowy (w tym również: składy materiałów, miejsca parkowania maszyn i magazynowania odpadów) zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków powierzchniowych;
- unikać lokalizacji zaplecza budowy w strefie płytkiego występowania wód podziemnych, w przypadku jednak konieczności takiej lokalizacji, biorąc pod uwagę dużą podatność gruntu i wód na zanieczyszczenia, w miejscach powyższych zabezpieczyć podłoże przed możliwością zanieczyszczenia poprzez zastosowanie geomembrany;
- w celu ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem odpadami powstającymi w trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych obiektów inżynierskich, zastosować środki zapobiegawcze w postaci np. siatek zabezpieczających, podestów drewnianych i innych zabezpieczeń dostosowanych do danego miejsca i obiektu;
- zapewnić drożność istniejących systemów drenarskich;

□ naprawy sprzętu budowlanego wykonywać poza terenem inwestycji.

Zgodnie z przeprowadzoną analizą, biorąc pod uwagę spodziewany ruch pojazdów oraz lokalne warunki hydrologiczne i hydrogeologiczne, nie stwierdza się możliwości występowania przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w postaci zawiesiny i substancji ropopochodnych w normalnych warunkach. Obliczenia prognozowanych stężeń zawartości zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych spływających z powierzchni utwardzonej przedmiotowej drogi, dla okresu 10 lat od momentu oddania drogi do eksploatacji, wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń, co powoduje, że zastosowanie urządzeń do redukcji zanieczyszczeń nie jest wymagane.

Prace budowlane na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także w rejonie cieków powierzchniowych, prowadzone będą, o ile to będzie możliwe, przy niskich stanach wody i bez zakłócenia swobodnego przepływu wód. Prace prowadzone w rejonie kanału Wieprz–Krzna, rz. Bobrówki, rz. Piwoni Południowej i rz. Tyśmienicy oraz doprowadzalników i rowów melioracyjnych, będą prowadzone z uwzględnieniem zabezpieczeń przed: zasypaniem, znaczącym napływem zawiesiny lub zanieczyszczonych wód oraz uszkodzeniami strefy brzegowej. Teren budowy zostanie uporządkowany niezwłocznie po zakończeniu prac, a rowy odwodnieniowe niezwłocznie obsiane odpowiednimi mieszankami roślinności trawiastej.

W fazie realizacji inwestycji należy stosować zabezpieczenia minimalizujące możliwość zapylenia wód materiałami sypkimi (pyłem, piaskiem) poprzez np. zabezpieczenie (przykrycie) przewożonych materiałów sypkich. Ponadto należy zachować szczególną ostrożność przy betonowaniu elementów obiektów inżynierskich, w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia wód powierzchniowych betonem. Wskazane jest zabezpieczenie i umocnienie brzegów przed zniszczeniami, które mogą być spowodowane działaniem ciężkiego sprzętu oraz stosowanie osłon zapobiegających przedostaniu się zanieczyszczeń (pyłów, ścieków, odpadów) do cieków powierzchniowych. Niedopuszczalne jest wkraczanie sprzętem mechanicznym do koryt cieków.

Na etapie eksploatacji drogi źródłami zanieczyszczenia środowiska wodnego będą:

- ruch pojazdów i emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych związanych ze spalaniem paliw; pyły powstające w wyniku zużycia nawierzchni jezdni oraz ścierania elementów pojazdów: opon samochodowych, klocków hamulcowych i innych części, substancje olejowe w tym węglowodory ropopochodne;
- zimowe utrzymanie drogi, związane ze stosowaniem środków chemicznych służących do zwalczania śliskości nawierzchni drogowej (NaCl , MgCl_2 , CaCl_2);
- wycieki substancji szkodliwych dla środowiska, powstałe w czasie awarii i wypadków drogowych, stanowiące bezpośrednie zagrożenie dla środowiska wodnego.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zapewniona zostanie sprawność systemu odwodnienia poprzez: systematyczne oczyszczanie, systematyczne wykaszanie traw i usuwanie odpadów oraz systematyczne usuwanie skutków poważnych awarii skutkujących m.in. wyciekami substancji szkodliwych dla środowiska.

Ze względu na rodzaj planowanych prac, nie przewiduje się trwałego, negatywnego oddziaływania na poszczególne elementy stanu/ potencjału ekologicznego tj. na biologiczne, morfologiczne, fizykochemiczne cechy JCWP. Nie przewiduje się również wpływu zastosowanych rozwiązań na stan ilościowy i chemiczny jednolitych części wód podziemnych.

W świetle dokonanej analizy należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie miało wpływu na stan jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych.

Inwestycja przebiega przez tereny charakteryzujące się mozaiką siedlisk półnaturalnych i antropogenicznych. Na terenie sąsiadującym z inwestycją znajdują się kompleksy leśne, zadrzewienia śródpolne i przydrożne, tereny użytkowane rolniczo, zabudowa mieszkaniowa i przemysłowa, tereny rekreacyjne. Charakterystyka środowiska przyrodniczego, przedstawiona w raporcie oddziaływania na środowisko niniejszej inwestycji, opierała się na inwentaryzacji wykonanej na potrzeby raportu oraz rozpoznaniu sieci obszarów chronionych.

W trakcie prac inwentaryzacyjnych w sezonie 2017 r. w przebiegu oraz w otoczeniu planowanej inwestycji stwierdzono występowanie 29 stanowisk gatunków roślin objętych ochroną prawną, 38 pól siedlisk przyrodniczych, 166 stanowisk gatunków zwierząt kręgowych oraz bezkręgowych objętych ochroną prawną.

Inwestycja realizowana będzie w obrębie różnorodnych form ochrony przyrody ustanowionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz.142 ze zm.). Początkowy fragment inwestycji na odcinku km 0+000 - 0+200 przechodzi przez obszar specjalnej ochrony ptaków Lasy Parczewskie PLB060006. Obszar ten został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Środowiska w 2004 r. Aktualny status prawny obszaru określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133 ze zm.). Realizacja inwestycji przebiega w części brzeżnej obszaru, poza siedliskami ptaków będących przedmiotami ochrony w obszarze.

Na odcinku drogi w km 0+000-12+800 inwestycja przechodzi przez Poleski Obszar Chronionego Krajobrazu. Podstawę prawną funkcjonowania Poleskiego OChK stanowi Rozporządzenie Nr 52 Wojewody Lubelskiego z dnia 28 lutego 2006 r. w sprawie Poleskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2006 r. Nr 69 poz. 1290). Obszar ten obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Rozporządzenie powołujące Poleski Obszar Chronionego Krajobrazu zawiera ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów obszaru oraz katalog zakazów obowiązujących na tym terenie. Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy wprowadzone na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, którą jest m.in. przebudowa drogi wojewódzkiej.

Przedmiotowa droga przechodzi przez obszar Parku Krajobrazowego „Pojezierze Łęczyńskie” oraz Nadwieprzańskiego Parku Krajobrazowego wraz z otulinami oraz otuliny Poleskiego Parku Narodowego i Poleskiego Parku Krajobrazowego.

Park Krajobrazowy „Pojezierze Łęczyńskie” funkcjonuje na podstawie Rozporządzenia nr 7 Wojewody Lubelskiego z dnia 23 marca 2005 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Pojezierze Łęczyńskie” (Dz. U. Woj. Lubelskiego z 2005 r. nr 73 poz.1528). Szczególnym celem ochrony Parku jest zachowanie walorów przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych, historycznych i turystycznych środowiska ze szczególnym uwzględnieniem ekosystemów jeziornych i torfowiskowych. Inwestycja przechodzi przez teren Parku na długości około 6,5 km.

Podstawą prawną funkcjonowania Nadwieprzańskiego Parku Krajobrazowego jest Uchwała Nr XIV/216/2016 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 28 stycznia 2016 r. w sprawie Nadwieprzańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2016 r. poz. 932). Celem utworzenia parku jest zachowanie walorów przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych, historycznych i turystycznych środowiska ze szczególnym uwzględnieniem unikalnego ekosystemu doliny rzeki Wieprz z bardzo cennymi przyrodniczo obszarami lasów i torfowisk. Inwestycja przechodzi przez teren Parku na długości około 225 m.

Z uwagi, że inwestycja będzie dotyczyła przebudowy istniejącej drogi, jej oddziaływanie na ww. formy ochrony przyrody jest ograniczone. Największe oddziaływania będą wiązały się z wycinką drzew i krzewów, zwłaszcza przydrożnych, co będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz. Inwestycja wiąże się z wycinką około 2000 drzew i krzewów. Wśród przewidzianych do wycinki drzew nie stwierdzono drzew o rozmiarach pomnikowych, okazów starych, sędziwych, tworzących dominanty krajobrazowe. W ramach działań łagodzących należy wykonać nasadzenia zastępcze, szczególnie na terenie obszarowych form ochrony przyrody.

Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza okresem wegetacyjnym roślin oraz poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od początku marca do końca sierpnia). Szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Zwiększone oddziaływania na szatę roślinną przewidywane są ponadto w trakcie prac związanych z rozbudową opisywanej drogi. Zasadniczo prace nie powinny jednak wychodzić poza obręb pasa drogowego, w związku z czym zagrożenia związane ze zniszczeniem występować będą jedynie w wyjątkowych przypadkach.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia bazy materiałowe i sprzętowe, zaplecza budowy oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu. Podczas prowadzenia prac ziemnych należy odpowiednio zabezpieczyć miejsca migracji zwierząt, w celu zapobieżenia ich swobodnego przemieszczania, tak aby unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy należy szybko i bezpiecznie przenieść na teren nieobjęty pracami, który stanowi ich naturalne środowisko. Wszelkie prace należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć ich negatywny wpływ na przyrodę. W celu uniknięcia przypadkowej ingerencji w cenne płaty siedlisk przyrodniczych należy je wyraźnie wygrodzić od strony placu budowy. Prace prowadzone w ich bezpośrednim sąsiedztwie należy prowadzić ze szczególną ostrożnością. Ponadto, harmonogram prac przy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia powinien uwzględniać okresy wegetacyjne roślin, sezony lęgowy i rozrodczy oraz okresy migracji. Po zakończeniu planowanej inwestycji plac budowy i zaplecza należy przywrócić do stanu możliwie zbliżonego do stanu sprzed rozpoczęcia realizacji prac, w tym zwłaszcza w zakresie ukształtowania i pokrycia powierzchni gruntu.

Planowane przedsięwzięcie na większości przebiegu przechodzi przez sieć korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym („Polesie” GKW-2 - kolizja z korytarzem na 4 odcinkach drogi - od ok. km 0+000 do ok. km 4+100, od ok. km 5+950 do ok. km 7+300, od ok. km 10+500 do ok. km 16+050, od ok. km 16+850 do ok. km 20+650; „Północna Lubelszczyzna” KPdC-3B - kolizja z korytarzem na odcinku od ok. km 21+300 do ok. km 22+900; „Polesie Roztocze” KPdC-2C kolizja na odcinku od ok. km 21+500 do ok. km 22+900). Istotne dla terenu i charakteru inwestycji są również korytarze lokalne, które obejmują głównie doliny cieków oraz Kanału Wieprz-Krzna.

Z uwagi, że inwestycja związana jest z przebudową istniejącej drogi i nie będzie stanowiła nowego elementu stwarzającego efekt bariery dla zwierząt, w niniejszym postanowieniu nie nałożono obowiązku budowy nowych obiektów będących samodzielnymi przejściami dla zwierząt. Role przejść będą pełniły istniejące obiekty, takie jak mosty i przepusty, który zostaną przebudowane, aby mogły pełnić funkcje przejść.

Wykonanie planowanej inwestycji nie spowoduje dużych strat w populacjach gatunków chronionych oraz zamieszkanych przez nie siedliskach. W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ptaki i ich siedliska, prace budowlane należy prowadzić w ograniczonym zakresie przestrzennym, aby siedliska gatunków chronionych były w jak najmniejszym stopniu narażone na zniszczenie.

Prace w obszarach cennych przyrodniczo, tj. na terenach objętych formami ochrony przyrody oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, a także na obszarach krajowych i regionalnych korytarzy migracyjnych oraz w pobliżu cieków wodnych i terenów leśnych, należy prowadzić pod nadzorem eksperta przyrodniczego. Nadzór powinien obejmować kwestie określone w warunkach niniejszego postanowienia oraz kontrolę terenu na obecność gatunków chronionych: przed realizacją budowy, przed likwidacją terenów podmokłych oraz przed wycinką drzew. W przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej, nadzorem należy objąć ich wykonanie. Roboty związane z realizacją przedsięwzięcia należy wykonywać zgodnie z uwagami, zaleceniami i pod kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie związane będzie z powstawaniem gazów cieplarnianych na etapie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prowadzenia prac budowlanych emisja będzie związana ze spalaniem paliw w silnikach maszyn wykorzystywanych na placu budowy oraz używanych do transportu materiałów i urządzeń dostarczanych na plac budowy. W raporcie oś stwierdzono, że emisja ta będzie śladowa o ograniczonym charakterze (chwilowe i krótkotrwałe). W celu jej minimalizacji Inwestor przewiduje ograniczenie do niezbędnego minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym oraz ich wyłączanie w trakcie przerw od pracy.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia gazy cieplarniane powstawać będą w związku z ruchem pojazdów po przebudowywanej drodze. W wyniku realizacji przedsięwzięcia przewiduje się poprawę płynności ruchu pojazdów, co przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliw, a w konsekwencji do redukcji gazów cieplarnianych.

W raporcie oś odniesiono się również do adaptacji planowanej inwestycji do zmian klimatu stwierdzając, że rozwiązania projektowe planowanej inwestycji uwzględniają zabezpieczenia przed skutkami potencjalnych zmian warunków klimatycznych i ewentualnego wystąpienia zdarzeń ekstremalnych.

Do rozwiązań w zakresie ograniczenia wpływu na zmiany klimatu oraz adaptacji do tych zmian należą m.in.:

- sprawne prowadzenie prac budowlanych oraz zastosowanie materiałów budowlanych o wyższej trwałości niż materiały stosowane tradycyjnie, co wydłużyć ma czas życia elementów infrastruktury, ograniczyć interwały remontowe i przyczynić się pośrednio do zmniejszenia zużycia energii w trakcie życia obiektu;
- optymalizacja układu geometrycznego oraz poprawne ukształtowanie obiektów mostowych (upłynnienie ruchu pojazdów, ograniczenie przestojów, hamowań i przyspieszeń), co pozwolić ma na ograniczenie zużycia paliwa przez użytkowników pojazdów na przedmiotowej drodze;

- racjonalne gospodarowanie materiałami, w celu minimalizacji powstawania odpadów;
- zastosowanie opraw oświetleniowych ze źródłem światła typu LED, co wydłużyć ma trwałość i sprawność oświetlenia oraz zmniejszyć zużycie energii elektrycznej w porównaniu do opraw z sodowym lub z metalohalogenkowym źródłem światła;
- utworzenie kanalizacji deszczowej wymiarowanej z uwzględnieniem możliwości wystąpienia deszczy nawalnych, w celu zapewnienia poprawnego działania kanalizacji deszczowej oraz zwiększenia retencji kanałowej.

Według informacji zawartych w raporcie ooś, w obszarze inwestycji, a także w jego najbliższym sąsiedztwie (do ok. 300 m od granicy pasa drogowego), znajdują się zabytki wpisane do Rejestru zabytków oraz gminnych ewidencji zabytków, a także stanowiska archeologiczne rozpoznane na podstawie zwiadu powierzchniowego.

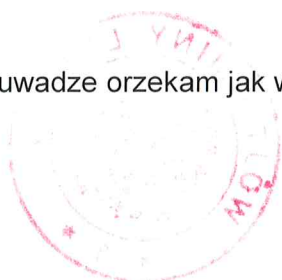
Z uwagi na powyższe w raporcie ooś stwierdzono potrzebę wykonywania prac ziemnych na terenie inwestycji oraz innych prac związanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego i maszyn budowlanych pod nadzorem archeologicznym. W przypadku kolizji ze stanowiskami archeologicznymi prace ziemne powinny być poprzedzone wyprzedzającymi badaniami archeologicznymi. Wskazano również, by podczas wykonywanych robot ziemnych w pobliżu stanowisk archeologicznych wykazać się ostrożnością, aby wyeliminować ryzyko uszkodzenia zabytków archeologicznych. W raporcie ooś stwierdzono także potrzebę uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków wszelkich zabiegów ingerujących w obiekty ujęte w Rejestrze zabytków oraz w gminnych ewidencjach zabytków.

W przypadku odkrycia w trakcie realizacji inwestycji przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków zarówno przedmiot jak i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, Wójta Gminy Ludwin, Wójta Gminy Sosnowica lub Burmistrza Łęcznej, zgodnie z właściwością miejscową.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, skalę jego oddziaływania i usytuowanie względem granic państwa, nie wskazuje się potrzeby przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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, nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72, ust 1 ww. ustawy.

Mając powyższe na uwadze orzekam jak w sentencji decyzji.



POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie za pośrednictwem Wójta Gminy Ludwin w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.
2. Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r.-Kodeks postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna.
3. Niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie 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, oraz zgłoszenia o którym mowa w art. 72 ust.1a 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. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Jeżeli jednak realizacja przedsięwzięcia przebiegać będzie etapowo, złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. ustawy z dnia 3 października o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, jeżeli było wydane.
4. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Nie podlega opłacie skarbowej zgodnie z art.7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r. poz.1044 z późn zm.).

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.



Wójt
Andrzej Chabros

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie
ul. Turystyczna 7a, 20-207 Lublin
2. Strony postępowania zgodnie z art.49 Kpa –poprzez obwieszczenie
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie
ul. Bazylianówka 46, 20-144 Lublin
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęcznej
ul. Krasnystawska 52, 21-010 Łęczna
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lubartowie
ul. Lubelska 103, 21-100 Lubartów
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Parczewie
ul. Piwonia 54, 21-200 Parczew
5. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
RZGW w Lublinie
ul. Leszka Czarnego 3, 20-610 Lublin
6. Starosta Powiatu Łęczyńskiego
Al. Pawła II 95 A, 21-010 Łęczna
7. Marszałek Województwa Lubelskiego
ul. Artura Grottgera 4, 20-029 Lublin

Załącznik do decyzji Wójta Gminy Ludwin
z dnia 25.01.2019 r. znak: OŚ.6220.7.2017
o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji
przedsięwzięcia pn.: **Rozbudowa drogi wojewódzkiej
Nr 820 Sosnowica Dwór-Łączna na odcinku od km
0+000 do km ok.28+460”.**

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2
ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale
społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na
środowisko (Dz. U. z 2018 r.poz.2081 z późn.zm.)**

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 820, położonej na terenie gmin Sosnowica (pow. parczewski), Ludwin oraz Łączna (pow. Łęczyński). Początek przedmiotowego odcinka drogi znajduje się w miejscowości Sosnowica Dwór w kilometrażu drogi ok. 0+000, koniec natomiast w miejscowości Łączna w kilometrażu drogi ok. 28+460. W wyniku poszerzenia pasa drogowego inwestycja położona będzie również na terenie gminy Uścimów (pow. lubartowski).

Obecnie droga wojewódzka DW820 jest jednojezdniowa o przekroju szlakuwym, ulicznym i półulicznym o zmiennej szerokości, w zakresie około 5,60 – 6,50 m. Na nawierzchni drogi, w zależności od lokalizacji, zanotowano uszkodzenia: pęknięcia siatkowe, wyboje, łaty, ubytki kruszywa i lepiszcza oraz koleiny. W wielu miejscach brak jest rowów przydrożnych lub są one zamulone, co powoduje wyniszczanie nawierzchni jezdni oraz zalewanie sąsiednich działek w czasie obfitych opadów deszczu.

Inwestycja obejmuje następujący zakres prac:

- rozbudowę drogi o parametrach klasy G na łącznej długości ok. 28,5 km;
- ujednolicenie szerokości jezdni, poboczy, przebudowę (wymiana) istniejącej konstrukcji nawierzchni z dopuszczeniem nacisku na pojedynczą oś 11,5 tony;
- korektę przebiegu osi drogi głównej;
- przebudowę istniejących chodników oraz budowę nowych;
- budowę ścieżek rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych na długości całego przedmiotowego odcinka;
- budowę przejść dla pieszych;
- budowę i przebudowę zjazdów;
- budowę miejsc do wykonywania kontrolnego ważenia pojazdów;
- budowę miejsc do wykonywania kontroli ruchu;
- przebudowę, rozbudowę i korektę geometrii istniejących skrzyżowań poprzez wydzielenie lewoskrętów na drodze głównej, zmiany skrzyżowań zwykłych na skanalizowane

(w tym pięć typu rondo) oraz wykonanie wysp dzielących na wlotach dróg podporządkowanych;

- przebudowę istniejących zatok autobusowych oraz budowę nowych;
- zastosowanie elementów bezpieczeństwa ruchu i uspokojenia ruchu;
- rozbiórkę, budowę oraz przebudowę obiektów inżynierskich:
 - w km ok. 5+324 – rozbiórkę istniejącego przepustu i budowę małego mostu (MM-1) o konstrukcji z prefabrykatów skrzynkowych posadowiony na ławach żelbetowych, z dnem umocnionym płytą betonową;
 - w km ok. 7+289 – rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu (MD-1) w miejscowości Nowy Orzechów przez kanał Wieprz – Krzna (obiekt jednoprzęsłowy o schemacie statycznym wolnopodpartym i konstrukcji stanowiącej masywne żelbetowe przyczółki ze stojącymi skrzydłami);
 - w km ok. 21+526 - rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu (MD-2) w miejscowości Dratów przez kanał Wieprz – Krzna (obiekt jednoprzęsłowy o schemacie statycznym wolnopodpartym i konstrukcji stanowiącej masywne żelbetowe przyczółki ze stojącymi skrzydłami);
 - budowę lub przebudowę 25 przepustów;
- budowę infrastruktury technicznej dla obsługi przebudowywanego obiektu (np. kanalizacja deszczowa, oświetlenie, urządzenia ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu);
- wykonanie elementów odwodnienia pasa drogowego (rowy, przepusty);
- utworzenie 4 zbiorników odparowujących na wody opadowe;
- zabezpieczenie i przebudowę wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi:
 - sieci wodociągowych,
 - sieci gazowych niskiego i średniego ciśnienia,
 - sieci kanalizacji sanitarnej,
 - sieci kanalizacji deszczowej,
 - linii napowietrznych nN oraz Sn,
 - złączy kablowo-pomiarowych,
 - linii kablowych nN oraz Sn,
 - oświetlenia,
 - sieci teletechnicznych.
- przebudowę ogrodzeń.

Na czas prowadzonych robót w zakresie rozbiórki i budowy 2 obiektów mostowych na Kanale Wieprz-Krzna, przewidziano budowę tymczasowych mostów wraz z drogami dojazdowymi. Przewidziano także budowę chodników dla pieszych o szerokości 2 m, po jednej ze stron.

Przyjęte parametry techniczne przebudowywanej drogi:

- klasa techniczna: G (główna);
- nawierzchnia: asfaltowa;
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m;
- pobocze gruntowe: 1,25 m;
- szerokość chodnika: odsuniętego od krawędzi jezdni min. 1,50 m (1,70 m przy ścieżce

- rowerowej); przy krawędzi jezdni min. 2,00 m (2,20 m przy ścieżce rowerowej);
- szerokość ciągów pieszo – rowerowych: odsuniętego od krawędzi jezdni min. 3,00 m; przy krawędzi jezdni min. 3,80 m;
 - szerokość ścieżek rowerowych: dwukierunkowa odsunięta od krawędzi jezdni min. 2,00 m; dwukierunkowa przy krawędzi jezdni min. 2,80 m; jednokierunkowa przy krawędzi jezdni min. 2,00 m;
 - szerokość zatoki autobusowej: 3,00 m;
 - pochylenie jezdni na odcinku prostym: daszkowe 2 % na zewnątrz jezdni.

Najbliższe otoczenie drogi stanowią tereny rolnicze, łąki i tereny leśne. Typem zabudowy występującym przy analizowanym terenie jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa. Wzdłuż drogi występują także obiekty usługowe, tj. stacje paliw, sklepy, gospodarstwa agroturystyczne, skład budowlany; obiekty kultu religijnego, tj. kościoły, krzyże, kapliczki; obiekty oświatowe, tj. szkoły. Na przeważającym obszarze przebiega w terenie płaskim lub po niewielkich wzniesieniach.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie po istniejącym śladzie. W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia nastąpi poprawa płynności ruchu, co przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliw przez pojazdy poruszające się po drodze.



Wójt
Andrzej Chabros

