

DECYZJA

Na podstawie art. 104, art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775) w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4, art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2023r. poz. 1094) oraz § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30 września 2021 r. Gminy Opole Lubelskie i przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

orzekam

środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnice Opola Lubelskiego” oraz określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

- 1) Planowane zamierzenie inwestycyjne prowadzona będzie na terenie gminy Opole Lubelskie, powiat opolski, województwo lubelskie i polegać będzie na budowie drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie o długości ok. 1,750 km od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 824 (ul. Lubelska) do skrzyżowania z drogą gminną nr DG 113477L (ul. Fabryczna). Trasa drogi biegnie w km 0+720 nad rzeka Jankówką (Leonka), w km 1+065 przecina rów, doprowadzający wodę do stawów hodowlanych, a w km 1+165 przebiega przez rowy melioracyjne. Na odcinku od km 0+300 droga przebiega po szerokiej grobli pomiędzy zbiornikami wodnymi (kąpielisko miejskie i łowisko PZW).
- 2) Podstawowe dane techniczne:
 - Ilość jezdni - jedna
 - Ilość pasów ruchu - dwa
 - Nawierzchnia jezdni - bitumiczna
 - Szerokość jezdni - 7,0m (2 x 3,5 m pasy ruchu)
 - Szerokość poboczy - 1,25 m (pobocza gruntowe umocnione kruszywem)
 - Długość drogi - ok. 1750 m
 - Kategoria ruchu - KR4.

2. Warunki wykorzystania w fazie realizacji i eksploatacji ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenie uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) Do wykonania robót budowlanych stosować wyłącznie sprawny technicznie sprzęt i urządzenia, bez wycieków płynów eksploatacyjnych.
- 2) Teren pod zaplecze budowy, a tym samym miejsce magazynowania materiałów oraz paliw, a także miejsce obsługi sprzętu i pojazdów zlokalizować poza obszarami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową. Teren powinien być wyrównany i utwardzony lub usytuowany w miejscu o istniejącym podłożu utwardzonym wyposażony w system odprowadzania deszczówki.
- 3) Zaplecze budowy a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód. Teren wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie

ich zastosowania.

- 4) W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.
- 5) Zaplecze budowy należy wyposażyć w niezbędną ilość oznakowanych szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów komunalnych, budowlanych oraz opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych.
- 6) Odpady z terenu budowy gromadzić w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom, posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
- 7) Ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), systematycznie opróżnianych przez uprawnione podmioty (nie dopuszczać do ich przepełnienia).
- 8) Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
- 9) Stosować do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszyw ze spoiwem na miejscu budowy.
- 10) Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu.
- 11) Transport materiałów pyłących prowadzić pod przykryciem.
- 12) Wodę na potrzeby budowlane dowozić beczkowozami, a wodę na potrzeby socjalno-bytowe pracowników dowozić w pojemnikach.
- 13) Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać powierzchniowo do projektowanej kanalizacji deszczowej z wylotem do cieku Jankówka (Leonka) lub do rowów, po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego.
- 14) Roboty ziemne prowadzić w sposób nie nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
- 15) Prace ziemne prowadzić bez konieczności odwodnienia, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić tak, by uniknąć trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych.
- 16) Czas trwania obniżenia poziomu wód gruntowych ograniczyć do minimum. Wskazaniem jest, aby prace związane z obniżeniem poziomu zwierciadła wód gruntowych wykonywać poza sezonem wegetacyjnym.
- 17) Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych.
- 18) Wszelkie prace prowadzić przy zachowaniu ciągłości przepływu wód w cieku Jankówka (Leonka).
- 19) Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu.
- 20) Prace budowlane w korycie rzeki Jankówki (Leonki) ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić poza okresem tarła, zasiedlającej cieki ichtiofauny oraz z uwzględnieniem zapewnienia ciągłości przepływu nienaruszalnego wód w rzece.
- 21) Likwidację podmokłości usytuowanej w km ok. 0+250 należy dokonać w następujący sposób:
 - a) prace należy rozpocząć od wygradzenia zbiornika tymczasowym ogrodzeniem herpetologicznym, przy jednoczesnym odławianiu zwierząt opuszczających zbiornik, jak i usiłujących się do niego przedostać (np. przy pomocy wiaderek

- wkopanych przy ogrodzeniu),
 - b) osuszanie należy prowadzić stopniowo, jednocześnie odławiając widoczne osobniki (także formy rozwojowe),
 - c) węże ssące należy zabezpieczyć koszami o drobnych oczkach 0,5×0,5 cm, tak by ograniczyć prawdopodobieństwo zassania osobników przebywających w wodzie,
 - d) po całkowitym osuszeniu zbiornika należy dokładnie go spenetrować i odłowić pozostałe zwierzęta (także formy rozwojowe),
 - e) zasypanie misy zbiornika należy przeprowadzić bezpośrednio po jego osuszeniu i odłowieniu wszystkich osobników (także form rozwojowych),
 - f) prace związane z likwidacją zbiornika należy prowadzić w sezonie wegetacyjnym,
 - g) prace w okresie zimowym mogą być prowadzone pod warunkiem, że podmokłość zostanie zabezpieczona w okresie jesiennym przed dostępem płazów oraz odłowione zostaną przebywające w nim osobniki,
 - h) osobniki odłowione należy przenosić na siedliska zastępcze, znajdujące się poza zasięgiem oddziaływania inwestycji.
- 22) Urządzenia odwodnienia drogi w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, nie mogą stanowić pułapek dla zwierząt.
- 23) Należy stale kontrolować teren prowadzenia robót pod kątem obecności małych zwierząt, przede wszystkim płazów. Zwierzęta stwierdzone na placu budowy należy odławiać i przenosić na siedliska zastępcze.
- 24) W przypadku stwierdzenia zwiększonej aktywności płazów, na problemowych fragmentach inwestycji należy zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne spełniające następujące wymagania:
- a) wysokość części nadziemnej min. 50 cm,
 - b) głębokość zakopania w gruncie min. 10 cm,
 - c) odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworzące daszek (przewieszkę) o długości min. 5-10 cm lub odchylenie całego ogrodzenia od pionu pod kątem 20-30°,
- 25) Wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie, należy prowadzić w okresie od 15 sierpnia do 1 marca. W przypadku zaistnienia konieczności dokonania wycinki drzew w ww. okresie lęgowym, możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa na piśmie np. w formie opinii (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1 - 3 dni przed terminem planowanej wycinki), że dane drzewo nie jest wykorzystywane przez ptaki jako miejsce gniazdowania, jak również że wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia drzew przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępowania od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
- 26) Prace w obrębie bryły korzeniowej drzew należy prowadzić ręcznie, ewentualnie z wykorzystaniem małych koparek. Tego typu działania należy wykonywać sprawnie, tak by korzenie pozostawały odsłonięte przez możliwie krótki czas. Przy konieczności pozostawienia otwartych wykopów przez dłuższy okres (więcej niż 2 dni), należy je przykryć matami ograniczającymi parowanie bądź obłożyć korzenie hydrożelem. W razie konieczności należy uwzględnić rozwiązania zabezpieczające przed przypadkowym uszkodzeniem pni i konarów drzew (np. poprzez ogrodzenie taśmami ostrzegawczymi, odeskowaniem pni, itp.).
- 27) Temperatura barwowa oświetlenia drogi nie może przekraczać 4000 K.

Do oświetlenia drogi należy zastosować wyłącznie oświetlenie typu LED. Bezwzględnie należy stosować szczelne obudowy lamp na placu budowy, w tym na terenie baz materiałowych i parków maszynowych.

- 28) W km od ok. 0+200 do ok. 1+100 należy zastosować oświetlenie o minimalnym (dopuszczonym przepisami) natężeniu. Ewentualnie zwiększenie natężenia oświetlenia drogowego dopuszczalne jest w rejonie przejść dla pieszych.
- 29) Wzdłuż rzeki Jankówki, na wschód od przecięcia z planowaną drogą, należy wprowadzić nasadzenia drzew o charakterze liniowym.
- 30) Na przepuście usytuowanym w km ok. 0+717 (rzeka Jankówka), należy umieścić pełny ekran przeciwołnieniowy o wysokości 2,4 m, dodatkowo wyprowadzony na odległość co najmniej 20 m w każdą stronę planowanej drogi.
- 31) W celu zrekompensowania usunięcia zieleni kolidującej z inwestycją należy wykonać nasadzenia drzew i krzewów. Do nasadzeń należy wykorzystać rodzime gatunki drzew i krzewów. Nasadzenia należy uwzględnić także na odcinku drogi przebiegającym po grobli pomiędzy stawami.
- 32) W km od ok. 0+200 do ok. 1+100 docelowej drogi, należy wprowadzić ograniczenie prędkości do 40 km/h.
- 33) Należy zastosować ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów pomiędzy przepustami usytuowanymi w km ok. 1+061, 1+168 i 1+236. Na odcinkach rowów ogrodzenia należy sytuować w ich linii, jako element konstrukcyjny skarpy od strony planowanej drogi. Ogrodzenie po stronie lewej powinno zaczynać się od zjazdu indywidualnego usytuowanego w km 1+030,28, natomiast koniec ogrodzenia powinien przypadać na zjeździe indywidualnym usytuowanym w km 0+269,7 drogi dojazdowej. Ogrodzenie należy sytuować na całych odcinkach dzielących przepusty 1+061, 1+168 i 1+236, przy czym w przypadku zjazdów indywidualnych usytuowanych w km 1+149,92 drogi głównej oraz w km 0+292 drogi dojazdowej, należy zastosować stopryny. Ogrodzenie po stronie prawej powinno rozpoczynać się od zjazdu indywidualnego położonego w km 1+030,28 i dochodzić do przepustu w km 1+061. Za przepustem powinno przebiegać wzdłuż drogi bocznej na długości ok. 30 metrów. Dalej powinno rozpoczynać się w km ok. 0+040 po stronie prawej drogi bocznej, a następnie przebiegać wzdłuż skarpy drogi głównej do przepustu usytuowanego w km 1+168. Dalej powinno dochodzić do przepustu w km 1+236. Za przepustem ogrodzenie powinno zostać poprowadzone na odległość ok. 30 metrów, tak by stanowiło element skarpy rowu drogowego. Do wykonania ogrodzeń ochronno-naprowadzających należy wykorzystać dedykowane prefabrykaty betonowe.
- 34) Planowany przepust ramowy usytuowany w km ok. 0+717 należy wyposażać w obustronne półki lub strefy gruntowe o szerokości co najmniej 0,5 metra, wsparte na dnie przepustu i wyniesione ponad dno rzeki o minimum 0,5 metra.
- 35) Należy zapewnić szczelność połączeń ogrodzeń ochronno-naprowadzających z przepustami usytuowanymi w km ok. 1+061, 1+168 i 1+236. Współczynnik względnej ciasnoty wszystkich przepustów, w tym także obiektu usytuowanego na rzece Jankówka/Leonka, mierzony jako zależność: szerokość × wysokość / długość, powinien być większy od 0,07.
- 36) Prace w obrębie Jankówki/Leonki należy wykonywać z brzegów rzeki, z wykluczeniem wjeżdżania sprzętu mechanicznego do koryta. Do umocnienia koryta (związanego z wykonaniem nowego przepustu) należy wykorzystać wyłącznie materiały naturalne tj. kamień i faszynę.
- 37) Prace budowlane związane z realizacją drogi, należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Osoba/osoby sprawujące nadzór przyrodniczy powinny posiadać wiedzę z zakresu herpetologii, ornitologii, chiropterologii oraz entomologii.
- 38) Na etapie realizacji należy zachować szczególną ostrożność podczas prac

budowlanych na odcinkach wrażliwych ze względu na występowanie na terenie placu budowy i w jego otoczeniu wód powierzchniowych oraz płytko zalegających wód gruntowych, tj. na odcinku przechodzącym na grobli w bezpośrednim sąsiedztwie stawów od km ok. 0+390 do km ok. 0+700, w rejonie przepustu PP-011 w km ok. 0+717 nad rzeką Jankówką oraz przepustów: PP-02 w km ok. 0+728, PP-03 w km ok. 0+997, w km ok. PP-04 w km ok. 1+061, PP-05 w km ok. 1+168 i PP-06 w km ok. 1+236. W tym celu należy zapewnić sprawny sprzęt budowlany, pozbawiony śladów wycieków substancji ropopochodnych. W przypadku stwierdzenia wycieku substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych należy niezwłocznie podjąć działania w celu usunięcia źródła wycieku oraz neutralizacji zanieczyszczeń. W pobliżu obiektów inżynierskich przewidzianych do budowy wzdłuż ww. odcinków drogi nie można lokalizować zaplecza budowy oraz baz materiałowych. Teren pod zaplecze budowy należy utwardzić lub usytuować w miejscu o istniejącym podłożu utwardzonym. Zapewnić sorbenty i wannę wychwytową do neutralizacji i przechwycenia ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych.

- 39) Prace polegające na rozbiórce istniejącego przepustu na rzece Jankówce i budowie nowego należy prowadzić z brzegów rzeki oraz z istniejącego obiektu i nowego przepustu. Nie można dopuścić do wjeżdżania sprzętem budowlanym do rzeki. Umocnienie koryta rzeki należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
- 40) Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi za pomocą trawiastych rowów odwodnieniowych oraz dwóch odcinków projektowanej kanalizacji deszczowej wyposażonych w uliczne wpusty deszczowe i komory osadnicze do rzeki Jankówki oraz na końcowym odcinku, w obszarze ul. Fabrycznej do istniejącej kanalizacji deszczowej.
- 41) Celem zapewnienia ochrony wód powierzchniowych i podziemnych przed ewentualnym ich zanieczyszczeniem w wyniku zdarzeń losowych (wypadków drogowych), wody opadowe i roztopowe z odcinka drogi przebiegającego po grobli pomiędzy zbiornikami (stawami) tj. od km 0+390 do km 0+700 należy odprowadzać do kanalizacji deszczowej.
- 42) Celem zapewnienia wysokiej skuteczności systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z powierzchni utwardzonych projektowanego pasa drogowego należy zapewnić regularne oczyszczanie osadników wpustów deszczowych i studzienek kanalizacyjnych z naniesionych osadów oraz regularne koszenie trawy w rowach odwadniających na wysokość ok. 10 cm.
- 43) Należy możliwie maksymalnie ograniczać stosowanie środków chemicznych (chlorek, chlorek wapnia, chlorek magnezu) do usuwania śliskości nawierzchni w okresie zimowym.
- 44) W celu zminimalizowania negatywnego wpływu etapu realizacji przedsięwzięcia prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (tj. w godzinach 6.00 – 22.00).
- 45) W celu ograniczenia uciążliwości wynikających z emisji hałasu do środowiska podczas realizacji inwestycji, w sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie należy stosować tymczasowe przenośne ekrany o wysokości ok. 4 m. Ponadto należy ograniczać równoczesną pracę sprzętu najbardziej uciążliwego pod względem akustycznym.
- 46) Zaplecza budowy, bazy materiałowe należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od terenów objętych ochroną przed hałasem.
- 47) Prace budowlane i transportowe należy zorganizować w sposób mający na celu ograniczenie liczby przejazdów maszyn i pojazdów ciężkich.
- 48) W celu ochrony środowiska przed drganiami na etapie realizacji inwestycji należy

uniknąć jednoczesnej pracy maszyn najbardziej uciążliwych w zakresie emisji drgań do środowiska.

- 49) W celu ograniczenia uszkodzeń w fazie realizacji inwestycji w miejscach, gdzie prowadzone będą prace w pobliżu budynków, należy stosować walce o najmniejszym zasięgu negatywnego oddziaływania.
- 50) Prace budowlane i transportowe należy zorganizować w sposób skutkujący ograniczeniem do minimum czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych, między innymi poprzez: eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym, wyłączanie silników w czasie przerw w pracy, minimalizowanie czasu pracy silników na najwyższych obrotach, nie przeciążanie maszyn i pojazdów, celem zapewnienia możliwie niskiej emisji hałasu do środowiska oraz ograniczenia emisji gazów i pyłów do powietrza.
- 51) Drogi dojazdowe systematycznie porządkować i w okresach bezdeszczowych zraszać wodą.
- 52) Materiały sypkie i pyłące przewozić i magazynować w sposób ograniczający emisję pyłów.
- 53) W miarę możliwości należy stosować gotowe mieszanki wytwarzane poza placem budowy.
- 54) Odpady wytwarzane podczas budowy drogi należy na bieżąco wywozić z terenu inwestycji.
- 55) W przypadku konieczności wstępnego magazynowania odpadów na terenie inwestycji należy wyznaczyć odpowiednie miejsca w obrębie zaplecza budowy lub placu magazynowego o odpowiedniej pojemności dostosowanej do masy odpadów wytwarzanych w danym okresie i częstotliwości ich odbioru, na których należy usytuować szczelne, oznakowane pojemniki przeznaczone do magazynowania wytworzonych odpadów.
- 56) Pojemniki, w których magazynowane będą odpady niebezpieczne należy usytuować pod zadaszeniem celem ograniczenia wpływu czynników atmosferycznych na odpady.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, określonych w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- 1) Projektowany sposób posadowienia drogi na odcinku przechodzącym przez groblę pomiędzy zbiornikami (stawami) na kolumnach palowych należy poprzedzić badaniami warunków hydraulicznych podłoża, celem nie powodowania zmian powiązań wód powierzchniowych i podziemnych oraz warunków ich przepływu. Ponadto, należy zastosować pale z materiałów dostosowanych do warunków budowy, odpornych na chemiczne działanie wody.
- 2) W konstrukcji planowanej drogi zastosować nawierzchnię jezdni o właściwościach ograniczających emisję hałasu komunikacyjnego.
- 3) W obrębie skrzyżowania planowanej obwodnicy z ul. Fabryczną zapewnić niezbędną rezerwę terenu pod budowę ewentualnych ekranów akustycznych.

4. Nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

5. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej.

- 1) Analizę należy wykonać w celu porównania, zawartych w raporcie o oddziaływaniu

przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

- 2) W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać analizę zasięgu hałasu powodowanego użytkowaniem przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną określoną przez ministra właściwego do spraw środowiska poprzez:
 - a) procedurę obliczeniową z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w podpunkcie b),
 - b) procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów hałasu (łącznie z pomiarami natężenia ruchu) w punktach pomiarowych o następującej lokalizacji:
 - km ok. 1+670 – prawa strona drogi,
 - km ok. 1+650 – lewa strona drogi,
 - km ok. 1+700 – prawa strona drogi.
- 3) Analizę porealizacyjną należy wykonać na całym odcinku drogi w terminie po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Koszty wykonania analizy porealizacyjnej poniesie zarządca drogi.
- 4) W przypadku stwierdzenia przekroczeń standardów jakości środowiska należy podjąć stosowne działania mające na celu dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
- 5) W przypadku braku stwierdzenia przekroczeń dalsze pomiary należy prowadzić w ramach monitoringu, o którym mowa poniżej:
 - a) W przypadku gdy w ramach analizy porealizacyjnej nie zostaną stwierdzone przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz potrzeba podjęcia działań chroniących środowisko w tym zakresie, należy monitorować oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny poprzez wykonywanie corocznych pomiarów hałasu począwszy od roku 2027, kontynuowanych do roku 2035 w przypadku braku przekroczeń w kolejnych latach eksploatacji drogi.
 - b) W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku należy podjąć stosowne działania minimalizujące.
 - c) Wyniki monitoringu należy corocznie przedkładać organowi właściwemu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
 - d) Przez kolejne trzy sezony od oddania inwestycji do użytkowania, w okresie pomiędzy początkiem kwietnia a końcem sierpnia, należy prowadzić monitoring śmiertelności nietoperzy, obejmujący odcinek drogi pomiędzy km 0+200 a 1+100. Kontrole należy prowadzić z częstotliwością nie rzadszą niż co 7 dni. Monitoring należy prowadzić w oparciu o piesze przejścia poboczem drogi, w trakcie których notowane i liczone będą wszystkie martwe nietoperze znalezione na jezdni, poboczach oraz w rowach odwodnieniowych.
 - e) Podstawowym celem monitoringu jest ilościowe określenie liczby ofiar nietoperzy. Martwe osobniki, o ile ich stan będzie na to pozwalał, należy oznaczyć do gatunku, ewentualnie płci i grupy wiekowej. Ponadto należy dokładnie opisać lokalizację zwłok, optymalnie za pomocą współrzędnych geograficznych. O każdym przypadku odnalezienia zwłok należy niezwłocznie powiadamiać Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Lublinie. Niezależnie od powyższego po każdym roku badań należy przedłożyć do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie raport zbiorczy, w którym syntetycznie zostaną przedstawione i omówione wyniki prowadzonego

monitoringu. W sytuacji, kiedy monitoring prowadzony w pierwszych dwóch latach nie wykaże przypadków kolizji nietoperzy z poruszającymi się pojazdami, można odstąpić od kontynuacji monitoringu w kolejnym roku.

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

Przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138 t.j.).

7. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Ze względu na skalę przedsięwzięcia i wynikający z niej ograniczony lokalnie zasięg oddziaływania na środowisko oraz położenie w minimalnej odległości ok. 117,1 km w linii prostej od najbliższej granicy Państwa (granica Polski i Ukrainy), transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie wystąpi.

8. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

9. Nie nakładam obowiązku wykonania kompensacji przyrodniczej.

10. Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnice Opola Lubelskiego”, stanowi integralną część niniejszej decyzji.

11. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 30 września 2021 r. (data wpływu 22 października 2021 r.) Inwestor zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie”.

Inwestorem przedsięwzięcia jest Gmina Opole Lubelskie reprezentowana na podstawie upoważnienia Or.S.077.6.2021 r. przez Roberta Pulińskiego, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Drogowiec Biuro Usług Projektowych Robert Puliński.

Do wniosku dołączono dokumenty wymieniane w art. 74 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 zwanej dalej „Ustawą ooś”.

Zgodnie z art. 77 ust. 2 pkt 3 ustawy ooś, z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie dotyczy drogi publicznej, organ prowadzący postępowanie nie był zobowiązany dołączyć do dokumentacji wypisu i wyrysów z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz.

W toku postępowania analizowana inwestycja została zaliczona, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego może być wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 79 ust. 1 w związku z art. 30 ustawy ooś oraz ocenach oddziaływania na środowisko, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił udział społeczeństwa w postępowaniu w ramach, którego

przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przez zawiadomienie społeczeństwa o możliwości zapoznania się z dokumentacją oraz o możliwości składania uwag i wniosków o planowanym przedsięwzięciu w terminie 30 dni.

Na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy ooś, z uwagi na liczbę stron postępowania przekraczającą 10, organ zgodnie z art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, obwieszczeniem Burmistrza Opola Lubelskiego z dnia 16 listopada 2021 r. znak: GKR.6220.9.2021 wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opola Lubelskiego”. Obwieszczenie zostało umieszczone w sposób zwyczajowo przyjęty w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Opolu Lubelskim, wywieszono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Opolu Lubelskim przy ul. Lubelskiej 4 oraz na tablicach ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia w terminie od dnia 17 listopada 2021 r. do 01 grudnia 2021 r.

Burmistrz Opola Lubelskiego, pismem z dnia 16 listopada 2021 r. znak: GKR.6220.9.2021, wystąpił z prośbą o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie”.

Po zapoznaniu się z charakterystyką zamierzenia zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia:

- 1) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem z dnia 2 grudnia 2021 r. znak: WSTV.4220.99.2021.AP wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
- 2) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opolu Lubelskim pismem z dnia 2 grudnia 2021 r. znak: ONS-NZ-9027.2.36.2021 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu.
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu pismem z dnia 1 grudnia 2021 r. znak: WA.ZZŚ.4.435.1.381.2021.KB nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. B ustawy ooś, które zostały uwzględnione w całości w niniejszej decyzji.

W związku z koniecznością sporządzenia przez Inwestora raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia Organ postanowieniem i obwieszczeniem z dnia 14 grudnia 2021 r. nr GKR.6220.9.2021 zawiesił postępowanie do czasu sporządzenia raportu. W dniu 6 czerwca 2022 r. wpłynął do Organu raport oddziaływania na środowisko pn. „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”, wykonany przez firmę Drogowiec Biuro Usług Projektowych pod kierownictwem Roberta Pulińskiego (data: czerwiec, 2022).

Organ postanowieniem i obwieszczeniem z dnia 15 czerwca 2022 r. nr GKR.6220.9.2021 podjął zawieszono postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Organ, w dniu 15 czerwca 2022 r. nr j. w. wystąpił do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektoratu Sanitarnego w Opolu Lubelskim o uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia.

W związku z powyższym Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu pismem znak. WA.ZZŚ.4.4360.5.199.2022.KB z dnia 20 czerwca 2022 r. podtrzymało swoje dotychczasowe stanowisko, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny pismem nr ONS-NZ.9027.2.18.2022 z dnia 15 lipca 2022 r. wyraził opinię oraz określił wymagane warunki przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.1 z dnia 23 czerwca 2022 r. wezwał do uzupełnienia braków formalnych wniosku. Przedmiotowy wniosek został uzupełniony pismem z dnia 29 czerwca 2022 r.

W dniu 27 lipca 2022 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie pismem WOOŚ.4221.32.2022.PP.4 wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do dnia 29 sierpnia 2022 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 19 września 2022r. znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.5 wezwał do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem nr GKR.6220.9.2021 z dnia 15 listopada 2022 r. Organ przekazał do organów opiniujących wyjaśnienia nr 1 do Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z powyższym Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem WA.ZZŚ.4.4360.5.199.2022.KB z dnia 23 listopada 2022 r. podtrzymało swoje stanowisko o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny pismem nr ONS-NZ.9027.2.18.2022 z dnia 6 grudnia 2022 r. wyraził opinię o utrzymaniu dotychczasowego stanowiska.

W dniu 02 stycznia 2023 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska wystosowała pismo znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.6 z informacją o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do dnia 31 stycznia 2023 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 1 lutego 2023r. znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.7 ponownie wezwał do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Burmistrz Opola Lubelskiego pismem z dnia 28 lutego 2023 r. znak: GKR.6220.9.2021/2023 zwrócił się z prośbą o wydłużenie terminu do uzupełnienia Raportu.

Pismem znak: GKR.6220.9.2021/2023 z dnia 31 marca 2023 r. Burmistrz Opole Lubelskie przedłożył do organów opiniujących wyjaśnienie nr 2 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu pismem nr WA.ZZŚ.4.4360.5.199.2022.KB z dnia 11 kwietnia 2023 r. oraz Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opolu Lubelskim pismem nr ONS-NZ.9027.2.18.2022 z dnia 19 kwietnia 2023 r. podtrzymali dotychczasowe opinie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem z dnia 5 maja 2023r. znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.8 uzgodnił realizację przedsięwzięcia w wariantcie nr 1 i określił warunki dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego, które w całości zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 29 oraz art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o oś w trakcie prowadzonego postępowania zapewniono udział społeczeństwa w przedmiotowej sprawie, podając do publicznej wiadomości obwieszczenie z dnia 15 czerwca 2022 r. nr GKR.6220.9.2021 o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformowano o możliwości zapoznania się z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz pozostałą dokumentacją sprawy, składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej, w terminie 30 dni tj. od dnia 15 czerwca 2022r. Niniejsze zawiadomienie wraz z raportem zostało umieszczone na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Opolu Lubelskim <https://umopolelubelskie.bip.lubelskie.pl> (BIP). Obwieszczenie zostało również

wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu, tablicach ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia.

W tym okresie wpłynęły podania o udostępnienie Raportu na płycie CD lub emailem. Urząd udostępnił stronom materiały na nośnikach cyfrowych oraz pocztą elektroniczną.

Po zapoznaniu się z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko mieszkańcy przedstawili swoje uwagi i wnioski, które zostały uwzględnione w kolejnych wyjaśnieniach do raportu oraz indywidualnych pismach przygotowanych przez Wydział Inwestycji Planowania i Rozwoju.

Uwagi i wnioski złożone przez osoby po wyznaczonym terminie pozostały bez rozpatrzenia zgodnie z art. 35 ustawy ooś.

Odpowiedzi na wnioski, które wypłynęły przedstawione zostały poniżej:

1. W punkcie 2.1 w raporcie pada stwierdzenie,, na terenie powiatu opolskiego i swym zasięgiem obejmuje obszar gminy Opole Lubelskie" – czy można prosić o doprecyzowanie, co oznacza, że coś swym zasięgiem obejmuje w obszar? Konsultowano to zdanie z polonistą i wydaje się niepoprawnie sformułowane.

Odpowiedź:

Zapis "swym zasięgiem obejmuje obszar gminy Opole Lubelskie" oznacza to, że inwestycja w całości położona jest na terenie gminy Opole Lubelskie.

2. Rys. 1 – prośba o dodanie skali na mapie. Na stronie 7 jest odniesienie do załącznika nr 2. Czy chodzi o plik pdf, który jest nazwany: „ zał 1 Plan orientacyjny przedsięwzięcia. Pdf" czy można prosić o wprowadzenie porządku w numeracji nazw plików i odpowiadającym im w tekście odnośnikom. Każdy plik będący załącznikiem powinien mieć jednoznaczny nagłówek pozwalający przyporządkować go do treści dokumentu. W chwili obecnej jest to zabałaganione.

Odpowiedź:

Na stronie 7 Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest odniesienie do planu orientacyjnego - załącznika nr 2 do przedmiotowego raportu, który w załącznikach zapisanych w formacie pdf ma jednoznaczny nagłówek pozwalający przyporządkować go do treści dokumentu. Plan orientacyjny w określonej skali tj. 1:10 000 stanowi załącznik 2 przedmiotowego raportu.

3. W punkcie 2.2 podano, że droga będzie miała ok. 1.750 km. Zatem długość drogi została zaokrąglona. Proszę w takim razie podać z jaką dokładnością została wyliczona powierzchnia gruntów podana w Tab. 1 gdzie dokładność jest wyrażona w m². Jaką dokładnie długość drogi założono do tych wyliczeń?

Odpowiedź:

Przy podawaniu wielkości charakteryzujących przedsięwzięcie (na etapie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, czyli na początkowym etapie przygotowania inwestycji), w tym długości dla dróg, podaje się te wartości jako około. To samo dotyczy wielkości powierzchni podanych w tabeli w pkt. 2.2 raportu, która zatytułowana jest " Przewidywana (orientacyjna) powierzchnia przedsięwzięcia". Należy jeszcze raz podkreślić, że jesteśmy na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Szczegółowe parametry przedsięwzięcia będą znane na dalszym etapie jego przygotowania.

4. W punkcie 2.2 wymieniono typy działek, na których będzie położona inwestycja. Proszę podać, do którego typu gruntów należą obszary zaznaczone w pliku zał .1 plan orientacyjny przedsięwzięcia. Pdf na niebiesko (zbiorniki wodne).

Odpowiedź:

Zbiorniki są wymienione w pkt. 2.2. raportu jako grunty publiczne, które zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Opola Lubelskiego przeznaczone są pod tereny na cele rekreacyjno-wypoczynkowe.

5. Aby prześledzić wykonane wyliczenia proszę na mapie w pliku zał. 1 plan orientacyjny przedsięwzięcia . pdf nanieść różnymi wzorami różne typy gruntów, które wymieniono w punkcie 2.2 Tab. 1

Odpowiedź:

Plan orientacyjny przedsięwzięcia jest mapą zbyt mało dokładną, żeby można było wskazać na jej podstawie wielkości i rodzaje gruntów na których realizowane przedsięwzięcie.

6. Pod Tab. 1 podano powierzchnię „Docelowo ok. 34 550 m² (3,445 ha) projektowanego pasa drogowego będą” – poproszę o wyjaśnienie, dlaczego powierzchnia w m² różni się od powierzchni wyrażonej w ha?

Odpowiedź:

Błąd pisarski.

7. Na stronie 8 określono, że „Obszar o nawierzchni nieutwardzonej wyniesie ok. 31 950 m² (3,195 ha) i będą go stanowiły powierzchnie trawiaste” – czy inwestor zagwarantuje, że strukturach tych obszarów trawiastych będzie tożsama z naturalną strukturą gleby? Jeżeli struktura gleby w tym pasie nie będzie naturalna, wartość biologiczna takiego pasa będzie bardzo niska. Dojdzie do niej do szybkiej wtórnej sukcesji gatunków ruderalnych. Jak inwestor planuje zachować wysoką biologiczną i naturalną strukturę ekologiczną tej powierzchni na etapie realizacji inwestycji oraz jakie zalecenia do etapu użytkowania inwestycji.

Odpowiedź:

Do wykonania obsiewu powierzchni zielonych projektowanego pasa drogowego jako podłoże zostanie wykorzystana, urodzajna wierzchnia warstwa gruntu, zdjęta z terenu podczas początkowego etapu inwestycji. Ponadto do wykonania obsiewu zostaną wykorzystane rodzime gatunki traw.

8. Na końcu strony 8 i początku 9 wymienione zostały elementy drogi należy podkreślić, że wszystkie one cechują się bardzo małą przepuszczalnością wody, co doprowadzi lokalnie do zwiększonego powierzchniowego spływu wody. Z tego względu należy wziąć pod uwagę zastąpienie przynajmniej niektórych typów nawierzchni typami bardziej przepuszczalnymi. Jest to możliwe zwłaszcza w przypadku nawierzchni, które będą wykorzystywane przez samochody. Proszę wyjaśnić czy spływająca woda będzie gdzieś gromadzona, oczyszczana i lokalnie wykorzystywana, aby przeciwdziałać niedoborowi wilgoci w glebie na terenach przyległych.

Odpowiedź:

Nawierzchnie utwardzone pasa drogowego zostaną wykonane z materiałów powszechnie stosowanych w budownictwie drogowym, zapewniające właściwe parametry oraz trwałość tych powierzchni. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane z powierzchni utwardzonych pasa drogowego do właściwie zaprojektowanego w ramach przedsięwzięcia systemu odwadniającego, który jednocześnie zapewni oczyszczenie wód opadowych i roztopowych przed ich wprowadzeniem do środowiska.

9. Proszę przedstawić jaka będzie relacja wysokości nad poziomem gruntu, poszczególnych typów nawierzchni. Jaka będzie wysokość krawężników? Chodzi o to, aby móc zrozumieć jaki będzie możliwy spływ wody – np. czy woda będzie mogła spłynąć ze ścieżki pieszo rowerowej na przylegający trawnik? Czy drobne ssaki np. jeże, które wejdą na jezdnię, czy będą mogły z niej wyjść czy może zostaną uwięzione przez wysoki krawężnik?

Odpowiedź:

Inwestycja przewiduje wykonanie wygrodzień ekologicznych (w postaci płotków), które jednocześnie uniemożliwią wchodzenie na drogę małych zwierząt.

10. Czy zaplanowane przepusty na istniejących ciekach wodnych pozwolą na migrację występujących zwierząt? Jakie są ich minimalne wymogi techniczne? Materiał,

wysokość, szerokość?

Odpowiedź:

Przepusty na istniejących ciekach będą pełniły funkcje hydrauliczno-ekologiczne, czyli umożliwią przechodzenie pod drogą płazom, gadom i innym małym zwierzętom.

11.1 Czy proponowane oświetlenie drogowe nie będzie przywabiło nocnych owadów powodując ich zwiększoną śmiertelność? Poproszę szczegółowo określić typ oświetlenia.

Odpowiedź:

W ramach inwestycji zostanie wykonane oświetlenie w energooszczędnej technologii led. Nie przewiduje się, żeby wyniesione wysoko ponad drogę oprawy oświetleniowe doprowadziły do wzmożonej śmiertelności owadów.

11.2 Czy wykonano inwentaryzację drzew?

Odpowiedź:

Szczegółowa inwentaryzacja zieleni kolidującej z inwestycją zostanie wykonana w momencie gdy znane będzie szczegółowa lokalizacja wszystkich elementów wyposażenia drogi. Na potrzeby materiałów niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w tym raporcie o oddziaływaniu na środowisko oszacowano w oparciu o prace terenowe ilości drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia.

12. Jakie przewidziano zabiegi kompensacyjne dla szkód przyrodniczych wywołanych realizacją inwestycji na etapie budowy oraz na etapie eksploatacji inwestycji?

Odpowiedź:

Ochrona przyrody ożywionej

1) Szata roślinna

a) Faza realizacji

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia w ramach realizacji inwestycji, Inwestor zapewni żeby prace budowlane w ich sąsiedztwie były prowadzone przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

- zabezpieczy pnie przed urazami mechanicznymi poprzez szczelne obłożenie deskami lub owinięcie matami słomianymi,
- wykopy w obrębie bryły korzeniowej wykona ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności,
- roboty ziemne w obrębie bryły korzeniowej wykona w okresach niskich temperatur należy realizować w jak najkrótszym czasie.

Ponadto Inwestor w ramach realizacji inwestycji wykona nasadzenia rekompensujące usunięte drzewa. Do nasadzeń użyje gatunków rodzimych drzew, których owoce nie będą stanowiły pokarmu dla ptaków.

b) Faza eksploatacji

W związku z możliwością wystąpienia negatywnego oddziaływania na szatę roślinną otaczającego drogę terenu Inwestor dopilnuje żeby:

- podczas zimowego utrzymania drogi nie przekraczano następujących ilości środków chemicznych likwidujących śliskość, w całym okresie zimowym, tj. 1 kg/m² powierzchni jezdni podczas zimy o przeciętnych warunkach atmosferycznych i 2 kg/m² podczas zim o wyjątkowo niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

2) Fauna

a) Faza realizacji

W celu ograniczenia do minimum negatywnego oddziaływania robót budowlanych na środowisko przyrodnicze Inwestor wykona następujące czynności:

- usunięcie kolidujących z inwestycją drzew i krzewów oraz usunięcie roślinności niskiej, przeprowadzi poza okresem lęgowym ptaków (dopuszcza się wykonanie

usunięcia drzew, krzewów i roślinności niskiej w okresie lęgowym ptaków po wcześniejszym wykluczeniu przez specjalistę ornitologa obecności na kolidującej roślinności zajętych gniazd ptaków),

- prace budowlane na całym odcinku inwestycji będzie prowadził pod nadzorem przyrodniczym, nadzór przyrodniczy będzie prowadziła przez cały okres budowy drogi, w skład zespołu przyrodniczego wejdą specjaliści w dziedzinach: herpetologii, ornitologii, chiropterologii,
- w związku z występowaniem w bezpośrednim sąsiedztwie drogi dogodnych miejsc rozrodu płazów Inwestor zastosuje na czas budowy, wzdłuż całego odcinka projektowanej drogi, obustronne, tymczasowe płotki, uniemożliwiające wchodzenie płazów i innych drobnych zwierząt na teren placu budowy,
- w związku z planowanym zniszczeniem miejsca rozrodu płazów (ropuchy szarej i grzebiuszki ziemnej) w km ok. 0+250, prace te należy bezwzględnie wykonać w okresie poza sezonem rozrodczym płazów pod ścisłym nadzorem specjalisty herpetologa.

b) Faza eksploatacji

W celu ograniczenia możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na okoliczną faunę, Inwestor podejmie następujące działania:

- parametry przepustów na rzece Jankówce i rowach usytuowanych pod korpusem drogi, tj. w km ok.: 0+717 (rzeka Jankówka); 1+061 (rów doprowadzający wodę); 1+166 (rów melioracyjny); 1+236 (rów melioracyjny), zaprojektuje tak aby jednocześnie umożliwiały bezkolizyjne i swobodne przechodzenie płazów i małych zwierząt przez przepusty pod korpusem projektowanej drogi,
- ze względu na obecność w sąsiedztwie projektowanej drogi, dogodnych środowisk życia i rozmnażania płazów, na odcinku drogi od km ok. 0+250 do km ok. 1+300, zastosuje po obu stronach drogi stałe wygrodzienia ekologiczne,
- w celu uniknięcia kolizji ptaków z pojazdami na etapie eksploatacji drogi, do nasadzeń rekompensujących wykorzysta gatunki drzew i krzewów, których owoce nie stanowią pokarmu dla ptaków.

13. Proszę o szczegółową charakterystykę „powierzchni zieleńców”. Słowo zieleńce jest sformułowaniem bardzo ogólnym i mało branżowo specyficznym.

Odpowiedź:

Zieleniec jest to powierzchnia obsiana rodzimymi gatunkami traw, znajdująca się w granicach projektowanego pasa drogowego.

14. Tab. 4 – proszę doprecyzować w jaki sposób wykonano pomiar natężenia ruchu? Z uwagi na okres pandemii w roku 2020 jest uzasadnionym stwierdzenie, że uzyskane wyniki są niemiarodajne.

Odpowiedź:

Wyniki natężenia ruchu w 2020r. są oficjalnymi wynikami, wykonanymi w ramach ogólnopolskiego Generalnego Pomiaru Ruchu wykonywanego co 5 lat, w tym przypadku najbardziej aktualnego z 2020r. Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu są od zawsze podstawą do wykonywania wszelakich prognoz ruchowych na poszczególnych drogach, w tym projektowanych.

15. Punkt 2.2.4b – dlaczego w prognozie natężenia ruchu na 2025 r. nie użyto bardziej złożonego modelu predykcyjnego? Założenie 70% natężenia ruchu z innej drogi (DW824) z roku 2020, który był rokiem pandemii z dużym prawdopodobieństwem jest nieprawidłowe. Jest to bardzo proste założenie, ale nie uwzględniające innych czynników, co może spowodować istotne niedoszacowanie przyszłego prognozowanego natężenia. Dlaczego w obliczeniach nie uwzględniono parametru korygującego o wzrost liczby samochodów w Polsce? Dlaczego nie wykonano pomiaru opisanego w 2.2.4.a

w roku bieżącym, aby móc dużo lepiej skalować model predykcyjny. Z tych względów można uznać przedstawioną predykcję za mało wiarygodną. Dodatkowo na jakiej podstawie przyjęto 70%? Dlaczego nie 75%? Albo 80%? Proszę to uzasadnić.

Odpowiedź:

Przyjęcie ruchu pojazdów na projektowanej drodze na poziomie 70% ruchu na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 824 jest wg zespołu projektowego jak najbardziej miarodajnym założeniem. Należy podkreślić, że projektowana droga nie przejmie ruchu z drogi wojewódzkiej nr 824 powyżej założonej wartości, gdyż ośrodek miejski jakim jest Opole Lubelskie ze swymi lokalami usługowo handlowymi i użyteczności publicznej, pomimo oddania inwestycji do użytkowania nadal będzie przyciągać dużą ilość klientów poruszających się pojazdami mechanicznymi po istniejącej drodze wojewódzkiej nr 824.

16. Punkt 2.2.5.1 – bardzo dużo już wiadomo o tym jak nadmierny spływ powierzchniowy z liniowych szlaków komunikacyjnych doprowadza do lokalnych suchych obszarów charakteryzujących się deficytem wody. Dla nowo projektowanych dróg, można zastosować nowoczesne rozwiązania, niekiedy zwykle proste zapobiegające takiemu zjawisku. Czy mogą Państwo wskazać, które z wymienionych w punkcie 2.2.5.1 rozwiązań będzie przeciwdziałało powstawaniu lokalnego deficytu wilgotności gleby?

Odpowiedź:

Elementami systemu odwadniającego projektowaną drogę, które będą "przeciwdziałały powstawaniu lokalnego deficytu wilgotności gleby" będą trawiaste, infiltracyjne rowy drogowe.

17. W punkcie 2.2.5.1 napisano, „ Ponadto na system powierzchniowego odwodnienia korpusu drogi będą składały się przepusty drogowe, głównie na rowach melioracyjnych i ciekach – czy wspomniane przepusty drogowe pozwolą na migrację zwierząt? Jest to bardzo istotne, zwłaszcza w kontekście już istniejących przepustów z których tak naprawdę żaden nie spełnia obecnych norm drogowych w odniesieniu do migracji różnych grup zwierząt.

Odpowiedź:

Przepusty na istniejących ciekach będą pełniły funkcje hydrauliczno-ekologiczne, czyli umożliwią przechodzenie pod drogą płazom, gadom i innym małym zwierzętom.

18. Punkt 2.2.6. Wykonawca planowanej budowy po zakończeniu prac na tych powierzchniach, będzie zobowiązany po ich zakończeniu do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego." – w jaki sposób zostanie to wyegzekwowane? Czy podczas realizacji inwestycji będzie prowadzony nadzór przyrodniczo ekologiczny?

Odpowiedź:

Przywrócenie terenów do tzw. 'stanu pierwotnego' dotyczy przebudowy kolizji z infrastrukturą podziemną i dotyczy obszarów tzw. "czasowego zajęcia" (czyli obszarów, które nie będą włączone w granice projektowanego pasa drogowego) niezbędnego do wykonania przebudowy tej infrastruktury. Przywrócenie do tzw. 'stanu pierwotnego' będzie wyegzekwowane przez nadzór Inwestorki nad inwestycją.

Realizacja przedsięwzięcia będzie prowadzona pod nadzorem przyrodniczym.

19. Punkt 2.3.1. jest niemal całkowicie przekopiowanym punktem już wcześniej przedstawionym w raporcie. Z tego względu należy ponownie rozważyć jakie faktycznie będą „ Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji” i je tutaj przedstawić. Proszę w pierwszej kolejności przedstawić klasyfikację form wykorzystania terenu i wskazać, które z nich na których obszarach będą miały zastosowanie. Ogólne wskazanie jaka część gruntów będzie wykupiona a jaki jest udział działek dróg publicznych jest pomocne, ale istotnie Nie wyczerpuje tematu.

Odpowiedź:

Pod pojęciem Warunki wykorzystania terenu należy rozumieć całość uwarunkowań przedstawionych w całym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, począwszy od przedstawionej charakterystyki rodzajów gruntów

przewidzianych pod realizację przedsięwzięcia (rodzaje terenów, powierzchnie terenów, charakterystykę przyrodniczą, hydrogeologiczną, sposobu zagospodarowania, sposobu prowadzenia prac budowlanych w połączeniu z warunkami realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia minimalizującymi negatywne oddziaływanie na środowisko).

20. Proszę w punkcie 2.3.2. wskazać zgodnie z nagłówkiem rozdziału „Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji” jakie powinny być warunki wykorzystania terenów zielonych na etapie eksploatacji. Proszę przedstawić założenia pielęgnacji tych terenów; dla pozostałych obszarów o różnych typach użytkowania, proszę przedstawić założenia ich wykorzystania.

Odpowiedź:

Pielęgnacja zieleni przez Zarządcę drogi na etapie eksploatacji będzie polegała na ewentualnym uzupełnianiu wykonanych w ramach realizacji nasadzeń drzew i krzewów, regularnym koszeniu powierzchni trawiastych w graniach projektowanego pasa drogowego oraz ewentualne kształtowanie koron dużych drzew pozostawionych w pasie drogowym lub z nim sąsiadujących w celu zapewnienia najwyższego poziomu wszystkich użytkowników drogi. Wszystkie te czynności będą wykonywane zgodnie ze sztuką dendrologiczną i ogrodnictwem.

21. Punkt 2 opracowania to: „Opis planowanego przedsięwzięcia”, natomiast podpunkt 2.4. zagnieżdżony w tym punkcie to: „Opis stanu istniejącego”. Z punktu logiki oraz merytorycznego uporządkowania dokumentu dotyczącego inwestycji, która może znacząco oddziaływać na środowisko, jest niezrozumiałe jak merytorycznie nie zagnieżdżone tematy zostały tak usystematyzowane. Proszę o uzasadnienie takiej organizacji treści dokumentu.

Odpowiedź:

Opis stanu istniejącego jest jak najbardziej zasadne w ogólnym punkcie 'opis planowanego przedsięwzięcia' jest jak najbardziej zasadne i powszechnie praktykowane w tego typu opracowaniach. Przedstawia w sposób jednoznaczny charakterystykę terenów na którym przedmiotowe będzie realizowane, czyli jak najbardziej wpisuje się w punkt 'opis planowanego przedsięwzięcia'. Szczególnie, że mamy do czynienia z budową drogi w nowym przebiegu.

22. Na podstawie opisu przebiegu planowanej drogi w punkcie 2.4. proszę o uściślenie w jaki sposób chronione będą płazy i gady występujące w tym terenie? Droga przebiegająca po grobli rozdzielającej zbiorniki wodne to śmiertelne zagrożenie dla lokalnej populacji zwłaszcza w okresie migracji.

Odpowiedź:

W celu ograniczenia możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na okoliczną faunę, Inwestor podejmie następujące działania:

- parametry przepustów na rzece Jankówce i rowach usytuowanych pod korpusem drogi, tj. w km ok.: 0+717 (rzeka Jankówka); 1+061 (rów doprowadzający wodę); 1+166 (rów melioracyjny); 1+236 (rów melioracyjny), zaprojektuje tak aby jednocześnie umożliwiały bezkolizyjne i swobodne przechodzenie płazów i małych zwierząt przez przepusty pod korpusem projektowanej drogi,
- ze względu na obecność w sąsiedztwie projektowanej drogi, dogodnych środowisk życia i rozmnażania płazów, na odcinku drogi od km ok. 0+250 do km ok. 1+300, zastosuje po obu stronach drogi stałe wygrodenia ekologiczne.

23. W nawiązaniu do opisu z punktu 2.4. „z jednoczesnym przekształceniem powierzchni biologicznie czynnej.”. Proszę o przedstawienie działań kompensacyjnych mających zneutralizować negatywne oddziaływanie na środowisko wspomnianych przekształceń.

Odpowiedź:

W celu zrekompensowania przekształcenia w ramach realizacji przedsięwzięcia

powierzchni biologicznie czynnych, zostaną wykonane nasadzenia drzew i krzewów oraz powierzchnie trawiaste.

24. Tab. 8 – proszę opisać metodykę, której użyto do opracowania wyników przedstawionych w Tab. 8

Odpowiedź:

Odległości budynków określono w oparciu o pomiary w programie do projektowania AutoCad.

25. W nawiązaniu do opisu z punktu 2.4. „ w jego bezpośrednim sąsiedztwie, zieleń stanowią w głównej mierze liczne drzewa, nasadzone lub samosiejki, reprezentowane przez następujące gatunki: „proszę przedstawić metodykę, dzięki której określono drzewa nasadzone oraz drzewa samosiejki. Dla wymienionych gatunków drzew proszę o przedstawienie tabeli określającej liczbę osobników poszczególnych gatunków oraz przedstawienie parametrów pokoju poszczególnych osobników. Przedstawiony opis uniemożliwia określenie wartości przyrodniczej drzew.

Odpowiedź:

Drzewa nasadzone i samosiejek określono na podstawie regularności usytuowania drzew oraz ich wieku.

Szczegółowa inwentaryzacja zieleni kolidującej z inwestycją zostanie wykonana w momencie gdy znane będzie szczegółowa lokalizacja wszystkich elementów wyposażenia drogi. Na potrzeby materiałów niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w tym raporcie o oddziaływaniu na środowisko oszacowano w oparciu o prace terenowe ilości drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia.

26. W nawiązaniu do opisu z punktu 2.4. proszę o przedstawienie metodyki inwentaryzacji drzew i krzewów. Bez opisu metodyki , ocena wiarygodności wyników jest niewykonalna.

Odpowiedź:

Szczegółowa inwentaryzacja zieleni kolidującej z inwestycją zostanie wykonana w momencie gdy znane będzie szczegółowa lokalizacja wszystkich elementów wyposażenia drogi. Na potrzeby materiałów niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w tym raporcie o oddziaływaniu na środowisko oszacowano w oparciu o prace terenowe ilości drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia.

27. Punkt 2.5. – proszę o takie sformułowanie pierwszego zdania, aby było jednoznaczne „Projektowana droga przebiega przez jednej gminy Opole Lubelskie, która” – czy autorom chodziło o „obszar” jednej gminy?

Odpowiedź:

Inwestycja zlokalizowana będzie w całości na terenie jednej gminy będzie to gmina Opole Lubelskie.

28. Punkt 2.6.1.a. – to prawda, że emisja pyłów do powietrza będzie krótkotrwała, natomiast pyły mogą się wraz z powietrzem przedostać do wody. W jaki sposób inwestor planuje chronić otwarte ciek wodne oraz zbiorniki wodne przed zanieczyszczeniami przenoszonymi przez powietrze?

Odpowiedź:

Emisja pyłów na etapie realizacji inwestycji będzie krótkotrwała i ograniczy się do horyzontu czasowego etapu realizacji inwestycji. W przypadku gdy roboty będą prowadzone w długich okresach bezdeszczowych (na które Wykonawca nie ma wpływu) w celu ograniczenia emisji pyłów plac budowy będzie zraszany wodą.

29. Punkt 2.6. – w jaki sposób na etapie realizacji inwestycji chronione będą przed rozjeżdżaniem (zmiażdżaniem) chronione gatunki, występujące na tym obszarze?

Odpowiedź:

W celu ograniczenia do minimum negatywnego oddziaływania robót budowlanych

na środowisko przyrodnicze Inwestor wykona następujące czynności:

- usunięcie kolidujących z inwestycją drzew i krzewów oraz usunięcie roślinności niskiej, przeprowadzi poza okresem lęgowym ptaków (dopuszcza się wykonanie usunięcia drzew, krzewów i roślinności niskiej w okresie lęgowym ptaków po wcześniejszym wykluczeniu przez specjalistę ornitologa obecności na kolidującej roślinności zajętych gniazd ptaków),
- prace budowlane na całym odcinku inwestycji będzie prowadził pod nadzorem przyrodniczym, nadzór przyrodniczy będzie prowadziła przez cały okres budowy drogi, w skład zespołu przyrodniczego wejdą specjaliści w dziedzinach: herpetologii, ornitologii, chiropterologii,
- w związku z występowaniem w bezpośrednim sąsiedztwie drogi dogodnych miejsc rozrodu płazów Inwestor zastosuje na czas budowy, wzdłuż całego odcinka projektowanej drogi, obustronne, tymczasowe płotki, uniemożliwiające wchodzenie płazów i innych drobnych zwierząt na teren placu budowy.

30. Punkt 2.6.b – czy wzięto pod uwagę fakt, że okresowy hałas w nieodpowiedniej porze roku może zaburzyć wyznaczenie terytoriów oraz okres lęgowy wielu gatunków kręgowców? Jaki ten aspekt został wzięty pod uwagę przy opisie tego punktu?

Odpowiedź:

Początkowy okres prac budowlanych związany z przygotowaniem terenu inwestycji, w tym zdjęcie urodzajnej warstwy ziemi oraz prac ziemnych Inwestor będzie prowadził w miarę możliwości przed rozpoczęciem sezonu rozrodczego chronionych gatunków zwierząt lub zaraz po jego zakończeniu. Należy jednak podkreślić, że aktualnie teren przewidziany pod realizację inwestycji jest pod silną presją funkcjonowania ośrodka miejskiego jakim jest Opole Lubelskie.

31. Punkt 2.6.c – podczas prac budowlanych będą prowadzone prace ziemne – wykopy. W jaki sposób będzie odprowadzany nadmiar wody z terenu budowy? Czy wody te będą oczyszczane z substancji ropopochodnych? Proszę o odniesienie się do tego zjawiska.

Odpowiedź:

W przypadku konieczności wykonania odwodnienia wykopów, woda z wykopów zostanie wypompowana na teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny, Natomiast woda z odwodnienia wykopów wykonanych w ramach budowy przepustów na rowach melioracyjnych będzie odprowadzana bezpośrednio do tych rowów.

Podczas realizacji przedsięwzięcia przewiduje się możliwość wystąpienie niewielkich, punktowych wycieków płynów eksploatacyjnych, które w przypadku szybkiego podjęcia działań w celu ich usunięcia nie będą stanowiły istotnego zagrożenia dla środowiska gruntowego.

W celu zapewnienia możliwie najwyższego poziomu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych podczas realizacji inwestycji, Inwestor podejmie następujące działania:

- zachowa szczególną ostrożność oraz zapewni wyjątkową dbałość o stan techniczny sprzętu podczas prac budowlanych związanych z:
- budową drogi na odcinku przechodzącym na grobli w bezpośrednim sąsiedztwie stawów od km ok. 0+390 do km ok. 0+700;
- rozbiórką starego i budową nowego przepustu PP-011 w km ok. 0+717 nad rzeką Jankówką;
- budową przepustów: PP-02 w km ok. 0+728, PP-03 w km ok. 0+997, w km ok. PP-04 w km ok. 1+061, PP-05 w km ok. 1+162 i PP-06 w km ok. 1+236.
- zaplecze budowy oraz bazy materiałowe zlokalizuje poza ww. odcinkami drogi oraz poza sąsiedztwem ww. obiektów,
- teren pod zaplecze budowy utwardzi, lub usytuuje w miejscu o istniejącym podłożu utwardzonym
- będzie używał wyłącznie sprawnych technicznie maszyn i urządzeń

- budowlanych, bez śladów wycieku płynów eksploatacyjnych,
- w przypadku stwierdzenia wycieku substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych niezwłocznie podejmie działania w celu usunięcia źródła wycieków oraz neutralizacji zanieczyszczeń,
- wyposaży zaplecze budowy w szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych, przenośną, szczelną kabinę sanitarną, sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych, wannę wychwytową do przechwycenia ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych oraz pojemnik do gromadzenia zmieszanych odpadów komunalnych.

32. Punkt 2.6.d – proszę opisać w jaki sposób zostaną zagospodarowane wymienione odpady, aby nie stanowiły zagrożenia dla lokalnego środowiska naturalnego.

Odpowiedź:

1) Sposób postępowania z odpadami przewidzianymi do wytworzenia w trakcie realizacji inwestycji:

a) 02 01 03 – odpadowa masa roślinna:

- odpad powstanie w wyniku usunięcia roślinności kolidującej z inwestycją (ok. 200 szt. drzew, ok. 5 000 m² powierzchni zakrzewionych, ok. 25 000 m² powierzchni z roślinnością niską). Odpad będzie na bieżąco przekazywany osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym do wykorzystania, jako paliwo lub w kompostowniach.;

b) 15 01 10* - opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczonych:

- źródłem powstawania odpadu będą prace związane z naniesieniem poziomych znaków drogowych na jezdni oraz konserwacją sprzętu budowlanego.
- Opakowania po farbach drogowych nie będą magazynowane na terenie zaplecza budowy, na bieżąco będą przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenie w zakresie usuwania i unieszkodliwiania pozostałości substancji niebezpiecznych z opakowań.
- W celu ograniczenia do minimum negatywnego oddziaływania na środowisko odpadów w postaci opakowań po płynach eksploatacyjnych sprzętu budowlanego, Inwestor wyposaży zaplecze budowy w szczelny, oznakowany pojemnik. Następnie odpady te zostaną przekazane firmom posiadającym stosowne zezwolenie w zakresie usuwania i unieszkodliwiania pozostałości substancji niebezpiecznych z opakowań.

c) 15 02 02* - zużyty sorbent:

- odpad powstanie w wyniku użycia sorbentu do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn budowlanych. Odpad będzie gromadzony w szczelnym oznakowanym pojemniku, ustawionym na terenie zaplecza budowy.
- Odpad będzie przekazywany do unieszkodliwienia podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia w tym zakresie.

d) 17 01 01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów:

- głównym źródłem odpadu będzie rozbiórka istniejących przepustów betonowych. Odpad będzie na bieżąco przekazywany podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia na prowadzenie odzysku ww. odpadu np. do podmiotów prowadzących działalność w zakresie kruszenia ww.

odpadów.

- e) 17 03 02 – mieszanki bitumiczne inne niż wymienione 17 03 01:
 - źródłem odpadu będzie korekcyjne wyrównanie (poprzez frezowanie) istniejących nawierzchni jezdni bitumicznych dróg publicznych, wykonanych z mieszanki asfaltowo mineralnej (beton asfaltowy niezawierający smoły). Odpad będzie na bieżąco przekazywany podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia na prowadzenie odzysku ww. odpadu
 - f) 17 04 05 – żelazo i stal:
 - odpad powstanie w wyniku usunięcia istniejących znaków drogowych, ogrodzeń i bram posesji, drogowych znaków pionowych, barier ochronnych, balustrady na kładce dla pieszych i przy istniejących przepustach. Odpad będzie na bieżąco przekazywany uprawnionym podmiotom do odzysku.
 - g) 17 04 11 – kable inne niż wymienione w 17 04 10:
 - odpad powstanie w wyniku przebudowy istniejącego uzbrojenia terenu. Odpad będzie na bieżąco przekazywany uprawnionym podmiotom do odzysku.
 - h) 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie:
 - powstanie w wyniku prac ziemnych związanych z budową drogi wraz ze wszystkimi elementami jej wyposażenia, tj: chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, dodatkowych jezdni, rowów odwadniających, kanalizacji deszczowej, przebudową istniejącego uzbrojenia terenu, budową przepustów.
 - Powstały odpad będzie na bieżąco wywożony z terenu budowy w celu przekazania osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym do wykorzystania na terenach, do których nowy właściciel odpadu posiada tytuł prawny
 - i) 20 03 01 – zmieszane odpady komunalne:
 - powstaną w wyniku funkcjonowania zaplecza budowy, zbierane będą w pojemnikach przeznaczonym do gromadzenia odpadów komunalnych, ustawionych na terenie zaplecza budowy. Odpady będą regularnie odbierane przez podmiot posiadający stosowane pozwolenia na odbiór odpadów komunalnych.
- 2) Sposób postępowania z odpadami przewidzianymi do wytworzenia w trakcie eksploatacji inwestycji:
- a) 02 01 03 –odpadowa masa roślinna:
 - odpad powstanie w wyniku prac pielęgnacyjnych przydrożnej roślinności, formowania koron drzew, pielęgnacja powierzchni zakrzewionych oraz koszenia przydrożnych rowów.
 - Odpad będzie na bieżąco przekazywany osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym do wykorzystania, jako paliwo lub w przydomowych kompostownikach.
 - b) 15 01 10* - opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczonych:
 - źródłem powstawania odpadu będą prace związane z odtwarzaniem oznakowania poziomego drogi. Opakowania po farbach drogowych będą przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenie w zakresie usuwania i unieszkodliwiania pozostałości substancji niebezpiecznych z opakowań.
 - c) 16 81 01* - odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, wykazujące właściwości niebezpieczne:

- źródłem powstawania odpadów będą potencjalne zdarzenia drogowe, w tym wypadki i następujące po nich akcje jednostek ratowniczych. Odpady po zebraniu i zabezpieczeniu przez jednostki ratownicze zostaną przekazane podmiotom posiadającym pozwolenie na ich unieszkodliwianie.
- d) 17 04 05 – żelazo i stal:
 - powstanie w wyniku wymiany uszkodzonych znaków pionowych i elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Odpad zostanie przekazany uprawnionym podmiotom do recyklingu.
- e) 20 03 01 – zmieszane odpady komunalne:
 - wytwarzane w wyniku sprzątania pasa drogowego. Odpad zostanie wywieziony na najbliższej położone składowisko odpadów.
- f) 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów:
 - wytwarzane w wyniku czyszczenia powierzchni utwardzonych pasa drogowego. Odpad zostanie wywieziony na najbliższej położone składowisko odpadów.
- g) 20 03 06 – odpady ze studzienek kanalizacyjnych:
 - wytwarzane w wyniku czyszczenia systemu kanalizacji deszczowej. Odpad zostanie wywieziony na najbliższej położone składowisko odpadów.

33. Punkt 2.6 - jakie mogą powstać odpady ropopochodne wynikające z eksploatacji i konserwacji parku maszyn wykorzystywanego przy budowie/realizacji inwestycji. Jak zobowiązać inwestora i jaki wprowadzić nadzór nad inwestycją, aby nie doszło do zanieczyszczenia wód gruntowych i powierzchniowych.

Odpowiedź:

- 1) 15 01 10* - opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczonych:

źródłem powstawania odpadu będą prace związane z konserwacją sprzętu budowlanego.

W celu ograniczenia do minimum negatywnego oddziaływania na środowisko odpadów w postaci opakowań po płynach eksploatacyjnych sprzętu budowlanego, Inwestor wyposaży zaplecze budowy w szczelny, oznakowany pojemnik. Następnie odpady te zostaną przekazane firmom posiadającym stosowne zezwolenie w zakresie usuwania i unieszkodliwiania pozostałości substancji niebezpiecznych z opakowań.

- 2) 15 02 02* - zużyty sorbent:

odpad powstanie w wyniku użycia sorbentu do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn budowlanych. Odpad będzie gromadzony w szczelnym oznakowanym pojemniku, ustawionym na terenie zaplecza budowy.

Odpad będzie przekazywany do unieszkodliwienia podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia w tym zakresie.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 32 ustawy o odpadach firma budowlana świadcząca usługę budowlaną będzie wytwórcą odpadów powstających podczas budowy drogi.

Oddziaływanie na środowisko wytworzonych w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpadów nie będzie miało charakteru oddziaływania znaczącego negatywnego. W celu ograniczenia do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami Inwestor podejmie następujące działania:

- do wykonania robót budowlanych użyje wyłącznie sprawnych technicznie maszyn
- i urządzeń, pozbawionych wycieków płynów eksploatacyjnych;
- zaplecze budowy wyposaży w następujące elementy:
- szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych,

- sorbent do usuwania ewentualnych, awaryjnych wycieków płynów eksploatacyjnych
- z maszyn i urządzeń budowlanych,
- szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia zużytego sorbentu.

34. Punkt 2.6. – proszę określić jakie inwestor podejmie działania, aby w przypadku ulewnych deszczy, nie doszło do zanieczyszczenia gleby i wód powierzchniowych woda opadowa zmieszana z elementami wymytych z placu budowy.

Odpowiedź:

W celu zapewnienia możliwie najwyższego poziomu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych podczas realizacji inwestycji, Inwestor podejmie następujące działania:

- zachowa szczególną ostrożność oraz zapewni wyjątkową dbałość o stan techniczny sprzętu podczas prac budowlanych związanych z:
- budową drogi na odcinku przechodzącym na grobli w bezpośrednim sąsiedztwie stawów od km ok. 0+390 do km ok. 0+700;
- rozbiórką starego i budową nowego przepustu PP-011 w km ok. 0+717 nad rzeką Jankówką;
- budową przepustów: PP-02 w km ok. 0+728, PP-03 w km ok. 0+997, w km
- ok. PP-04 w km ok. 1+061, PP-05 w km ok. 1+162 i PP-06 w km ok. 1+236.
- zaplecze budowy oraz bazy materiałowe zlokalizuje poza ww. odcinkami drogi oraz poza sąsiedztwem ww. obiektów,
- teren pod zaplecze budowy utwardzi, lub usytuuje w miejscu o istniejącym podłożu utwardzonym
- będzie używał wyłącznie sprawnych technicznie maszyn i urządzeń budowlanych, bez śladów wycieku płynów eksploatacyjnych,
- w przypadku stwierdzenia wycieku substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych niezwłocznie podejmie działania w celu usunięcia źródła wycieków oraz neutralizacji zanieczyszczeń,
- wyposaży zaplecze budowy w szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych, przenośną, szczelną kabinę sanitarną, sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych, wannę wychwytową do przechwycenia ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych oraz pojemnik do gromadzenia zmieszanych odpadów komunalnych.

35. W punkcie 2.6.2.a. wskazano na wykonanie obliczeń zgodnie z metodyką „EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook – 2007”, dlaczego nie posłużono się nowszymi wytycznymi. Wytyczne opublikowane w 2007 roku w odniesieniu do postępu technologii motoryzacji wydają się niewyczerpujące. Proszę uzasadnić taki wybór metodyki.

Odpowiedź:

Zapis w pkt. 2.6.2a powinien brzmieć:

Obliczenie emisji jednostkowych dokonano za pomocą modułu "SAMOCHODY CORINAIR" będącym częścią składową pakietu Operat-FB, służącego do obliczania emisji zanieczyszczeń do atmosfery z pojazdów samochodowych, zgodnie z metodyką "EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016. Update Jul. 2018" oraz zgodne z programem Copert v. 5.3 z 2020 r.

36. W punkcie 2.6.2.a odniesiono się do „emisji”. Proszę określić do czego odnosi się to sformułowanie.

Odpowiedź:

Sformułowanie oznacza, że na podstawie obliczeń emisji wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w siatce obliczeniowej w sąsiedztwie drogi czyli obliczono stężenia w punktach recepcyjnych (imisja).

37. W punkcie 2.6.2. proszę przedstawić metodykę, na podstawie której uzyskano takie wyliczenia.

Odpowiedź:

W załączniku nr 8 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko załączono wydruki z danymi wejściowymi na podstawie, których została obliczona emisja.

38. W podrozdziale dotyczącym emisji hałasu 2.6.2.b przedstawiono opis dotyczący elementów, które generują hałas jak również elementów, które źródło hałasu można obniżać. Natomiast nie przedstawiono żadnych wyliczeń i założeń. Bardzo proszę o określenie grup mieszkańców najbardziej narażonych na hałas emitowany z drogi, proszę określić poziomy tego hałasu, wymienić konkretne działania, które spowodują, że hałas emitowany z drogi nie będzie uciążliwy dla mieszkańców. Proszę dodatkowo zweryfikować jak hałas pochodzący z drogi może wpływać na gatunki zwierząt, w tym gatunki chronione występujące w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi. Z badań naukowych jednoznacznie wynika, że zachowania np. godowe mogą zostać zaburzone, co doprowadzi do wymierania lokalnych populacji.

Odpowiedź:

Poziomy hałasu oblicza program komputerowy, w tym przypadku profesjonalne narzędzie jakim jest SOUNDPLAN, na podstawie danych wejściowych, które to dane zamieszczono w raporcie oraz w wydrukach z ww. programu. Wykonane obliczenia pozwalają na ocenę, że będą dotrzymane standardy środowiska w zakresie emisji hałasu z przedmiotowej drogi.

Biorą pod uwagę skalę inwestycji, budowa drogi jednojezdniowej o prognozowanym w 2025 r. na poziomie ok. 5200 poj./dobę oraz obliczony na tej podstawie hałas komunikacyjny emitowany do środowiska nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na populacje dziko występujących gatunków zwierząt (w tym chronionych), zasiedlające siedliska położone w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego pasa drogowego. Biorąc pod uwagę artykuł z portalu branżowego 'edroga.pl' pt. "Wpływ hałasu drogowego na ptaki", istotna dla populacji ptaków jest wielkość natężeniu ruchu na drodze oraz zasięg izofony o wartości 53 dB. W przypadku omawianej inwestycji natężenie ruchu pojazdów nie będzie wysokie a wykonana prognoza emisji hałasu potwierdza, że zasięg izofony o wartości 53 dB nie wkracza na najcenniejsze tereny siedliskowe ptaków i płazów, tj. spuszczone stawy hodowlane o płytkim zaleganiu wód z silnie rozwiniętym szuwarem trzcinowym, położone po wschodniej stronie drogi w odległości ok 60 m od projektowanego pasa drogowego, na odcinku od km ok. 0+800 do km ok. 1+000 projektowanej drogi.

39. W odniesieniu do obliczenia emisji wód opadowych i roztopowych 2.6.2.c pocieszające jest, że spełnione zostaną normy oraz że dla niektórych parametrów nie powstała metodyka wyliczeń. Nie zmienia to faktu, że w środowisku naturalnym, w tym w sąsiadujących z terenem inwestycji obszarach podmokłych i obszarach z otwartym lustrem wody pojawiają się zanieczyszczenia pochodzące z terenu eksploatacji inwestycji. Proszę o wskazanie scenariusza zmian i ryzyka z tym związanego dla lokalnej fauny i flory. Czy te działania będą sprzyjały rozwojowi bioróżnorodności na tym terenie czy prowadziły do degradacji środowiska naturalnego. Fakt, że dana substancja nie przekroczy norm, nie oznacza, że jej obecność w środowisku będzie obojętna. Jakie konkretne działania na poziomie realizacji inwestycji a potem jej eksploatacji muszą zostać wdrożone, aby nie doprowadzić do zaburzenia lokalnej bioróżnorodności.

Odpowiedź:

W najbardziej newralgicznych miejscach, m.in. przejście drogą w sąsiedztwie stawów, droga będzie odwadniana poprzez system kanalizacji deszczowej co ograniczy do minimum możliwość przedostawanie się do wód tych zbiorników, zanieczyszczeń pochodzących z powierzchni utwardzonych projektowanego pasa drogowego. W związku z tym nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie eksploatacji na środowiska wodne w związku z tym nie dojdzie do degradacji środowiska naturalnego terenów sąsiadujących z projektowanym pasem drogowym.

40. Jakie przyjęto założenia do modelu, który określił takie wartości specyficznych odpadów (punkt 2.6.2.d). Dlaczego w tym punkcie ograniczono się do tak wąskiej grupy odpadów?

Odpowiedź:

Szacunkowe ilości odpadów podano na podstawie analizy skali i rodzaju przedsięwzięcia. Lista przewidywanych do wytworzenia odpadów zawiera te najistotniejsze z punktu widzenia procesu budowlanego i eksploatacji obiektu jakim jest droga publiczna, których rodzaj i ilość może stanowić w głównej mierze o skali oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie gospodarki odpadami.

41. W analizach w punkcie 2.6.2. nie doszukano się weryfikacji wpływu na środowisko zasolenia drogi podczas okresu zimowego. Prosimy o uzupełnienie tego aspektu.

Odpowiedź:

W związku z możliwością wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze otaczającego drogę terenu Inwestor dopilnuje żeby podczas zimowego utrzymania drogi nie przekraczano następujących ilości środków chemicznych likwidujących śliskość, w całym okresie zimowym, tj. 1 kg/m² powierzchni jezdni podczas zimy o przeciętnych warunkach atmosferycznych i 2 kg/m² podczas zim o wyjątkowo niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

Biorąc powyższe pod uwagę, oddziaływanie na szatę roślinną omawianego terenu na etapie eksploatacji nie będzie miało charakteru oddziaływania znaczącego negatywnego.

Ponadto należy zauważyć, że zimy w ostatnich latach stają się coraz łagodniejsze (o mniejszej liczbie dni mroźnych oraz o mniejszych ilościach opadów śniegu i krótszym zaleganiu pokrywy śnieżnej), co w sposób bezpośredni przyczynia się do zmniejszenia stosowania środków chemicznych (głównie chlorku sodu) likwidujących zimową śliskość na drogach.

42. W podrozdziale 2.6. nie uwzględniono dominujących kierunków wiatrów na tym terenie.

Należałoby wziąć kierunki i siłę wiatru pod uwagę tak aby zweryfikować jaki będzie zasięg negatywnego oddziaływania specyficznych zanieczyszczeń na lokalne środowisko.

Odpowiedź:

Do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, przyjmuje się różę wiatrów dla stacji meteorologicznej najbliższej położonej od terenu lokalizacji inwestycji, w tym przypadku dla stacji meteorologicznej w Lublinie, co zostało uwzględnione w obliczeniach.

43. Punkt 2.7 opisuje elementy zaobserwowane na terenie inwestycji i w jej najbliższym sąsiedztwie. Proszę określić wartość przyrodniczą tych obszarów według jednej z naukowych metod. Następnie określić poszczególnych elementów realizacji inwestycji na etapie budowy oraz na etapie eksploatacji na poszczególne elementy przyrodnicze wymienione w tym rozdziale. To pozwoli oszacować w jaki sposób wartość przyrodnicza tego regionu zmieni się na skutek inwestycji. Dzięki takiej analizie, możliwe będzie

zaplanowanie działań kompensacyjnych tak aby pomimo zaburzeń zaburzeń związanych z realizacją inwestycji, wartość przyrodnicza została zachowana. W chwili obecnej jest to opis literacki, który praktycznie nie daje możliwości wyciągania specyficznych wniosków. Proszę określić poziom różnorodności biologicznej a nie jedynie opisywać różnorodność biologiczną.

Odpowiedź:

Podstawą do określenia bioróżnorodności przyrodniczej terenu przewidzianego pod lokalizację drogi oraz bezpośrednio przylegającego do projektowanego pasa drogowego było wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej elementów przyrodniczych, obejmującej zbiorowiska roślinne, gatunki fauny i flory oraz korytarze migracyjne zwierząt. Wykonana inwentaryzacja przyrodnicza była podstawą do wykonania waloryzacji przyrodniczej omawianego terenu, w której skupiono się głównie na występowaniu elementów przyrodniczych, tzw. "specjalnej troski" (są to gatunki, siedliska lub okazy będące obiektem zainteresowania ze względu na ich niewielką liczebność, tempo zanikania lub istotną rolę jaką spełniają w ekosystemach. Będą to tzw. gatunki i siedliska „naturowe”, tj. wymienione w załącznikach dwóch dyrektyw unijnych – Dyrektywy Siedliskowej oraz Dyrektywy Ptasiej. Ponadto gatunki prawnie chronione w Polsce, gatunki i siedliska z czerwonych list oraz gatunki zwornikowe i parasolowe). W oparciu o te kryteria określono, że omawiany teren wykazuje punktowo wysokie wartości przyrodnicze. W oparciu o te dane i planowany zakres przedsięwzięcia przedstawiono w raporcie zakres negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji oraz w oparciu o to zaproponowano szereg powszechnie stosowanych przy inwestycjach drogowych, rozwiązań techniczno organizacyjnych, które zminimalizują negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze na etapie realizacji i eksploatacji.

44. W punkcie 2.7 proszę określić status ochrony prawnej dla wymienionych gatunków zwierząt. Proszę określić stopień negatywnego wpływu na etapie inwestycji oraz na etapie użytkowania inwestycji na poszczególne gatunki zwierząt oraz ich łączną bioróżnorodność.

Odpowiedź:

Statut ochrony poszczególnych, stwierdzonych gatunków zwierząt w odniesieniu do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016r. poz. 2183 z późn zm.):

1) Owady:

- trzmiel ziemny - ochrona częściowa

2) Płazy:

- żaba z grupy żab brązowych - w przypadku żaby moczarowej - ochrona ścisła, w przypadku żaby trawnej - ochrona częściowa,

- grzebiuszka ziemna - ochrona ścisła,

- kumak nizinny - ochrona ścisła.

- rzekotka drzewna - ochrona ścisła,

- ropucha szara - ochrona częściowa,

- żaby z grupy żab zielonych - ochrona częściowa.

3) Gady:

- jaszczurka zwinka - ochrona częściowa

4) Ptaki:

- łabędź niemy – ochrona ścisła,

- kos – ochrona ścisła,

- kwiczoł – ochrona ścisła,

- dzięcioł duży – ochrona ścisła,

- sroka – ochrona częściowa,

- zięba – ochrona ścisła,

- sierpówka – ochrona ścisła,
- kopciuszek – ochrona ścisła,
- oknówka – ochrona ścisła,
- mazurek – ochrona ścisła,
- bogatka – ochrona ścisła,
- kulczyk - ochrona ścisła,
- szpak – ochrona ścisła,
- szczygieł - ochrona ścisła.
- sójka - ochrona ścisła,
- makolągwa - ochrona ścisła,
- śmieszka - ochrona ścisła
- cyranka - ochrona ścisła,
- perkoz dwuczuby - ochrona ścisła,
- dzięcioł zielony - ochrona ścisła,
- błotniak stawowy - ochrona ścisła,
- modraszka - ochrona ścisła,
- potrzyszcz - ochrona ścisła,
- bocian biały - ochrona ścisła,
- kszyc - ochrona ścisła,
- wodnik - ochrona ścisła
- brzęczka - ochrona ścisła
- śpiewak - ochrona ścisła,
- piegża - ochrona ścisła,
- cierniówka - ochrona ścisła,
- łozówka - ochrona ścisła,
- kokoszka - ochrona ścisła,
- trzciniak - ochrona ścisła.

5) Ssaki:

- bóbr europejski - ochrona częściowa,
- wydra - ochrona częściowa.
- Nocek duży - ochrona ścisła
- Nocek rudy - ochrona ścisła
- Nocek Natterera - ochrona ścisła
- Borowiec wielki - ochrona ścisła
- Karlik drobny - ochrona ścisła
- Karlik większy - ochrona ścisła
- Mroczek posrebrzany - ochrona ścisła
- Mroczek późny - ochrona ścisła
- Gacek sp. - ochrona ścisła.

W raporcie przedstawiono zakres negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze w tym na zwierzęta zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, co było podstawą do zaproponowania szeregu powszechnie stosowanych przy inwestycjach drogowych, rozwiązań techniczno organizacyjnych, które zminimalizują negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze na etapie realizacji i eksploatacji w tym na zwierzęta.

45. Proszę opisać wariant użytkowania obszaru inwestycji oraz form pielęgnacji terenów zielonych, który będzie miał najmniejsze negatywne oddziaływanie na lokalną faunę.

Odpowiedź:

Wariant użytkowania terenu inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji w odniesieniu do oddziaływania na lokalną faunę został przedstawiony w raporcie (należy raport traktować kompleksowo), biorąc jednocześnie pod uwagę szereg,

zaproprowanych i powszechnie stosowanych przy inwestycjach drogowych, rozwiązań techniczno organizacyjnych, które zminimalizują negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze na etapie realizacji i eksploatacji w tym na zwierzęta.

Pielęgnacja zieleni przez Zarządcę drogi na etapie eksploatacji będzie polegała na ewentualnym uzupełnianiu wykonanych w ramach realizacji nasadzeń drzew i krzewów, regularnym koszeniu powierzchni trawiastych w graniach projektowanego pasa drogowego oraz ewentualne kształtowanie koron dużych drzew pozostawionych w pasie drogowym lub z nim sąsiadujących w celu zapewnienia najwyższego poziomu wszystkich użytkowników drogi. Wszystkie te czynności będą wykonywane zgodnie ze sztuką dendrologiczną i ogrodniczą.

46. Na podstawie kilku wizyt terenowych określono skład gatunkowy. Proszę na podstawie modelu predykcyjnego określić dla poszczególnych grup zwierząt stopień niedoszacowania liczby gatunków.

Odpowiedź:

Wykonana inwentaryzacja przyrodnicza została wykonana w optymalnym okresie oraz w sposób powszechnie stosowany przy tego typu pracach terenowych. W związku z tym wyniki prac terenowych w sposób wystarczający odzwierciedlają różnorodność przyrodniczą terenu przewidzianego pod realizację inwestycji oraz bezpośrednio do niego przylegającego.

47. Z uwagi na rodzaj informacji analiza lokalnej bioróżnorodności powinna zawierać badania glebowe określić zarówno strukturę glebową jak i faunę glebową. Tak aby na opisanych wcześniej terenach zielonych tworzonych w ramach inwestycji móc zachować takie same parametry jakości bioróżnorodności powierzchni biologicznie czynnych.

Odpowiedź:

Do wykonania powierzchni zielonych projektowanego pasa drogowego jako podłoże zostanie wykorzystana, urodzajna wierzchnia warstwa gruntu, zdjęta z terenu podczas początkowego etapu inwestycji.

48. Podrozdział 2.9 Planowane prace rozbiórkowe mają w tej chwili charakter opisowy a nie analityczny. Jest to raport oddziaływania inwestycji na środowisko i wymienione w tym podrozdziale elementy należy przeanalizować właśnie pod tym względem. Nadmienię, że opisane elementy rozbiórki mogą generować odpady w tym odpady wcześniej nie uwzględnione w podrozdziale poświęconym odpadom. Proszę uzupełnić ten podrozdział.

Odpowiedź:

Zestawienie rodzajów odpadów przewidywanych do wytworzenia w trakcie realizacji przedsięwzięcia uwzględnia odpady powstałe w trakcie prac rozbiórkowych o których mowa w pkt. 2.9. raportu.

49. Punkt 2.10 przedstawia ryzyka na etapie budowy, bowiem przyjęto horyzont czasowy 2025 r. Ma być to rok oddania inwestycji do użytkowania. Proszę oszacować również ryzyko wystąpienia awarii lub katastrof naturalnych podczas pierwszych 10 lat użytkowania inwestycji okres od 2025 do 2035 tak aby uświadomić mieszkańcom co im może zagrażać. Jednocześnie z uwagi na intensyfikację w naszym kraju skrajnych oddziaływań atmosferycznych, proszę w szacunkach uwzględnić również możliwość wystąpienia skrajnie gwałtownych i intensywnych opadów powiązanych z burzami i silnym wiatrem.

Odpowiedź:

Ze względu na skalę przedsięwzięcia i prognozowany w 2025r. niewielki ruch pojazdów mechanicznych na projektowanej drodze (na poziomie ok 5200 poj./dobę) nie ma potrzeby wykonywania analiz Przewidywanego ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych, dla dalszych horyzontów czasowych, gdyż przy takim natężeniu ruchu i jego prognozach dla odleglejszych horyzontów czasowych, prognoza przewidywanego ryzyka nie będzie się znacząco różniła od tej wykonanej dla 2025r.

50. Punkt 3.1.1. dominuje opis literacki a nie prognozowanie i modelowanie. Proszę określić w jaki sposób planowana inwestycja wpłynie na warunki hydrologiczne i ujęcia wód podziemnych w regionie. Dodatkowo proszę w analizie uwzględnić prywatne ujęcia wody w zabudowie wolnostojącej. Dodatkowo w odniesieniu do stwierdzenia z tego punktu „Dla spełnienia wymogu nie pogarszania stanu części wód, dla części wód będących, w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu. „proszę określić jak realizowana inwestycja na etapie budowy oraz na etapie użytkowania wpisze się w realizację określonego przez Państwa w raporcie celu.

Odpowiedź:

Droga w głównej mierze będzie prowadzona w nasypie, czyli nie będą prowadzone na szeroką skalę roboty ziemne, które mogłyby naruszać na stałe istniejące warstwy wodonośne. Punktowo może mieć miejsce sytuacja, wymagająca odwadniania wykopów, np. pod posadowienie obiektów inżynierskich lub elementów wyposażenia kanalizacji deszczowej. Będą to procesy krótkotrwałe związane w procesem realizacji przedsięwzięcia i to nie jego całym okresem. Jeśli chodzi o warunki hydrologiczne to droga będzie poprowadzona na obiektach inżynierskich (przepustach) nad wszystkimi ciekami z którym inwestycja będzie kolidować.

Inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na jakość wód pobieranych poprzez ujęcia głębinowe, głębokość studnie oraz ich usytuowanie względem inwestycji uniemożliwią potencjalne przedostanie się zanieczyszczeń od oprowadzanych z powierzchni utwardzonych projektowanego pasa drogowego. Ponadto wykonane w raporcie prognozy stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych są zdecydowanie niższe od wartości dopuszczalnych.

51. Dla punktów 3.1.2. proszę określić w jaki sposób planowania inwestycja będzie oddziaływała na wymienione w tym punkcie elementy. Sam opis elementów nie wyjaśnia oddziaływania.

Odpowiedź:

Bezpośrednim oddziaływaniem na powierzchnię gleby oraz ziemię będzie zajęcie na stałe pod budowę przedmiotowej drogi gruntów o powierzchni ok. 6,65 ha, w tym wykup gruntów pod projektowany pas drogowy o powierzchni ok. 5,63 ha. Ok. 0,50 ha będą stanowiły tzw. 'czasowe zajęcia', niezbędne pod przebudowę istniejącego uzbrojenia terenu. Będzie się to wiązało ze zmianą dotychczasowego sposobu użytkowania przedmiotowych terenów, szczególnie tych, które należy wykupić wykupowanych.

Powierzchnie gruntów ornych zostaną wyłączone z produkcji rolnej. Wykupowane powierzchnie działek zostaną przekształcone w wyniku prac budowlanych na drogę publiczną wraz z jej elementami wyposażenia.

Możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na powierzchnię gleby i ziemię na tym etapie realizacji inwestycji będzie się wiązała w głównej mierze ze zmianą struktury profilu glebowego w wyniku robót ziemnych, prowadzonych przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego. Możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na powierzchnię gleby i ziemię na tym etapie realizacji inwestycji będzie się wiązała w głównej mierze ze zmianą struktury profilu glebowego w wyniku robót ziemnych, prowadzonych przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego.

Negatywne oddziaływanie na tym etapie może być skutkiem awarii sprzętu budowlanego, której najczęstszym następstwem są wycieki płynów eksploatacyjnych z maszyn budowlanych, głównie substancji ropopochodnych.

Podczas realizacji przedsięwzięcia przewiduje się możliwość wystąpienie niewielkich, punktowych wycieków płynów eksploatacyjnych, które w przypadku szybkiego

podjęcia działań w celu ich usunięcia nie będą stanowiły istotnego zagrożenia dla środowiska gruntowego.

52. Proszę określić w jaki sposób planowana inwestycja wpłynie na możliwość realizacji celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych (ustalone na mocy art. 4 „Ramowej Dyrektywy Wodnej”)

Odpowiedź:

1) Faza realizacji

Podczas wykonywania prac budowlanych związanych głównie z następującymi czynnościami, ingerującymi w teren zlewni rzeki Jankówki (Leonki) tj.:

- budową drogi na odcinku przechodzącym na grobli w bezpośrednim sąsiedztwie stawów od km ok. 0+390 do km ok. 0+700;
- rozbiórką starego i budową nowego przepustu PP-011 w km ok. 0+717 nad rzeką Jankówką;
- budową przepustów: PP-02 w km ok. 0+728, PP-03 w km ok. 0+997, w km ok. PP-04 w km ok. 1+061, PP-05 w km ok. 1+162 i PP-06 w km ok. 1+236.
- może dojść do potencjalnego negatywnego oddziaływania na stan jednolitej części wód powierzchniowych na skutek:
- dopływu do rzeki Jankówki wód pochodzących z ewentualnego odwodnienia wykopów, wykonanych w ramach budowy przepustów: PP-01 w km ok. 0+717 i PP-02 w km ok. 0+728,
- dopływu do rzeki Jankówki wód zanieczyszczonych substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z ewentualnych awaryjnych wycieków tych substancji z maszyn budowlanych.

Wystąpienie powyższych sytuacji na etapie realizacji przedsięwzięcia może spowodować nieznaczne pogorszenie parametrów fizykochemicznych i chemicznych wód rzeki Jankówki (dopływ wód pochodzących z odwodnienia wykopów z zawiesiną frakcji mineralnych oraz w wyniku ewentualnych sytuacji awaryjnych z substancjami ropopochodnymi).

Należy jednak podkreślić, że Inwestor zobowiązany będzie do zachowania szczególnej ostrożności podczas prowadzenia robót budowlanych na odcinkach wrażliwych ze względu na występowanie na terenie placu budowy i jego otoczeniu wód powierzchniowych oraz płytko występujących wód gruntowych. Będzie używał sprawnego sprzętu budowlanego, pozbawionego wycieków substancji ropopochodnych oraz będzie niezwłocznie podejmował działania mające na celu neutralizację i ograniczenie zasięgu rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, uwolnionych do środowiska w tym wodnego, w wyniku ewentualnych awarii sprzętu budowlanego.

Biorąc powyższe pod uwagę nie przewiduje się znaczącego, negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na właściwości chemiczne i fizykochemiczne wód JCWP Jankówka (Leonka).

Ponadto przedsięwzięcia na realizacji w niewielkim stopniu wpłynie na zmianę parametrów hydromorfologicznych JCWP Jankówka (Leonka), gdyż przedsięwzięcie będzie wymagało tylko punktowej, bezpośredniej ingerencji w uregulowane koryto rzeki Jankówki. Będzie to wynikało z prac związanych z rozbiórką istniejącego i wykonaniu w jego miejsce nowego przepustu (o lepszych parametrach hydraulicznych) PP-01 w km projektowanej drogi ok. 0+717.

Nieznaczny wpływ na zmianę parametrów hydromorfologicznych JCWP może być związany z nieznacznym zwiększeniem przepływu wód w rzece spowodowanym dopływem wód pochodzących z odwodnienia wykopów oraz wód opadowych spływających do rzeki budowanym w ramach inwestycji systemem odwodnienia drogi. Wpływ ten będzie krótkookresowy związany z prowadzonymi pracami odwodnieniowymi oraz z częstotliwością i natężeniem występujących opadów atmosferycznych.

Uwzględniając powyższe oraz przy dotrzymaniu warunków techniczno-organizacyjnych przedstawionych w pkt. 9.2.2. a) przedmiotowego raportu należy stwierdzić, że przedsięwzięcie na etapie realizacji nie spowoduje zgodnie z art. 57 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne [5] pogorszenia potencjału ekologicznego i stanu chemicznego silnie zmienionej JCWP Łabuńka do Czarnego Potoku, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 28 listopada 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły dla przedmiotowej JCWP.

2) Faza eksploatacji

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia, głównymi czynnikami, które mogą mieć negatywny wpływ na stan JCWP Jankówka (Leonka) będą:

- odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni projektowanego pasa drogowego od przepustu PP-02 projektowanym rowem trawiastym do rzeki Jankówki.

Powyższe może spowodować na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nieznaczne pogorszenie parametrów fizykochemicznych i chemicznych wód rzeki Jankówki (dopływ wód opadowych i roztopowych pochodzących z powierzchni projektowanego pasa drogowego, zanieczyszczone zawiesiną frakcji mineralnych i substancjami ropopochodnymi oraz o podwyższonym zasoleniu w okresie zimowego utrzymania drogi).

Należy jedna podkreślić, że odpływ wód niosących ww. zanieczyszczenia będzie poprzedzony przepływem przez:

- projektowany, lewostronny, trawiasty rów odwadniający korpus drogowy, rów o długości ok. 0,313 km

Przepływ wód padowych i roztopowych ww. trawiastym rowem, spowoduje ich oczyszczenie poprzez sedymentację frakcji mineralnych oraz osadzanie się ewentualnych substancji ropopochodnych na roślinności trawiastej porastającej rowy trawiaste (prognozowana redukcja zanieczyszczeń obliczona w pkt. 9.2.2. b) przedmiotowego raportu).

Biorąc powyższe pod uwagę, eksploatacja drogi nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na właściwości chemiczne i fizykochemiczne wód JCWP Jankówka (Leonka).

Ponadto przedsięwzięcia na etapie eksploatacji nie wpłynę na zmianę parametrów hydromorfologicznych JCWP Jankówka (Leonka), gdyż przedsięwzięcie nie będzie wymagało bezpośredniej ingerencji w uregulowane koryto rzeki Łabuńki. Nieznaczny wpływ na zmianę parametrów hydromorfologicznych JCWP może być związany z nieznacznym zwiększeniem przepływu wód w rzece spowodowanym dopływem wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia projektowanego pasa drogowego, spływających do rzeki wybudowanym systemem odwodnienia drogi. Wpływ ten będzie długotrwały i będzie bezpośrednio związany z częstotliwością i natężeniem występujących opadów atmosferycznych oraz grubością pokrywy śniegowej.

Uwzględniając powyższe oraz przy dotrzymaniu warunków techniczno-organizacyjnych przedstawionych w pkt. 9.2.2. b) przedmiotowego raportu należy stwierdzić, że przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie spowoduje zgodnie z art. 57 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne [5] pogorszenia potencjału ekologicznego i stanu chemicznego silnie zmienionej JCWP Jankówka (Leonka), określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 28 listopada 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły [11] dla przedmiotowej JCWP.

53. Punkt 3.1.4. oprócz określenia norm i pokazania czy współczynniki mieszczą się w normach, proszę porównać stan obecny z przyszłym i dokonać oceny wpływu inwestycji na ten element.

Odpowiedź:

W ramach opracowania raportu nie były wykonywane badania fizykochemiczne wód, pochodzących ze stawów oraz cieków (ciek Leonka). Posługiwano się danymi pochodzącymi z materiałów Inspekcji Ochrony Środowiska, tj. wg stanu jednolitych części

wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015 przez Inspekcję Ochrony Środowiska, stan ww. JCWP jest następujący:

- klasyfikacja elementów biologicznych - stan zły,
- klasyfikacja elementów hydromorfologicznych - klasa I - jcwp naturalne,
- ocena stanu/potencjału elementów fizykochemicznych - stan dobry,
- ocena eutrofizacji - jcwp nie spełnia wymagań,
- ocena stanu/potencjału ekologicznego - stan zły,
- ocena stanu chemicznego - dobry,
- ocena stanu - zły.

Na podstawie tych danych i na podstawie prognozy stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych pasa drogowego nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe.

54. Punkt 3.1.5 określono grupę mieszkańców, dla których klimat akustyczny ulegnie poprawie. Proszę specyficznie określić jaki jest spodziewany efekt względem stanu bieżącego. Skoro jednym z celów inwestycji jest polepszenie warunków akustycznych mieszkańców Opola, należy odnieść się do specyficznych parametrów tak aby można było później ocenić, czy cel został osiągnięty. W tym podpunkcie, poproszę również ocenić i opisać grupę mieszkańców, dla których klimat akustyczny ulegnie pogorszeniu.

Odpowiedź:

Oczywistym jest, że ograniczenie ruchu pojazdów przez centrum Opola Lubelskiego przyczyni się do znacznej poprawy klimatu akustycznego oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu i pieszych w mieście. W celu rzeczywistego określenia poprawy klimatu akustycznego w Opolu Lubelskim należałoby wykonać pomiary hałasu w rok po oddaniu projektowanej obwodnicy do użytkowania.

W odniesieniu do oddziaływania na klimat akustyczny terenów chronionych akustycznie, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi, w raporcie wykazano, że dla przyjętych założeń, zgodnie z otrzymanymi wynikami obliczeń dla sytuacji obliczeniowej z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych (drogi publiczne krzyżujące się z projektowaną drogą), na granicy terenów chronionych akustycznie nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku zarówno w porze dnia jak i porze nocy.

55. Ogólnie 3.1.7. dla wielu form ochrony opisano, że dane obszary chronione znajdują się poza zasięgiem negatywnego oddziaływania. Zgoda, że inwestycja bezpośrednio nie przebiega przez teren tych obszarów, natomiast w sposób pośredni może na nie oddziaływać. Dlatego należy uzasadnić taką ocenę zwłaszcza dla elementów położonych jedynie kilkaset metrów od obszaru planowanej inwestycji.

Odpowiedź:

W celu zachowania ciągłości ekologicznej pomiędzy poszczególnymi obszarowymi formami ochrony przyrody Przepusty na istniejących ciekach będą pełniły funkcje hydrauliczno-ekologiczne, czyli umożliwią przechodzenie pod drogą płazom, gadom i innym małym zwierzętom.

56. Punkt 3.1.7.2. Na jakiej podstawie stwierdzono, że „obszary te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”.

Czy to oznacza, że żaden z negatywnych elementów nie przeniesie się na odległość 14 km? Czy tak twierdzą autorzy raportu?

Odpowiedź:

Stwierdzono na podstawie skali i zakresu przedsięwzięcia oraz przyjętych rozwiązań techniczno-organizacyjnych minimalizujących negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w tym na środowisko przyrodnicze.

57. Punkt 3.1.7.3. przedstawiono opis natomiast nie określono czy ten element będzie się znajdował pod wpływem negatywnego oddziaływania na środowisko planowanej

inwestycji.

Odpowiedź:

W celu zachowania ciągłości ekologicznej pomiędzy poszczególnymi obszarowymi formami ochrony przyrody Przepusty na istniejących ciekach będą pełniły funkcje hydrauliczno-ekologiczne, czyli umożliwią przechodzenie pod drogą płazom, gadom i innym małym zwierzętom.

58. Punkt 3.1.7.4. na jakiej podstawie określono, że „ponadto obszary te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”. Jedne z wymienionych elementów znajduje się w odległości 0,5 km. Proszę uzasadnić swoje stanowisko.

Odpowiedź:

W celu zachowania ciągłości ekologicznej pomiędzy poszczególnymi obszarowymi formami ochrony przyrody Przepusty na istniejących ciekach będą pełniły funkcje hydrauliczno-ekologiczne, czyli umożliwią przechodzenie pod drogą płazom, gadom i innym małym zwierzętom.

59. Punkty 3.1.7.5., 3.1.7.6., 3.1.7.7. proszę uzasadnić swoją ocenę „poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”.

Odpowiedź:

Stwierdzono na podstawie skali i zakresu przedsięwzięcia oraz przyjętych rozwiązań techniczno-organizacyjnych minimalizujących negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w tym na środowisko przyrodnicze.

W tym w celu zachowania ciągłości ekologicznej pomiędzy poszczególnymi obszarowymi formami ochrony przyrody Przepusty na istniejących ciekach będą pełniły funkcje hydrauliczno-ekologiczne, czyli umożliwią przechodzenie pod drogą płazom, gadom i innym małym zwierzętom.

60. W odniesieniu do punktu 3.1.8. proszę ocenić jaką barierą liniową dla migracji zwierząt stanie się zaplanowana inwestycja na etapie budowy oraz na etapie użytkowania inwestycji. Dodatkowo, proszę przedstawić jakich grup zwierząt migracja będzie zaburzona. Jakiego typu migracji dotyczy przedstawiona analiza? Jakie przewidziano w inwestycji rozwiązania, aby to negatywne oddziaływanie zostało zminimalizowane.

Odpowiedź:

W celu ograniczenia efektu bariery ekologicznej przez projektowaną drogę, przepusty na istniejących ciekach będą pełniły funkcje hydrauliczno-ekologiczne, czyli umożliwią przechodzenie pod drogą płazom, gadom i innym małym zwierzętom.

Ponadto ze względu na obecność w sąsiedztwie projektowanej drogi, dogodnych środowisk życia i rozmnażania płazów, na odcinku drogi od km ok. 0+250 do km ok. 1+300, zastosuje po obu stronach drogi stałe wygradzenia ekologiczne.

W celu uniknięcia kolizji ptaków z pojazdami na etapie eksploatacji drogi, do nasadzeń rekompensujących wykorzysta gatunki drzew i krzewów, których owoce nie stanowią pokarmu dla ptaków.

61. Proszę ocenić jak zaplanowana inwestycja wpłynie na opisane w punktach 4.1., 5 elementy.

Odpowiedź:

Przedmiotowa inwestycja w km ok. 0+090 przecina linię kolejki wąskotorowej wpisanej do rejestru zabytków województwa lubelskiego, widniejący pod nazwą Nałęczowska Kolej Dojazdowa, objęta ochroną poprzez wpis do rejestru pod numerem A/10na mocy decyzji WKZ z 2001.12.28.

Ponadto w granicy lub bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie są zlokalizowane zabytki - w tym zabytki archeologiczne - figurujące w wojewódzkiej

i publicznej ewidencji zabytków Gminy Opole Lubelskie.

Oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na zabytek może dotyczyć wibracji podczas wykonywania prac budowlanych. Zakres prac budowlanych na odcinku kolidującym z zabytkowymi torami (wykonanie przejazdu kolejowego w poziomie torów) oraz krótkotrwałość przewidywanych prac nie będą powodować drgań w stopniu, w którym mogłyby z uwagi na parametry zabytku przyczynić się do jego uszkodzeń.

Negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz będzie wynikało z konieczności usunięcia kolidujących z rozwiązaniami projektowymi oraz zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu drogowego i okolicznych zabudowań, licznych drzew i krzewów rosnących na terenie przewidzianym pod realizację przedmiotowej inwestycji, które niejednokrotnie tworzą charakterystyczne dla lokalnego krajobrazu szpalery.

Ponadto negatywne oddziaływanie będzie wynikało z konieczności zajęcia pod rozbudowę drogi dodatkowych terenów, stanowiących głównie tereny pól uprawnych, nieużytków i terenów otwartych położonych w dolinie rzeki Jankówki.

Projektowana droga ze względu na poprowadzenie jej po nowym śledzie, będzie stanowiły nowy element w krajobrazie.

W celu zrekompensowania usunięcia zieleni kolidującej z inwestycją zostaną wykonane nasadzenia drzew i krzewów. Do wykonania nasadzeń należy wykorzystać rodzime gatunki drzew i krzewów.

62. Punkt 7 – proszę określić metodykę i opisać model, który został opracowany do wyciągnięcia takich wniosków. W jednym z poprzednich podrozdziałów opisano modernizację silników, nowe nawierzchnie i inne elementy, które zmniejszają hałas. Możliwe, że zostaną wprowadzone na tym terenie lub zmieniona polityka w kierunku ruchu rowerowego. Nie można tego wykluczyć. Dlatego proszę przedstawić założenia, które leżą u podstaw takiego wnioskowania.

Odpowiedź:

Wnioski tego rodzaju wynikają z natężenia oraz struktury ruchu pojazdów, ilości budynków mieszkalnych znajdujących się obecnie w sąsiedzie przedmiotowej drogi wojewódzkiej nr 824 w stosunku do sytuacji z planowaną obwodnicą.

63. W odniesieniu do punktu 8.1. proszę doprecyzować:

- Gdzie zostaną umiejscowione przepusty,
- Jaka będzie techniczna specyfikacja przepustów,
- Ile będzie takich przepustów,
- Kto zweryfikuje czy przepusty zostały właściwie zainstalowane,
- Czy przewidziano elementy naprowadzające do przepustów,
- Jaka jest specyfikacja opisanych płotków,
- Kto zweryfikuje zgodność płotków ze specyfikacją,
- Na jakiej podstawie określono miejsca przepustów oraz długość i miejsca usytuowania płotków,
- Czy przewidziano przepusty dla drobnych i średnich ssaków w tym wydry?
- Czy przewidziany jest nadzór ekologiczny nad elementami dotyczącymi ochrony środowiska?
- Kto będzie odpowiedzialny za utrzymanie płotków w bardzo dobrym stanie technicznym? Kto będzie monitorował płotki po oddaniu inwestycji do użytkowania?
- Kto opracuje instrukcje pielęgnacji i użytkowania płotków, przepustów, zieleni?
- Proszę o wytłumaczenie podpunktu „nasadzenia rekompensujące usunięcie drzew i krzewów”,
- Jaka ma być specyfikacja i wytyczne do zagospodarowania pasa zieleni?

Odpowiedź:

Płotki ekologiczne będą stanowiły naprowadzenie do przepustów. Specyfikacja

płatków zostanie opracowana na dalszym etapie projektowym, na etapie przygotowania projektów wykonawczych. Zgodność płatków ze specyfikacją zweryfikuje inżynier w ramach nadzoru inwestorskiego na etapie budowy. Projektowane przepusty będą stanowiły też przejście dla drobnych zwierząt, wydry też będą z nich korzystać.

Cały etap realizacji przedsięwzięcia będzie prowadzony pod nadzorem przyrodniczym, za rozwiązania techniczne minimalizujące negatywne oddziaływania inwestycji na środowisko będzie odpowiedzialny inżynier pełniący nadzór inwestorski.

Za monitorowanie i utrzymanie płatków w trakcie eksploatacji inwestycji odpowiedzialny będzie zarządca drogi. Płatki będą pielęgnowane zgodnie z instrukcją producenta. Wykonanie nasadzeń drzew i krzewów które zrekompensują drzewa i krzewy usunięte w trakcie realizacji inwestycji.

64. W odniesieniu do punktu 9, proszę przedstawić metodykę oceny oraz określić kryteria oceny nadane jako wartości dyskretne, dla poszczególnych cech. Proszę ocenę wariantów rozszerzyć o elementy wcześniej wykazane w raporcie, które w sposób bezpośredni lub pośredni wchodzi w kolizję z inwestycją.

Odpowiedź:

Kryteria oceny poszczególnych wariantów przedsięwzięcia zostały określone na podstawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia, przedstawionej w raporcie z uwzględnieniem wszystkich zaproponowanych rozwiązań techniczno-organizacyjnych przedstawionych w raporcie. Na podstawie tego dokonano analizy wielokryterialnej omawianych wariantów przedsięwzięcia.

65. Punkt 9.1.3. – proszę określić do czego odnosi się sformułowanie „herpetofanu”.

Odpowiedź:

Termin herpetofauna odnosi się do płazów i gadów.

66. Punkt 9.2 przedstawia opis literacki natomiast nie prezentuje w wielu podpunktach oceny, ponieważ ocena stanu obecnego nie została sparametryzowana. Aby taką ocenę przeprowadzić należy parametrycznie określić poziom wartości np. przyrodniczej poszczególnych elementów, następnie uwzględnić warianty realizacji inwestycji oraz ostatecznie pokazać jak one wpłyną na oszacowaną wartość np. przyrodniczą. Przy takim oszacowaniu, do modelu można wprowadzić działania kompensacyjne i wykazać na które elementy będą miały one największy wpływ. W chwili obecnej opis literacki przedstawiony w raporcie uniemożliwia dokonanie spójnej oceny. Czy oddziaływanie będzie pozytywne, negatywne lub o jakiej sile według przyjętej wcześniej skali. Kiedy opisane jest negatywne oddziaływanie należy wskazać rozwiązania im zapobiegające i jednoznacznie wskazać jak te rozwiązania będą monitorowane i egzekwowane. W tym kontekście dla przykładu zapytam: czy na etapie realizacji inwestycji śmiertelność płazów zmniejszy się, zwiększy czy pozostanie bez zmian?

Odpowiedź:

W raporcie przedstawiono realne przewidywane negatywne oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na wszystkie elementy środowiska i w oparciu o stopień tych prognozowanych oddziaływań zaproponowano adekwatne do nich, powszechnie stosowane przy inwestycjach drogowych rozwiązania techniczno-organizacyjne minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na wszystkie komponenty środowiska, w tym na środowisko przyrodnicze.

W celu ograniczenia do minimum negatywnego oddziaływania robót budowlanych na środowisko przyrodnicze Inwestor wykona następujące czynności:

- prace budowlane na całym odcinku inwestycji będzie prowadził pod nadzorem przyrodniczym, nadzór przyrodniczy będzie prowadził przez cały okres budowy drogi, w skład zespołu przyrodniczego wejdą

- specjaliści w dziedzinach: herpetologii, ornitologii, chiropterologii,
- w związku z występowaniem w bezpośrednim sąsiedztwie drogi dogodnych miejsc rozrodu płazów Inwestor zastosuje na czas budowy, wzdłuż całego odcinka projektowanej drogi, obustronne, tymczasowe płotki, uniemożliwiające wchodzenie płazów i innych drobnych zwierząt na teren placu budowy.

67. Punkt 9.2. – proszę określić w jakich przyzmacz będzie przechowywany humus jak również proszę określić obecne obszary, z których zostanie pobrany.

Odpowiedź:

Warstwa humusu będzie zdjęta z powierzchni całego pasa robót ziemnych z przeznaczeniem do późniejszego użycia przy umacnianiu skarp i terenów zieleni. Zdjęty humus będzie składowany w regularnych przyzmacz, które będą zabezpieczone przed zanieczyszczeniem a także najeżdżaniem przez pojazdy.

68. Punkt 9.2. „W miarę możliwości terenowych, Inwestor wykona nasadzenia w stosunku 1:1 do ilości usuniętych drzew i krzewów” czy chodzi o propozycję liczby czy chodzi o propozycje masy? Jaki będzie skład gatunkowy?

Odpowiedź:

Proporcja 1:1 dotyczy ilości. Na obecnym etapie nie jest jeszcze znany skład gatunkowy nasadzeń rekompensujących. Wykluczone są gatunki obce, inwazyjne i stanowiące bazę pokarmową dla ptaków.

69. Punkt 12 – na jakiej podstawie będzie weryfikowana realizacja wymienionych tutaj punktów?

Odpowiedź:

Warunki techniczno-organizacyjne minimalizujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko będą zapisane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Dokument ten będzie podstawą do dopilnowania przez Inwestora wykonania tych obowiązków.

70. Punkt 15 – dlaczego przewidziano tylko jeden rok? Kto pokryje koszty? Jaka ma być dokładna specyfikacja zakresu oceny? Kto przygotuje dokładną specyfikację?

Odpowiedź:

Poza przytoczonymi wnioskami i korespondencją dnia 12 lipca 2022 r. wpłynął wniosek za pośrednictwem poczty elektronicznej do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie uwagi do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Przedmiotowe pismo zostało przekazane Burmistrzowi Opola Lubelskiego pismem znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.2 z dnia 19 lipca 2022 r.

Pismem z dnia 19 lipca 2022 r. znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.3 udzielono odpowiedzi i poinformowano o przekazaniu pisma do Urzędu Miasta w Opolu Lubelskim oraz o wzięciu pod uwagę uwag i informacji zawartych w ww. piśmie podczas formułowania uwag i ostatecznego stanowiska Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie.

Dnia 25.07.2022 r. trakcie prowadzonego postępowania do Burmistrza Opola Lubelskiego wpłynęło pismo mieszkańców Opola Lubelskiego w sprawie poparcia planowanej inwestycji pn: „Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie”, które zostało przekazane do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie (pismo znak: GKR.033.63.2022 r. z dnia 25.07.2022 r.).

W dniu 20.07.2022 r. mieszkańcy miasta i gminy Opole Lubelskie wystosowali petycję popierającą budowę obwodnicy m. Opola Lubelskiego, która została przekazana do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie.

Planowana inwestycja nie będzie naruszać ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Opole Lubelskie zatwierdzonego uchwałą Nr XX/133/2016 Rady Miejskiej w Opolu Lubelskim z dnia 17 czerwca 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowego – wschodniej części miasta Opole Lubelskie (Dz. Urz. woj. lubelskiego z dnia 21 lipca 2016

r. poz. 3296), teren w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, przewidziany pod omawianą drogę widnieje jako KZD – teren dróg publicznych.

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie o długości ok. 1,750 km od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 824 (ul. Lubelska) do skrzyżowania z drogą gminną nr DG 113477L (ul. Fabryczna). Trasa drogi biegnie w km 0+720 nad rzeką Jankówką (Leonka), w km 1+065 przecina rów, doprowadzający wodę do stawów hodowlanych a w km 1+165 przebiega przez rowy melioracyjne. Na odcinku od km 0+300 droga przebiega po szerokiej grobli pomiędzy zbiornikami wodnymi (kąpielisko miejskie i łowisko PZW).

Realizacja inwestycji będzie prowadzona na terenie gminy Opole Lubelskie, powiat opolski, województwo lubelskie.

Planowana droga publiczna w przyszłości ma funkcjonować jako obwodnica Opola Lubelskiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 824.

Budowa przedmiotowej drogi zostanie wykonana w głównej mierze na działkach nie stanowiących istniejących pasów drogowych dróg publicznych, które będą konieczne do wykupu (powierzchnia ok. 5630ha. Która stanowi ok. 85% powierzchni projektowanego pasa drogowego), działki dróg publicznych włączone w granice projektowanego pasa drogowego będą zajmowały ok. 1,020 ha (co stanowi ok. 15% przewidywanej powierzchni).

W ramach budowy nowej drogi, jednojezdniowej, bitumicznej wykonane będą następujące czynności i roboty budowlane:

- budowa konstrukcji wraz z nawierzchnią jezdni drogi publicznej (warstwa ścieralna jezdni wykonana z mieszanki mineralno – asfaltowej SMA8),
- budowa systemu odwodnienia korpusu drogowego,
- budowę przepustów na istniejących ciekach i rowach (w tym przepustów pełniących funkcje hydrauliczne i ekologiczne, umożliwiając przemieszczanie się herpetofauny pod korpusem drogi),
- budowa stałych, obustronnych płotków herpetologicznych w obrębie przepustów hydrauliczno-ekologicznych,
- budowę ścieżek pieszo-rowerowych i chodników,
- budowę dodatkowych jezdni obsługujących nieruchomości przyległe do pasa drogowego drogi publicznej,
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych na działki przyległe do drogi,
- budowę i rozbudowę skrzyżowań z drogami tej samej lub innej kategorii,
- przebudowę/zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń kolidujących z budowaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę oświetlenia drogowego,
- zniesienie barier architektonicznych w obrębie budowanego odcinka drogi dla zapewnienia dostępności dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób niepełnosprawnych,
- zapewnienie obsługi komunikacyjnej wszystkim działkom zlokalizowanym przy drodze z uwzględnieniem sposobu ich zagospodarowania/użytkowania/własności,
- usunięcie drzew i krzewów kolidujących z przedmiotową inwestycją oraz zagospodarowanie zieleni w granicach pasa drogowego,
- nasadzenia rekompensujące usunięcie drzew i krzewów, w tym wykonanie nasadzenia drzew wzdłuż rzeki Jankówki,
- budowę przejazdu kolejowego z linią kolejki wąskotorowej,
- wykonanie pionowego i poziomego oznakowania drogi wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Planowana droga publiczna zaliczona została do klasy techniczno-użytkowej G droga główna i będzie posiadała następujące parametry techniczne:

- Klasa techniczna - G (droga główna)

- Prędkość projektowa - 50 km/h (teren zabudowany)

Przekrój drogi:

- półuliczny z prawostronną ścieżką pieszo-rowerową usytuowaną za pasem zieleni i lewostronnym poboczem umocnionym, kruszywem;
- uliczny w obrębie skrzyżowań ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i chodnikami
- Ilość jezdni - jedna
- Ilość pasów ruchu - dwa
- Nawierzchnia jezdni - bitumiczna
- Szerokość jezdni - 7,0m (2 x 3,5 m pasy ruchu)
- Szerokość poboczy - 1,25 m (pobocza gruntowe umocnione kruszywem)
- Długość drogi - ok. 1750 m
- Kategoria ruchu - KR4.

W ramach przedsięwzięcia uwzględniono rozbudowę bądź przebudowę wlotów dróg bocznych publicznych do projektowanej w celu zapewnienia warunków techniczno - eksploatacyjnych i bezpieczeństwa ruchu.

Na czas realizacji robót konieczne będzie czasowe zajęcie terenu, ze względu na:

- budowę lub przebudowę zjazdów,
- budowę i przebudowę dróg innych kategorii,
- budowę lub przebudowę sieci uzbrojenia terenu,
- budowę lub przebudowę urządzeń wodnych.

Na całkowitą powierzchnię projektowanego pasa drogowego składać się będą następujące elementy drogi:

- bitumiczna nawierzchnia jezdni głównej,
- bitumiczna nawierzchnia jezdni dodatkowych,
- bitumiczna nawierzchnia zjazdów,
- zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej,
- zjazdy o nawierzchni z kruszywa,
- bitumiczna ścieżka pieszo - rowerowa,
- chodnik o nawierzchni z kostki betonowej,
- wysepki na skrzyżowaniach o nawierzchni z kostki granitowej,
- powierzchnie zieleńców.

Zaprojektowano następujące skrzyżowania:

- SK1 (nr skrzyżowania) - 0+000 (km projektowanej drogi)
 - DW nr 824 (ul. Lubelska) - klasa techniczna G
 - DP 2610L (ul. Szkolna) - klasa techniczna Z
- SK2 (nr skrzyżowania) 0+307 (km projektowanej drogi) - DP 2618L (ul. Rybacka) - klasa techniczna L
- SK3 (nr skrzyżowania) 0+387 (km projektowanej drogi) - DP 2618L (ul. Rybacka) - klasa techniczna L
- SK4 (nr skrzyżowania) 1+079 (km projektowanej drogi) - DG 113496L - klasa techniczna L
- SK5 (nr skrzyżowania) 1+520 (km projektowanej drogi) - Dodatkowe jezdnie - klasa techniczna D
- SK6 (nr skrzyżowania) 1+674 (km projektowanej drogi) - DG113477L (ul. Fabryczna) - klasa techniczna Z
- Skrzyżowania SK1 i SK6 (w km ok. 0+000 i ok. 1+674) zaprojektowano o ruchu okrężnym typu rondo.
- Skrzyżowania SK2 i SK3 (w km ok. 0+307 i ok. 0+387) zaprojektowano jako skanalizowane z wydzielonymi pasami skrętu na jezdni głównej.
- Skrzyżowania SK4 i SK5 (w km ok. 1+079 i ok. 1+520) zaprojektowano jako zwykle nieskanalizowane.

Projektowana niweleta drogi przewiduje wykonanie drogi w nasypie na przeważającym odcinku oraz lokalnie w wykopie. Maksymalna wysokość nasypu drogi wyniesie ok. 2,14 m i będzie zlokalizowany w km ok. 0+093, tj. na odcinku kolidującym z wysokim nasypem kolejki wąskotorowej. Ponadto przewiduje się ukształtowanie przekroju jezdni o pochyleniach dwustronnych na odcinkach prostych (przekrój daszkowy) oraz jednostronnych na łukach poziomych.

Projektowana droga odwadniana będzie systemem mieszanym, składającym się z infiltracyjnych rowów trawiastych oraz kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe dzięki zastosowaniu odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych na jezdni głównej i pozostałych powierzchniach utwardzonych projektowanego pasa drogowego, będą grawitacyjnie spływały do rowów trawiastych oraz do krutek wpustów deszczowych, wchodzących w skład systemu kanalizacji deszczowej.

Ponadto na system powierzchniowego odwodnienia korpusu drogi będą składały się przepusty drogowe, głównie na rowach melioracyjnych i ciekach:

- przepust nr PP-01 - przepust na rzece Jankówka (Leonka), nie służy do odprowadzania wód z pasa drogowego projektowanej drogi; istniejący przepust betonowy 2xØ150 na rzece Jankówce
 - 0+717(km projektowanej drogi)
 - rodzaj i przekrój: ramowy
- przepust nr PP-02 - projektowany przepust łączący projektowany rów odwadniający z rzeką Jankówką, wlot na projektowanym rowie po lewej stronie drogi, po prawej stronie drogi projektowana studnia rewizyjna, wylot po prawej stronie drogi do rzeki Jankówki - przepust służy do odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego projektowanej drogi
 - 0+728 (km projektowanej drogi)
 - rodzaj i przekrój: ramowy
- przepust nr PP-02 - projektowany przepust łączący projektowany rów odwadniający z rzeką Jankówką, wlot na projektowanym rowie po lewej stronie drogi, po prawej stronie drogi projektowana studnia rewizyjna, wylot po prawej stronie drogi do rzeki Jankówki - przepust służy do odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego projektowanej drogi
 - 0+728 (km projektowanej drogi)
 - rodzaj i przekrój: kołowy,
- przepust nr PP-03 - projektowany przepust z rur PP SN16 100, wlot w projektowanej studni rewizyjnej po prawej stronie drogi na połączeniu istniejącego i projektowanego przepustu, wylot w projektowanym rowie drogowym po lewej stronie drogi - przepust nie służy do odprowadzania wód z pasa drogowego projektowanej drogi; istniejący przepust betonowy Ø100, wylot do istniejącego rowu
 - 0+997 (km projektowanej drogi)
 - rodzaj i przekrój: kołowy
- przepust nr PP-04 - przepust na istniejącym rowie melioracyjnym, projektowany przepust będzie posiadał wlot po prawej stronie drogi, wylot po lewej stronie drogi - przepust nie służy do odprowadzania wód z pasa drogowego projektowanej drogi
 - 1+061(km projektowanej drogi)
 - rodzaj i przekrój: kołowy
- przepust nr PP-05 - przepust na istniejącym rowie melioracyjnym, projektowany przepust będzie posiadał wlot po prawej stronie drogi, wylot po lewej stronie drogi - przepust nie służy do odprowadzania wód z pasa drogowego projektowanej drogi
 - 1+168 (km projektowanej drogi)
 - rodzaj i przekrój: kołowy
- przepust nr PP-06 - przepust na istniejącym rowie melioracyjnym, odprowadzenie wody z projektowanego rowu dodatkowej jezdni prawej, projektowany przepust będzie

posiadał wlot, po prawej stronie drogi - odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z projektowanego rowu dodatkowej jezdni prawej, wylot po lewej stronie drogi - przepust służy do odprowadzania wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego projektowanej drogi

- 1+236 (km projektowanej drogi)
- rodzaj i przekrój: kołowy.

Teren przewidziany pod planowaną inwestycję stanowią działki prywatne w postaci pól uprawnych, nieużytków i z zabudową mieszkaniową oraz istniejące pasy dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkiej, z którymi omawiana droga będzie się łączyć poprzez różnego rodzaju skrzyżowania (ronda i skrzyżowania skanalizowane z wydzielonymi pasami skrętu).

W pierwszych liniach zabudowy (w pasie do 100 m od krawędzi projektowej jezdni), położonych wzdłuż prawej i lewej strony, projektowanej drogi publicznej, zlokalizowane są 23 budynki mieszkalne, wchodzące w skład terenów:

- zabudowy jednorodzinnej MN,
- zabudowy jednorodzinnej z dopuszczeniem zabudowy zagrodowej MN/U.

W stanie istniejącym, na początku zakresu droga będzie posiadała połączenie w jednym poziomie z drogą wojewódzką nr 824 (projektowane skrzyżowanie typu rondo) i dalej będzie biegła przez tereny pól uprawnych, nieużytków, pas linii kolejowej wąskotorowej i skrajem działek z zabudową mieszkaniową. Następnie projektowana droga przecina drogę powiatową nr DP 2618L - ul. Rybacka (projektowany zespół dwóch skrzyżowań skanalizowanych z wydzielonymi lewoskrętami). Po minięciu ul. Rybackiej droga przebiega po szerokiej grobli, rozdzielającej dwa sztuczne zbiorniki wodne (kąpielisko miejskie i łowisko PZW), na której usytuowana jest droga o nawierzchni z kruszywa. Za zbiornikami projektowana droga przebiega nad rzeką Jankówką (Leonką) by dalej kontynuować swój bieg w ciągu istniejącej drogi z kruszywa, której sąsiedztwo stanowią po prawej stronie tereny kolejki wąskotorowej, a po lewej rowu doprowadzającego wodę do stawów hodowlanych. Następnie projektowana droga odchodzi w kierunku wschodnim przechodząc nad rowem doprowadzającym wodę do stawów hodowlanych i wchodzi na grunty prywatne, gdzie na początkowym odcinku dominują nieużytkowane łąki kośne a następnie pola uprawne. Na końcu projektowana droga łączy się z drogą gminną DG 113477L ul. Fabryczna (projektowane skrzyżowanie typu rondo).

W związku z planowaną budową drogi, zmieni się istniejący (rzeczywisty) sposób zagospodarowania terenów przewidzianych pod projektowany pas drogowy, które będą wykupione pod projektowany pas drogowy na podstawie decyzji ZRID. Powyższe wynika z planowanej budowy nowej drogi, umiejscowienia w projektowanym pasie drogowym tak elementów infrastruktury drogowej jak: jezdni drogi głównej, ścieżki pieszo-rowerowej, chodniki, skrzyżowania z innymi drogami publicznymi, zjazdy indywidualne i publiczne, dodatkowe jezdnie, system zagospodarowania wód opadowych i roztopowych.

W ramach planowanej budowy drogi wykonane będą prace rozbiórkowe: rozbiórka istniejących wierzchnich warstw konstrukcji jezdni dróg bitumicznych, rozbiórka przepustów na rzece Jankówka (Leonka) i rowie doprowadzającym, rozbiórka ogrodzeń działek, przewidzianych do wykupu pod powierzchnię projektowanego pasa drogowego. W ramach inwestycji nie przewiduje się rozbiórki budynków, w tym budynków mieszkalnych.

W raporcie dokonano analizy porównawczej możliwych wariantów przedsięwzięcia: wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, a także racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

Różnica pomiędzy wariantem preferowanym przez Wnioskodawcę - W1 a racjonalnym wariantem alternatywnym - W2 polega na zastosowaniu odmiennej budowy konstrukcji nawierzchni drogi. W wariantcie W1 zaprojektowano konstrukcję nawierzchni

drogi z zastosowaniem nawierzchni jezdni o parametrach ograniczających emisję hałasu komunikacyjnego (warstwa ścieralna jezdni wykonana z mieszanki mineralno-asfaltowej SMA8). W wariantcie W2 zaprojektowano konstrukcję nawierzchni drogi z zastosowaniem nawierzchni jezdni z betonu. Zastosowanie odmiennych rodzajów nawierzchni jezdni ma największe odzwierciedlenie w poziomie emisji hałasu komunikacyjnego do środowiska z projektowanej drogi dla poszczególnych wariantów. Potwierdzeniem tego są wykonane obliczenia hałasu dla wariantu W1 i wariantu W2 dla prognozy ruchu pojazdów obliczonej w roku 2035 (10 lat po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania).

Dla wariantu W1 (nawierzchnia z SMA8) dla prognozy ruchu obliczonej w 2035r. otrzymano niewielkie przekroczenia, dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze nocy, w dwóch przyjętych punktach recepcyjnych. Przekroczenia wystąpiły w sąsiedztwie skrzyżowania z ulicą Fabryczną. Są to przekroczenia dochodzące do 0,6 dB w porze nocy. W raporcie podkreślono, że tej wielkości przekroczenia mieszczą się w granicach błędu programu obliczeniowego. W związku z powyższym podczas użytkowania drogi będzie wymagany monitoring hałasu. Zarządca drogi w rok po oddaniu do użytkowania projektowanej drogi, wykona pomiary hałasu wraz z pomiarem rzeczywistego natężenia ruchu na drodze.

Dla wariantu W2 (nawierzchnia betonowa) dla prognozy ruchu obliczonej w 2035r. otrzymano znaczne przekroczenia, dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze nocy, w czterech przyjętych punktach recepcyjnych. Największe przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wystąpiły w sąsiedztwie skrzyżowania z ulicą Fabryczną. Są to przekroczenia dochodzące do 3,6 dB w porze nocy. W związku z wykazanymi znacznymi przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, Zarządca drogi dla wariantu W2 wykona w obrębie skrzyżowania z ul. Fabryczną zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych. Zarządca drogi w rok po oddaniu do użytkowania projektowanej drogi, wykona pomiary hałasu wraz z pomiarem rzeczywistego natężenia ruchu na drodze, w celu sprawdzenia wykonanych ekranów akustycznych.

W analizie wariantowej przedsięwzięcia podkreślono ponadto, że wariant W2 ze względu na zaprojektowanie konstrukcji nawierzchni jezdni z zastosowaniem betonowej warstwy ścieralnej będzie o ok. 20 % droższy w wykonaniu od wariantu W1. Ponadto wyższy koszt realizacji przedsięwzięcia w wariantcie W2 spowodowany będzie koniecznością budowy w obrębie skrzyżowania z ul. Fabryczną zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów.

W raporcie wykazano, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska spośród wariantów realnych do zrealizowania jest Wariant nr 1 preferowany przez Wnioskodawcę - W1, przede wszystkim z uwagi na niższą prognozowaną emisję hałasu i w konsekwencji mniejsze negatywne oddziaływanie na ludzi i środowisko.

Teren inwestycji stanowi mozaikę siedlisk półnaturalnych i antropogenicznych. Do środowisk o najniższym stopniu przekształcenia należą stawy położone po obydwu stronach inwestycji w km od ok. 0+400 do ok. 0+700. W zbiornikach wodnych występuje szczątkowa roślinność podwodna składająca się ze skupień inwazyjnej moczarki kanadyjskiej *Elodea canadensis* i rogatka sztywnego *Ceratophyllum demersum*, natomiast brzegi porasta wąski pas szuwaru trzcinowego *Phragmites australis*. Trzcina porasta także brzegi Jankówki/Leonki, na których obficie występuje również inwazyjna kolczurka klapowana *Echinocystis lobata*.

W km od ok. 1+170 do ok. 1+210 teren inwestycji sąsiaduje i częściowo przecina obniżenie, które historycznie wykorzystywane było jako łąki kośne. Następnie wykorzystywano je jako stawy, a obecnie jest to jeden zbiornik wodny ze szczątkową roślinnością tworzoną przez zespół turzycy błotnej *Caricetum acutiformis* i zarośla wierzbowe, a na brzegach także drzewa. W km ok. 1+210 do ok. 1+235 inwestycja przecina łąkę kośną, która pod względem fito-socjologicznym stanowi zespół wiechliny łąkowej i kostrzewy czerwonej *Poa-Festucetum rubrae*. Wskazana łąka kwalifikuje się do

siedliska 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), wymienionego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (t. j. Dz. U. z 2014r., poz. 1713). Uproszczony skład gatunkowy siedliska, spowodowany prawdopodobnie podsiewem traw, wskazuje na zły stan jego zachowania.

Na północ od km ok. 1+240 do km ok. 1+500 występują zabagnione, nieużytkowane i zdegradowane zbiorowiska łąkowe, w których duży udział ma nawłóć późna *Solidago gigantea*. Na uwagę zasługuje małe obniżenie w km ok. 0+250 porośnięte przez trzciny. Występuje w nim mech mokradłoszka zaostrowana *Calliergonella cuspidata*, podlegający ochronie częściowej na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 1409).

Na terenie inwestycji powszechnie występuje roślinność ruderalna i segetalna, związana ze stałym i silnym oddziaływaniem antropogenicznym. Na tego typu siedliska składają się grunty uprawne w km od ok. 0+000 do km ok. 0+300 (uprawa zbóż, warzyw, drzew owocowych), ugory i zarastające sady. Grobla między stawami porośnięta jest przez murawowe fitocenozy pozostające pod stałym wpływem oddziaływania mechanicznego (parkujące samochody, wydeptywanie).

Charakter synantropijny ma także roślinność w km od ok. 0+700 do km ok. 1+320, na którą składają się ziołorośla z dużym udziałem pokrzywy zwyczajnej (występujące w sąsiedztwie kanału po wschodniej stronie inwestycji), spontaniczna zieleń wysoka po wschodniej stronie obecnej drogi i nasadzenia po stronie zachodniej. Na tym odcinku występują zadrzewienia tworzone przez obsiewający się klon jesionolistny *Acer negundo*, topolę czarną *Populus nigra*, wierzbę białą i kruchą *Salix alba* i *S. fragilis* i orzech włoski *Juglans regia*. Krzewy obejmują skupienia bzu czarnego *Sambucus nigra*, śliwy mirabelki *Prunus domestica*, róży dzikiej *Rosa canina* i czeremchy zwyczajnej *Padus avium*.

W rejonie inwestycji występują także zbiorowiska polihemerobowe, budowane przez wyspecjalizowaną roślinność synantropijną lub zbiorowiska pionierskie porastające podłoża sztuczne. Występują one w obrębie torowiska kolejki wąskotorowej, które planowana inwestycja przecina w km ok. 0+095 oraz terenu kolejowego położonego w km od ok. 0+730 do km ok. 0+970, na zachód względem planowanej drogi.

W rejonie inwestycji stwierdzono występowanie szeregu gatunków zwierząt wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2380). Spośród owadów odnotowano obecność trzmieła ziemnego *Bombus terrestris*, podlegającego ochronie częściowej.

Niewątpliwie najcenniejszą grupę stanowią płazy, których obecność związana jest z występującymi zbiornikami wodnymi i podmokłościami. Grzebiuszkę ziemną *Pelobates fuscus* podlegającą ochronie ścisłej odnotowano w podmokłości przeznaczonej do likwidacji, usytuowanej w km ok. 0+250. Kumak nizinny *Bombina bombina*, także podlegający ochronie ścisłej oraz wymieniony w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000, był stwierdzony w podmokłościach po lewej stronie planowanej drogi w km od ok. 0+800 do km ok. 1+000, położonych poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Na tym terenie odnotowano również obecność rzekotki drzewnej *Hyla arborea* (ochrona ścisła) oraz żab zielonych *Rana esculenta complex* i ropuchy szarej *Bufo bufo* podlegających częściowej ochronie.

Żaby zielone były obecne także w stawach przylegających do grobli, po której będzie przebiegała planowana inwestycja. Natomiast ropucha szara została także stwierdzona w podmokłości przewidzianej do likwidacji, usytuowanej w km ok. 0+250. W okresie wiosennej migracji odnotowano przedstawiciela żab brunatnych nieoznaczonego do gatunku, przy czym nie zidentyfikowano jego zbiornika rozrodczego. Spośród gadów na torowisku kolejki wąskotorowej w początkowym fragmencie inwestycji, potwierdzono obecność podlegającej częściowej ochronie jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*.

Ze względu na obecność różnorodnych siedlisk, stosunkowo bogata w gatunki jest awifauna. Stwierdzono występowanie łabędzia niemego *Cygnus olor*, kosa *Turdus merula*, kwiczoła *Turdus pilaris*, dzięcioła dużego *Dendrocopos major*, zięby *Fringilla coelebs*, sierpówki *Streptopelia decaocto*, kopciuszkę *Phoenicurus ochruros*, oknówki *Delichon urbicum*, mazurka *Passer montanus*, bogatki *Parus major*, kulczyka *Serinus serinus*, szpaka *Sturnus vulgaris*, szczygła *Carduelis carduelis*, makolągwy *Linaria cannabina*, śmieszki *Chroicocephalus ridibundus*, cyranki *Anas querquedula*, perkoza dwuczubego *Podiceps cristatus*, dzięcioła zielonego *Picus viridis*, błotniaka stawowego *Circus aeruginosus*, modraszki *Cyanistes caeruleus*, potrzyszka *Emberiza calandra*, bociana białego *Ciconia ciconia*, kszycy *Gallinago gallinago*, wodnika *Rallus aquaticus*, brzęczki *Locustella luscinioides*, śpiewaka *Turdus philomelos*, piegży *Sylvia curruca*, cierniówki *Sylvia communis*, łożówki *Acrocephalus palustris*, kokoszki *Gallinula chloropus* i trzciniaka *Acrocephalus arundinaceus*. Wymienione gatunki podlegają ochronie ścisłej. Ponadto występują częściowo chroniona sroka *Pica pica* oraz gatunki łowne: krzyżówka *Anas platyrhynchos*, łyska *Fulica atra*, czernica *Aythya fuligula*.

Chroniona teriofauna reprezentowana jest przez bobra *Castor fiber* i wydrę *Lutra lutra*, objęte ochroną częściową oraz podlegające ochronie ścisłej nietoperze: nocka dużego *Myotis myotis*, nocka rudego *Myotis daubentonii*, nocka *Natterera Myotis nattereri*, borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, karlika drobnego *Pipistrellus pygmaeus*, karlika większego *Pipistrellus nathusii*, mroczka posrebrzanego *Vespertilio murinus*, mroczka późnego *Eptesicus serotinus* i nieoznaczonego do gatunku Gacek *Plecotus sp.* Bóbr, wydra i nocek duży figurują w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000.

Analizowana inwestycja przebiega w odległości ok. 250 metrów od budynku Liceum Ogólnokształcące im. Adama Mickiewicza w Opolu Lubelskim, na którego strychu funkcjonuje kolonia rozrodcza nocka dużego. Budynek szkoły wraz z potencjalnymi obszarami żerowania ww. gatunku znajduje się w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk Opole Lubelskie PLH060054. Niemal cała inwestycja, za wyjątkiem niewielkiego południowego fragmentu, znajduje się w granicach wskazanego obszaru Natura 2000. Nocek duży stanowi jedyny przedmiot ochrony obszaru.

Nocek duży prowadzi nocny tryb życia, wylatując na żer ze swych dziennych schronień dość późno po zachodzie słońca. Jest bardzo przywiązany do swoich kryjówek, stąd też duże zagrożenie stanowią dla niego remonty obiektów w obrębie których funkcjonują kolonie rozrodcze. Poza zapewnieniem odpowiedniej jakości schronieniom dziennym, przede wszystkim obiektom w których funkcjonują kolonie rozrodcze, równie ważna jest obecność odpowiednich liniowych struktur w krajobrazie, przede wszystkim szpalerów i alei drzew, wzdłuż których osobniki przemieszczają się pomiędzy schronieniami letnimi (w tym koloniami rozrodczymi) a żerowiskami, jak również pomiędzy schronieniami letnimi a zimowiskami.

Zarządzeniem z dnia 29 kwietnia 2014 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie ustanowił plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Opole Lubelskie PLH060054 (Dz. Urz. Woj. Lubel. z 2014 r., poz. 1877). Wśród zagrożeń nie wymieniono inwestycji związanych z budową dróg, ale jako zagrożenie potencjalne

wskazano wycinkę drzew przydrożnych. Nadmienić należy, że w planie zadań ochronnych nie zawarto wskazań do zmian w dokumentach planistycznych gminy Opole Lubelskie, w tym również w odniesieniu do proponowanego powiązania ulicy Lubelskiej z ulicą Fabryczną, jako tzw. „obejścia wschodniego”, w osi którego przebiega planowana inwestycja.

Miejsca żerowisk i przelotów nocka dużego w rejonie obszaru Natura 2000 Opole Lubelskie zostały stosunkowo dobrze rozpoznane w wyniku badań telemetrycznych prowadzonych w 2018 i 2019 roku. Pomimo tego, że autorzy badań nie określili precyzyjnie głównych korytarzy migracji pomiędzy kolonią rozrodczą a żerowiskami, to uzyskane wyniki wskazują na istotne znaczenie terenów przyległych do rzeki Jankówki/Leonki.

Największą liczebność i różnorodność gatunkową nietoperzy zaobserwowano w okolicy zbiorników wodnych oraz wzdłuż odcinka drogi porośniętego drzewami. Największa liczba stwierdzeń dotyczyła borowca wielkiego, dalej karlika drobnego, karlika większego oraz nocka dużego.

Liczba stwierdzeń z pewnością nie przekłada się na liczbę osobników. Karliki i borowce przebywały na terenie planowanej inwestycji przez długi czas, bowiem stanowi dla nich dogodne żerowisko, a zatem pojedyncze osobniki mogły nagrywać się wielokrotnie. Natomiast liczba nocków dużych była w rzeczywistości znacznie wyższa, ponieważ osobniki tego gatunku tylko przelatowały nad terenem projektowanej drogi, w drodze na docelowe żerowiska oddalone o kilka kilometrów. Ponadto ograniczony zasięg detektora, z wykorzystaniem którego prowadzono badania, umożliwiał wyłącznie rejestracje osobników przelatujących bezpośrednio w jego otoczeniu. Z uwagi na krótki okres prowadzenia badań detektorowych, kiedy samice nocków dużych były w zaawansowanej ciąży, uzyskane wyniki należy traktować wstępnie i orientacyjnie, ponieważ zachowanie zwierząt w czasie migracji, wychowu młodych, okresu godowego czy w innym momencie rocznego cyklu aktywności, a także w innych warunkach pogodowych, może odbiegać od zaobserwowanych w czasie badań. Niemniej można wykluczyć żerowanie nocka dużego w rejonie planowanej inwestycji, z uwagi na brak terenów typowo leśnych. Prawdopodobne jest także twierdzenie, że nocki duże po opuszczeniu kolonii rozrodzkiej kierują się w pierwszej kolejności do źródła wody. Tym samym istotną rolę w funkcjonowaniu kolonii odgrywają stawy położone w rejonie inwestycji.

Sformułowane w planie zadań ochronnych cele działań ochronnych obejmują:

- utrzymanie populacji nocka dużego na poziomie 50 - 500 sztuk,
- wyeliminowanie zagrożeń w postaci ewentualnego nieumyślnego zniszczenia kolonii wskutek nieautoryzowanej penetracji, wandalizmu lub niewłaściwie przeprowadzonego remontu dachu lub poddasza,
- zachowanie potencjalnych żerowisk kolonii oraz przeciwdziałanie zagrożeniom dla tras przelotu przedmiotu ochrony,
- poszerzenie wiedzy na temat miejsc żerowania oraz tras przelotu przedmiotu ochrony.

Budynek, w którym funkcjonuje kolonia rozrodcza nocka dużego, z uwagi na odległość od planowanej drogi, znajduje się poza zasięgiem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Z tego względu inwestycja pozostanie bez wpływu na jakość schronienia letniego nocka dużego, tj. budynku w którym funkcjonuje kolonia rozrodcza oraz jego bezpośrednie otoczenie. Inwestycja w żaden sposób nie wpłynie na możliwość poszerzenia wiedzy na temat miejsc żerowania oraz tras przelotu przedmiotu ochrony.

Zagrożenia związane z realizacją i funkcjonowaniem planowanej inwestycji obejmują przede wszystkim możliwą śmiertelność nietoperzy w wyniku kolizji z poruszającymi się pojazdami oraz przerwanie szlaków migracji pomiędzy kolonią

rozrodczą a obszarami żerowisk w skutek planowanej wycinki drzew. Wskazane oddziaływania mogą utrudnić osiągnięcie celów w zakresie utrzymania liczebności populacji nocka dużego na poziomie 50 - 500 osobników oraz przeciwdziałania zagrożeniom dla tras przelotu. Z tego względu wskazano szereg warunków, których spełnienie ograniczy prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych oddziaływań.

Najważniejszym z nich jest wprowadzenie ograniczenia prędkości. Autorzy raportu zaproponowali, by ograniczenie obowiązywało na odcinku drogi przebiegającym przez groblę między stawami i ciek Jankówka/Leonka. Niemniej z uwagi na niepełne rozpoznanie obecności nietoperzy w całym okresie funkcjonowania kolonii, ograniczenie prędkości należy wprowadzić na dłuższym odcinku drogi, tj. od km 0+200 do km 1+100.

Mając na uwadze fakt, że aktywność nocka dużego rozpoczyna się stosunkowo późno po zachodzie słońca, a żerowiska gatunku są istotnie oddalone od planowanej drogi, przy wprowadzeniu ograniczenia prędkości ryzyko kolizji osobników z pojazdami jest niskie, tym bardziej, że natężenie ruchu pojazdów w godzinach nocnych jest z reguły niewielkie. Niemniej kierując się zasadą przezorności, przychyłono się do propozycji zastosowania ekranu przeciwolśnieniowego w miejscu przecięcia inwestycji z rzeką Jankówką/Leonką.

Niezależnie od powyższego należy prowadzić monitoring, celem którego jest określenie ewentualnej śmiertelności nietoperzy w wyniku kolizji z pojazdami. Monitoring należy prowadzić na całym odcinku drogi, na którym obowiązywać będzie ograniczenie prędkości, przez kolejne trzy sezony rozrodcze od momentu oddania inwestycji do eksploatacji. Jeżeli przez pierwsze dwa lata badań nie zostaną potwierdzone kolizje nietoperzy z pojazdami, można zrezygnować z kontynuacji monitoringu w kolejnym roku.

Raporty roczne z monitoringu śmiertelności nietoperzy powinny zawierać co najmniej: charakterystykę terenu badań, opis metodyki badań z podaniem dokładnych terminów i częstotliwości prowadzonych obserwacji oraz panujących warunków pogodowych, zestawienie wyników monitoringu śmiertelności nietoperzy (wskazanie gatunku, płci i grupy wiekowej oraz ilości ofiar), wskazanie miejsc w których stwierdzono truchła (poprzez podanie współrzędnych), analizę i ocenę skuteczności (efektywności) zastosowanych działań minimalizujących, dane fotograficzne, mapy z oznaczeniem miejsc odnalezienia ofiar kolizji, ewentualną propozycję dodatkowych działań minimalizujących.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością wycięcia ok. 200 szt. drzew, reprezentowanych głównie przez klon jesionolistny, wierzbę kruchą, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, topolę czarną, brzozę brodawkowatą *Betula pendula*, olszę czarną *Alnus glutinosa*, klon pospolity *Acer platanoides*, topolę osikę *Populus tremula*, orzech włoski i lipę drobnolistną *Tilia cordata*. Ponadto zniszczeniu ulegnie ok. 5 000 m² krzewów, reprezentowanych głównie przez wierzbę wiciową *Salix viminalis*, bez czarny, śliwę mirabelkę i śliwę domową *Prunus domestica*.

Z punktu widzenia ochrony nietoperzy niezwykle ważną funkcję pełnią zadrzewienia, przede wszystkim te o charakterze liniowym. Z tego też względu wprowadzono warunki dotyczące ochrony drzew nieprzeznaczonych do usunięcia, jak i również w zakresie kształtowania nowych zadrzewień o charakterze liniowym. Do nasadzeń wzdłuż rzeki Jankówki/Leonki zasadne jest wykorzystanie olszy czarnej. Jednocześnie należy przychylić się do propozycji wprowadzenia nasadzeń wzdłuż grobli pomiędzy stawami, z wykorzystaniem wierzb *Salix* spp., co podniesie pułap przelotu nietoperzy, a w związku z tym ograniczy prawdopodobieństwo kolizji z poruszającymi się pojazdami. Odpowiednie kształtowanie zadrzewień liniowych zapewni funkcjonowanie właściwych powiązań przestrzennych pomiędzy kolonią rozrodczą nocka dużego zlokalizowaną na strychu Liceum Ogólnokształcącego im. Adama Mickiewicza w Opolu Lubelskim, a obszarami żerowisk położonymi we wschodniej części ostoi.

Równie istotne z punktu widzenia ochrony nietoperzy jest odpowiednie zaprojektowanie oświetlenia drogi. Odpowiednia temperatura oświetlenia ma na celu

ograniczenie wabienia owadów, co mogłoby prowadzić do zwiększonej aktywności polujących na nie nietoperzy, co z kolei mogłoby prowadzić do zwiększonej śmiertelności. Z kolei zmniejszenie natężenia światła ma na celu ograniczenie efektu barierowego - silne oświetlenie działa na chiropterofaunę odstraszająco.

Analizowany teren leży poza obszarem korytarzy ekologicznych istotnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i kontynentalnej, w tym także dla zachowania spójności obszarów Natura 2000.

Uwzględniając rodzaj, zakres, charakter i usytuowanie przedsięwzięcia, można stwierdzić, że przy spełnieniu wskazanych warunków, nie spowoduje ono pogorszenia stanu siedliska gatunku, dla ochrony którego wyznaczono obszar Natura 2000 Opole Lubelskie PLH06005. Nie wpłynie także negatywnie na populację nocka dużego, dla ochrony której wyznaczono obszar Natura 2000 oraz nie pogorszy integralności obszaru, ani jego powiązań z innymi obszarami sieci Natura 2000.

Przedsięwzięcie nie spowoduje uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000, ani innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu sieci Natura 2000. Przedsięwzięcie nie spowoduje oddziaływań, które mogłyby wywołać efekt skumulowany w postaci wpływu na obszary Natura 2000. Oddziaływania towarzyszące realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia, nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywierać znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000.

W ramach inwestycji przewidziano wykonanie czterech przepustów – jeden w osi rzeki Jankówki/Leonki usytuowany w km ok. 0+717 oraz trzy pozostałe związane z obecnością rowów (melioracyjnych lub doprowadzających wodę) w km ok. 1+061, 1+168 i 1+236. Zgodnie z treścią raportu, wskazanym obiektom zostanie przypisana także funkcja ekologiczna, tj. przejść dla płazów i małych zwierząt. Autorzy raportu zaproponowali także wykonanie ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów i małych zwierząt. Mając na względzie uwarunkowania techniczne i topograficzne, elementy ochronno-naprowadzające należy sytuować pomiędzy przepustami położonymi w km ok. 1+061, 1+168 i 1+236.

Ze względu na ogroblowanie rzeki Jankówki/Leonki oraz przylegający do niej kompleksu stawów, migracje płazów odbywają się do/ze stawów, poprzez rzekę, a zatem szlaki migracyjne nie przecinają planowanej drogi (szlaki migracji będą równoległe do planowanej drogi).

Wszystkie z planowanych przepustów zostaną zespolone z rowami bądź rzeką Jankówką/Leonką. W przypadku planowanego przepustu usytuowanego na rzece Jankówce/Leonce, z uwagi na stały przepływ wody, należy zastosować półki lub strefy gruntowe. Ważne jest, aby współczynnik ciasnoty wszystkich przepustów był większy od 0,07. Ochronie płazów będą sprzyjały także zabezpieczenia elementów kanalizacji przez możliwością przedostania się do nich zwierząt.

W związku z tym, że ogrodzenia ochronno-naprowadzające będą poprowadzone wzdłuż skarp i rowów, do ich wykonania należy wykorzystać prefabrykaty betonowe, tak by zostały wbudowane w skarpy rowów bądź nasypy drogi. Proponowane rozwiązanie zapewni szczelność ogrodzeń oraz trwałość przyjętych rozwiązań, a jednocześnie ograniczy konieczność wykonywania w przyszłości prac konserwacyjnych. Poza elementami ochronno-naprowadzającymi rowy powinny posiadać skarpy trawiaste, o łagodnym nachyleniu tj. nie większym niż 1:2.

Pomimo tego, że rzeka Jankówka/Leonka dawno utraciła naturalny charakter (w wyniku regulacji koryta), należy ograniczyć wprowadzanie dalszych elementów sztucznych. Z tego względu do umocnienia koryta w rejonie planowanego przepustu, należy wykorzystać materiały pochodzenia naturalnego, tj. kamień i faszynę. Z uwagi na niewielki zakres robót oraz niewielkie przepływy, nie wprowadzono ograniczeń

co do terminu wykonywania prac związanych z rozbiórką i wykonaniem nowego przepustu oraz umocnieniem koryta rzeki.

Istotną funkcję na etapie realizacji inwestycji będzie pełnił nadzór przyrodniczy. W jego zakresie pozostaje nadzór nad odpowiednią organizacją robót oraz poprawnością wykonania elementów mających na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań, w tym przede wszystkim przepustów, ogrodzeń ochronno-naprowadzających oraz ogrodzeń tymczasowych. Niemniej ważna będzie odpowiednia aranżacja nasadzeń drzew, a wcześniej nadzór nad wycinką drzew i krzewów. Ze względu na występowanie gatunków chronionych (zwierząt i roślin) w podmokłości usytuowanej w km ok. 0+250, ważne jest aby przy jej likwidacji dochować należytej staranności. Mając na względzie powszechne występowanie w rejonie inwestycji żab zielonych, które zimują w zbiornikach, należy zastosować odpowiednie rozwiązania (wskazane w warunkach), które wyeliminują możliwość uśmiercenia ewentualnie zimujących w ww. podmokłości osobników.

Jednocześnie należy pamiętać, że wykonanie czynności ustawowo zakazanych w stosunku do dziko występujących zwierząt, roślin lub grzybów należących do gatunków chronionych, każdorazowo wymaga zezwolenia wydawanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody, które określi szczegółowo warunki realizacji wnioskowanych działań.

Obszar planowanej inwestycji położony jest w obrębie udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska”.

Wg Mapy Hydrogeologicznej Polski ePSH planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w jednostce hydrogeologicznej 3 aCr3IV.

Podczas rozpoznania warunków gruntowo-wodnych stwierdzono płytkie zaleganie wód gruntowych na głębokości od 0,8 do 2,1 m p.p.t., z możliwością sezonowego wahania zwierciadła wody w granicach 1,0 m. Woda występuje w formie zwierciadła swobodnego lub nieznacznie napiętego w miejscach przewarstwień gliniastych. Zwierciadło wody stabilizuje się na rzędnych w zakresie 145,8 – 147,2 m n.p.m.

Przedmiotowa inwestycja nie koliduje z komunalnymi ujęciami wód podziemnych oraz ze strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód podziemnych. Najbliższe ujęcia wód podziemnych są zlokalizowane w odległości:

- ok. 195 m w kierunku południowo-zachodnim - 7830010-DAWNA CUKROWNIA – ujęcie kredowe o głębokości 90,5 m;
- ok. 298 m w kierunku zachodnim- 7830079-SZPITAL – studnia o głębokości 58 m ujmująca wody kredowe;
- ok. 68 m w kierunku zachodnim - 7830040-STACJA BENZYNOWA - studnia o głębokości 25,4 m ujmująca wody kredowe.

Planowana do budowy droga koliduje z ciekim pod nazwą Jankówka (Leonka) w km ok. 0+717 projektowanej drogi. Droga będzie przechodziła przepustem nad tym ciekim.

Ponadto projektowana droga koliduje z funkcjonującymi rowami melioracyjnymi w km ok. 1+061 i w km ok. 1+168.

Na odcinku od km ok. 0+390 do km ok. 0+700 projektowana droga posadowiona będzie na grobli zlokalizowanej pomiędzy dwoma sztucznymi zbiornikami wodnymi (kąpielisko miejskie i łowisko PZW), w dolinie rzeki Jankówki (Leonki). Ze względu na występowanie gruntów słabonośnych na odcinku projektowanej drogi, przechodzącym po grobli pomiędzy zbiornikami wodnymi, w celu zachowania właściwej stabilności drogi jej korpus na tym odcinku będzie posadowiony na kolumnach palowych. Długość kolumn będzie zmienna.

Projektowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych o kodzie PLGW200088, zlokalizowanej w dorzeczu Wisły, w regionie wodnym Środkowej Wisły, o powierzchni JCWP 2179,70 km², RZGW w Warszawie.

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych:

- stan ilościowy – dobry, stan chemiczny – dobry, aktualny stan – dobry,
- cel dla stanu chemicznego – dobry stan chemiczny, cel dla stanu ilościowego – dobry stan ilościowy,
- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – niezagrażona.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych Rzecznych oznaczonej kodem RW200023746 Jankówka (Leonka), Zlewnie prawostronnych dopływów Wisły od granicy RZGW Warszawa do ujścia Wieprza, obszar dorzecza Wisły, w regionie wodnym Środkowej Wisły, długość JCW 19,13 km, powierzchnia JCW 68,56 km², RZGW w Warszawie.

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych:

- stan chemiczny – dobry, stan/potencjał ekologiczny – co najmniej dobry, aktualny stan dobry,
- cel dla stanu chemicznego – dobry stan chemiczny, cel dla stanu ekologicznego – dobry potencjał ekologiczny,
- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – niezagrażona.

Z uwagi na rodzaj, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko przewiduje się, iż realizacja i eksploatacja oraz likwidacja przedsięwzięcia nie spowoduje ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oraz będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych, dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planowania gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia czynnikami oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, wody powierzchniowe i podziemne będą:

- zmiana struktury profilu glebowego w wyniku robót ziemnych, prowadzonych przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego,
- spływy wód opadowych i roztopowych z terenu budowy,
- wypłukiwanie zanieczyszczeń z materiałów wykorzystywanych do budowy drogi,
- nieodpowiednie składowanie materiałów budowlanych,
- niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz brak zaplecza sanitarnego lub jego zła organizacja,
- zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi, pochodzącymi z maszyn budowlanych, będących w złym stanie technicznym lub w wyniku ich awarii.

Lokalizację przedsięwzięcia przewidziano w obszarach wrażliwych na zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych, ze względu na występowanie na terenie placu budowy i w jego otoczeniu wód powierzchniowych oraz płytko zalegających wód gruntowych. W związku z powyższym należy zachować szczególną ostrożność podczas prowadzenia robót budowlanych:

- na odcinku drogi przechodzącym na grobli w bezpośrednim sąsiedztwie stawów od km ok. 0+390 do km ok. 0+700;
- związanych z rozbiórką starego i budową nowego przepustu PP-011 w km ok. 0+717 nad rzeką Jankówką;
- polegających na budowie przepustów: PP-02 w km ok. 0+728, PP-03 w km ok. 0+997, w km ok. PP-04 w km ok. 1+061, PP-05 w km ok. 1+168 i PP-06 w km ok. 1+236.

Na etapie realizacji należy zapewnić sprawny sprzęt budowlany, pozbawiony śladów wycieków substancji ropopochodnych podczas prac budowlanych. W przypadku stwierdzenia wycieku substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych należy niezwłocznie podjąć działania w celu usunięcia źródła wycieku oraz neutralizacji zanieczyszczeń.

Ponadto wzdłuż ww. odcinków drogi oraz w pobliżu ww. obiektów inżynierskich przewidzianych do budowy nie można lokalizować zaplecza budowy oraz baz

materiałowych. Teren pod zaplecze budowy należy utwardzić lub usytuować w miejscu o istniejącym podłożu utwardzonym. Wyposażyć zaplecze budowy w szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych, sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych, wannę wychwytową do przechwycenia ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych, pojemnik do gromadzenia zmieszanych odpadów komunalnych.

Głównym źródłem powstawania ścieków na etapie realizacji przedsięwzięcia, będzie funkcjonowanie zaplecza budowy i powstające w związku z tym ścieki socjalno-bytowe. Ilość ścieków wyniesie ok. 10 m³. Ścieki będą gromadzone w szczelnych, przenośnych kabinach sanitarnych ustawionych na terenie zaplecza budowy. Wywozem ścieków będzie się zajmowała firma świadcząca usługi związane z wypożyczeniem kabin sanitarnych.

Wykonana w 2022 r. dokumentacja geotechniczna wskazuje, że podczas prac związanych z budową drogi na odcinku od km ok. 0+390 do km ok. 1+236, może być wymagane odwodnienie wykopów pod posadowienie obiektów inżynierskich i innych elementów wyposażenia drogi.

W przypadku konieczności wykonania odwodnienia wykopów, woda z wykopów zostanie wypompowana na teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Natomiast woda z odwodnienia wykopów wykonanych w ramach budowy przepustów na rowach melioracyjnych będzie odprowadzana bezpośrednio do tych rowów. Inwestor zobowiązany będzie zgodnie z art. 394 ust. 1 pkt 7 i 8 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne do dokonania zgłoszenia wodnoprawnego.

Planowane rozwiązania w zakresie sposobu przeprowadzenia drogi przez groblę pomiędzy zbiornikami (stawami) należy dostosować od stwierdzonych badaniami warunków hydraulicznych podłoża. Nie mogą one skutkować zmianą powiązań wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianami warunków przepływu wód. Należy zastosować pale z materiałów dostosowanych do warunków budowy, odpornych na chemiczne działanie wody.

Zakres planowanych prac w korycie rzeki Jankówki będzie obejmował rozbiórkę istniejącego przepustu, budowę nowego przepustu, umocnienie koryta rzeki powyżej i poniżej przepustu. Celem ograniczenia oddziaływań na wody rzeki Jankówki i pas przybrzeżny rzeki:

- prace polegające na rozbiórce istniejącego przepustu i budowie nowego będą prowadzone z brzegów rzeki oraz z istniejącego obiektu i nowego przepustu,
- nie można dopuścić do wjeżdżania sprzętem budowlanym do rzeki,
- umocnienie koryta rzeki należy ograniczyć do niezbędnego minimum, wymaganego dla zabezpieczenia konstrukcji nowego przepustu, a do umocnienia wykorzystać materiały naturalne.

Na etapie eksploatacji źródłem bezpośrednich negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody gruntowe, mogą być zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych spływających z nawierzchni utwardzonych dróg oraz wycieki niebezpiecznych dla środowiska substancji powstających w wyniku wypadków drogowych.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziano odprowadzanie wód opadowych i roztopowych za pomocą wysoko koszonych trawiastych rowów odwodnieniowych. Z dokonanej w raporcie analizy wynika, że przy zakładanym natężeniu ruchu w roku 2025 – prognozowana redukcja zanieczyszczeń w trawiastych rowach wyniesie na poziomie: 40% redukcja dla S_{zo} i 20% dla S_e. Ponadto w skład systemu odwodnieniowego projektowanego korpusu drogi będą wchodziły odcinki kanalizacji deszczowej, na wyposażeniu których będą uliczne wpusty deszczowe, komory osadnicze.

Celem ochrony wód powierzchniowych i podziemnych droga na odcinku przebiegającym po grobli pomiędzy zbiornikami (stawami) tj. od km 0+390 do km 0+700

będzie posiadała przekrój uliczny, czyli jezdnia będzie ograniczona z dwóch stron krawężnikami. Wody opadowe i roztopowe z tego odcinka poprzez wpusty deszczowe będą kierowane do kanału deszczowego usytuowanego pod drogą. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych nie będą spływały do sąsiadujących z drogą stawów oraz do rowów melioracyjnych. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane z dwóch odcinków projektowanej kanalizacji deszczowej do rzeki Jankówki oraz na końcowym odcinku, w obszarze ul. Fabrycznej do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Planowany system odwodnienia drogi przy zastosowaniu trawiastych rowów drogowych i urządzeń podczyszczających w formie komór osadniczych ulicznych wpustów kanalizacji deszczowej, powinien zapewnić dotrzymanie odpowiednich wartości stężeń zanieczyszczeń w zakresie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1311).

Ponadto w celu zapewnienia utrzymania wysokiej skuteczności systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z powierzchni utwardzonych projektowanego pasa drogowego, należy zapewnić regularne oczyszczanie osadników wpustów deszczowych i studzienek kanalizacyjnych z naniesionych osadów oraz regularne koszenie trawy w rowach odwadniających na wysokość ok. 10 cm. Ponadto, należy możliwie maksymalnie ograniczać stosowanie środków chemicznych (chlorek, chlorek wapnia, chlorek magnezu) do usuwania śliskości nawierzchni w okresie zimowym.

Z dokonanej analizy wynika, że po zastosowaniu i dotrzymaniu podczas eksploatacji i w fazie realizacji powyższych rozwiązań technicznych i działań organizacyjnych inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne wody powierzchniowe i podziemne.

Przedsięwzięcie związane jest z emisją hałasu do środowiska. W sąsiedztwie projektowanej obwodnicy znajdują się tereny podlegające ochronie przed hałasem, zlokalizowane na terenach przeznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Opola Lubelskiego pod: zabudowę jednorodziną (MN), zabudowę mieszkaniową jednorodziną z dopuszczeniem zabudowy zagrodowej (MN/RM), zabudowę mieszkaniową jednorodziną z dopuszczeniem zabudowy usługowej (MN/U) oraz pod tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (USWS, UTS), przy czym w analizie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny, dla terenów oznaczonych symbolami MN, MN/RM i MN/U przyjęto wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Zgodnie z Tabelą 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112), dopuszczalne poziomy hałasu powodowanego przez źródła takie,

jak drogi wynoszą:

- dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 61 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy,
- dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych – odpowiednio 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu powodowana pracą ciężkich maszyn budowlanych oraz ruchem środków transportu (samochodów ciężarowych). Pogorszenie warunków akustycznych w otoczeniu planowanej drogi będzie miało charakter okresowy, ustąpi po zakończeniu robót. Zastosowanie przewidywanych rozwiązań chroniących środowisko, takich jak ograniczenie prowadzenia prac budowlanych wyłącznie do pory dziennej, wykorzystywanie sprzętu w dobrym stanie technicznym, ograniczanie równoczesnej pracy sprzętu najbardziej uciążliwego pod względem

akustycznym, stosowanie przenośnych ekranów akustycznych, lokalizowanie zapleczy budowy oraz baz materiałowych w oddaleniu od terenów zabudowy chronionej przed hałasem, przyczyni się do zminimalizowania wpływu etapu realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny.

W celu określenia skali możliwego oddziaływania akustycznego na etapie użytkowania przedsięwzięcia, powodowanego w wyniku ruchu samochodowego odbywającego się po przedmiotowej drodze, przeprowadzono analizę akustyczną.

Przewidywany zasięg hałasu określono z wykorzystaniem programu komputerowego przeprowadzającego obliczenia zgodnie z zalecaną metodą referencyjną.

Prognozę hałasu wykonano dla każdego z analizowanych wariantów planowanego przedsięwzięcia. Analizę wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny przeprowadzono dla następujących horyzontów czasowych:

- 1) 2025 r. – przewidywany termin oddania drogi do użytkowania,
- 2) 2035 r. – 10 lat po oddaniu drogi do użytkowania.

Obliczenia równoważnego poziomu dźwięku wykonano dla pory dziennej i dla pory nocnej. Do określenia natężenia ruchu na projektowanej drodze wykorzystano wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2020 r. w punkcie pomiarowym zlokalizowanym na odcinku DW 824 od miejscowości Pustelnia do Opola Lubelskiego. Prognozowane natężenie ruchu pojazdów na przedmiotowej drodze obliczono na podstawie założenia, że projektowana obwodnica przejmie 70% ruchu pojazdów, odbywającego się po drodze wojewódzkiej nr 824.

W obliczeniach przeprowadzonych dla wariantu 1 przyjęto nawierzchnię z mieszanki mineralno-asfaltowej o właściwościach ograniczających emisję hałasu komunikacyjnego. W obliczeniach rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku uwzględniono skumulowane oddziaływanie przedmiotowej obwodnicy z innymi drogami, z którymi się przecina lub łączy, tj. z drogą wojewódzką nr 824 oraz drogami powiatowymi i gminnymi.

W wyniku przeprowadzonych obliczeń, dla obu analizowanych wariantów dla prognozy wykonanej dla pory nocnej stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach objętych ochroną przed hałasem zlokalizowanych w sąsiedztwie skrzyżowania planowanej drogi z ul. Fabryczną.

W przypadku wariantu 1 stwierdzono przekroczenie rzędu 0,6 dB, natomiast alternatywnego – 3,6 dB, przy czym wartość otrzymana dla wariantu preferowanego przez Inwestora mieści się w granicach błędu obliczeniowego.

W związku z powyższym na obecnym etapie nie nakłada się obowiązku zastosowania rozwiązań minimalizujących. Ewentualna potrzeba zastosowania rozwiązań chroniących środowisko przed hałasem zostanie stwierdzona na podstawie wyników pomiarów hałasu przeprowadzonych w ramach analizy porealizacyjnej/monitoringu.

Z uwagi na powyższe w sentencji niniejszego uzgodnienia nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w której należy dokonać porównania zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska.

Analizę należy wykonać w terminie po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania organom: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Państwowy Powiatowy Inspektorat Sanitarny w Opolu Lubelskim.

W ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomu hałasu zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną w punktach pomiarowych wskazanych w sentencji niniejszego uzgodnienia, wykonane łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów należy określić skalę akustycznego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. 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.

Jeżeli na podstawie przeprowadzonych pomiarów stwierdzone zostaną przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, należy podjąć stosowne działania mające na celu dotrzymanie obowiązujących norm.

W przypadku, gdy w ramach analizy porealizacyjnej nie zostaną stwierdzone przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz potrzeba podjęcia działań chroniących środowisko w tym zakresie, należy monitorować oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny poprzez wykonywanie corocznych pomiarów hałasu począwszy od roku 2027, kontynuowanych do roku 2035 w przypadku braku przekroczeń w kolejnych latach eksploatacji drogi.

W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku należy podjąć stosowne działania minimalizujące.

Wyniki monitoringu należy corocznie przedstawiać organowi właściwemu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja drgań związana z pracami budowlanymi (głównie z poruszaniem się maszyn oraz robotami powiązanych z przemieszczaniem mas ziemnych). Zastosowanie przewidywanych rozwiązań chroniących środowisko takich jak: unikanie w pobliżu najbliższych budynków jednoczesnej pracy maszyn najbardziej uciążliwych w tym zakresie, stosowanie walców o najmniejszym zasięgu negatywnego oddziaływania, wykonywanie prac w jak najkrótszym okresie czasu i jedynie w porze dziennej, przyczyni się do zminimalizowania ewentualnego negatywnego oddziaływania na budynki i ludzi, w tym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na strukturę budynków położonych w sąsiedztwie planowanej inwestycji.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, z uwagi na fakt, że projektowana droga posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi własnościami fizyko mechanicznymi, możliwość przemieszczania się drgań na etapie jej użytkowania będzie niewielka. Mając na uwadze powyższe oraz prognozowane natężenie ruchu pojazdów, prognozowany udział pojazdów ciężkich na omawianym odcinku drogi oraz odległość budynków od krawędzi jezdni, nie przewiduje się występowania uciążliwości spowodowanych drganiami. W raporcie stwierdzono, że ruch samochodowy odbywający się po planowanej drodze nie będzie stanowił zagrożenia dla stabilności konstrukcji budynków znajdujących się w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Raport oddziaływania na środowisko autorstwa mgr inż. Roberta Pulińskiego przedstawia wyniki pomiarów, które mówią że wykonanie obwodnicy Opola Lubelskiego przyczyni się do obniżenia emisji hałasu, zanieczyszczeń do powietrza, drgań a co za tym idzie do poprawy wskaźników środowiska w mieście.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne podczas budowy będą: emisja spalin pochodząca z silników pracujących maszyn i urządzeń oraz środków transportu, emisja pyłów powstająca podczas przemieszczenia mas ziemnych, manipulacji sypkimi materiałami budowlanymi oraz transportu materiałów pyłących. W związku z transportem i układaniem mas bitumicznych wystąpi emisja substancji odorotwórczych. W celu ograniczenia emisji gazów i pyłów do powietrza prace należy prowadzić przy użyciu urządzeń i maszyn sprawnych technicznie, spełniających wymagania techniczne dotyczące norm emisji spalin. Prace budowlane i transportowe należy zorganizować w sposób skutkujący ograniczeniem do minimum ruchu i czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu

jałowym, wyłączanie silników w czasie przerw w pracy, minimalizowanie czasu pracy silników na najwyższych obrotach, nie przeciążanie maszyn i pojazdów. Materiały sypkie i pyłące należy przewozić i magazynować w sposób ograniczający emisję pyłów m. in. poprzez zabezpieczanie przewożonych materiałów sypkich przed pyleniem. Ponadto w celu ograniczenia oddziaływania inwestycji plac budowy i drogi dojazdowe należy systematycznie porządkować. Do podbudowy, w miarę możliwości, należy wykorzystywać gotowe mieszanki wytwarzane poza placem budowy (celem ograniczenia do minimum operacji mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy), masy bitumiczne należy transportować pojazdami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu. Oddziaływanie inwestycji w okresie budowy będzie miało charakter czasowy, przemieszczający się wraz z postępem prac, ograniczony do okresu realizacji inwestycji.

Funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązało z emisją zanieczyszczeń komunikacyjnych. Na potrzeby przedmiotowej inwestycji wykonano prognozy ruchu. Obliczenia stężeń maksymalnych zanieczyszczeń w powietrzu przeprowadzono zgodnie z metodyką referencyjną określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87), przy użyciu programu Operat FB. Modelowanie wykonano dla dwóch horyzontów czasowych: 2025 r. i 2035 r. W ramach kumulacji oddziaływań w analizie wpływu inwestycji na jakość powietrza obliczenia wykonano dla całego odcinka omawianej drogi z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych z drogami lokalnymi tj. ul. Szkolną (DP2610L), ul. Rybacką (DP 2618L), ul. Fabryczną (DG113477L) i drogą gminną DG113496L.

W obliczeniach uwzględniono dane meteorologiczne charakteryzujące warunki w rejonie przedmiotowej inwestycji oraz tło zanieczyszczeń zgodnie z informacją GIOŚ, wskazujące na brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w rejonie inwestycji. Na podstawie wykonanych analiz stwierdzono, że prognozowane stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń na przedmiotowej drodze nie będą przekraczać standardów jakości powietrza poza obszarem terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

Inwestycja związana jest z wytwarzaniem odpadów, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.

W ramach realizacji przedsięwzięcia wytwarzane będą odpady podczas prac rozbiórkowych, budowlanych, przemieszczania mas ziemnych, funkcjonowania zaplecza socjalnego pracowników budowy, wycinki drzew, itp.

Z informacji zawartych w uzupełnieniu do dokumentacji wynika, że odpady wytwarzane podczas budowy drogi (w tym odpadowe masy ziemne) będą na bieżąco wywożone z terenu inwestycji, a następnie zostaną przekazane:

- uprawnionym podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia na gospodarowanie odpadami, gwarantujących zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem,
- osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami do wykorzystania na ich własne uzasadnione potrzeby, zgodnie z zapisami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016 r. poz. 93).

W dokumentacji wskazano, że w przypadku konieczności wstępnego magazynowania odpadów na terenie inwestycji zostaną wyznaczone odpowiednie miejsca w obrębie zaplecza budowy lub placu magazynowego o odpowiedniej pojemności dostosowanej do masy odpadów wytwarzanych w danym okresie i częstotliwości ich odbioru, na których usytuowane zostaną szczelne, oznakowane pojemniki przeznaczone do magazynowania wytworzonych odpadów. Pojemniki, w których magazynowane będą odpady niebezpieczne, będą usytuowane pod zadaszeniem celem ograniczenia wpływu czynników atmosferycznych na odpady.

Funkcjonowanie i utrzymanie drogi będzie źródłem odpadów pochodzących przede wszystkim z prowadzonych prac serwisowych, porządkowych, konserwacyjnych oraz odpadów powstających w wyniku wypadków oraz zdarzeń losowych, itp. Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji nie będą magazynowane w obrębie terenu inwestycji. Będą one przekazywane uprawnionym podmiotom celem dalszego zagospodarowania zgodnie z prawem. Za utrzymanie czystości i porządku drogi odpowiedzialny będzie zarząd drogi.

Właściwa gospodarka odpadami na terenie inwestycji poprzez stworzenie prawidłowych warunków ewentualnego magazynowania odpadów zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r, w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 1742) oraz zapewnienie dalszego zagospodarowania wytworzonych odpadów przez uprawnione do tego podmioty w sposób zgodny z przepisami w zakresie ochrony środowiska spowoduje, że emisja odpadów z terenu inwestycji nie będzie stanowiła negatywnego oddziaływania na środowisko.

Planowana droga częściowo będzie nowym elementem krajobrazu, oddziałującym na jego formę i przestrzeń. Wpływ na walory krajobrazowe w fazie realizacji będzie krótkoterminowy i wiązał się będzie z: budową drogi po istniejącym oraz po nowym śladzie na terenach o innym dotychczas użytkowaniu. Przedsięwzięcie nie będzie generować obiektów dysharmonijnych i w związku z tym nie przewiduje się znaczącego jego oddziaływania na krajobraz.

W raporcie dokonano oceny wpływu inwestycji na zabytki oraz obiekty archeologiczne.

Przedmiotowa inwestycja w km ok. 0+090 przecina linię kolejki wąskotorowej wpisanej do rejestru zabytków województwa lubelskiego, widniejący pod nazwą Nałęczowska Kolej Dojazdowa, objęta ochroną poprzez wpis do rejestru pod numerem A/10 na mocy decyzji Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 28.12.2001 r. Oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na zabytek może dotyczyć wibracji podczas wykonywania prac budowlanych.

Zakres prac budowlanych na odcinku kolidującym z zabytkowymi torami (wykonanie przejazdu kolejowego w poziomie torów) oraz krótkotrwałość przewidywanych prac nie będą powodować drgań w stopniu, w którym mógłby z uwagi na parametry zabytku przyczynić się do jego uszkodzeń. Inwestor zabezpieczy konstrukcje torów w sposób uniemożliwiający ich uszkodzenie podczas prowadzenia prac budowlanych.

Ponadto w granicy lub bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie są zlokalizowane zabytki - w tym zabytki archeologiczne - figurujące w wojewódzkiej i publicznej ewidencji zabytków Gminy Opole Lubelskie.

Kolidujące z projektowanymi elementami drogi historyczne krzyże i figury przydrożne zostaną przeniesione w granicach projektowanego pasa drogowego z zachowaniem szczególnej ostrożności z zachowaniem dojścia do przyszłych ich lokalizacji.

W projektowanych granicach pasa drogowego oraz w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie są zlokalizowane stanowiska archeologiczne.

Zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 840), jeżeli w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych zostanie odkryty przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Przedmiotowa inwestycja nie jest zakładem o zwiększonym bądź dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie

substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

W raporcie przeanalizowano wpływ inwestycji na klimat. Podkreślono, że największy wpływ na zmiany klimatu będzie miała wycinka drzew i krzewów oraz usunięcie roślinności niskiej trawiastej, synantropijnej, łąkowej i ruderalnej porastającej obszar projektowanego pasa drogowego, poprzez utratę siedlisk zapewniających sekwestrację CO₂.

Z deklaracji zawartej w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że Inwestor wprowadzi rekompensujące nasadzenia drzew i krzewów w proporcjach co najmniej 1:1 (w miarę możliwości terenowych) w stosunku do roślinności usuniętej podczas realizacji inwestycji. Do wykonania nasadzeń drzew i krzewów wykorzysta gatunki rodzime oraz miododajne, z wykluczeniem gatunków (obcych) inwazyjnych oraz obsieje mieszkankami traw nieutwardzone powierzchnie projektowanego pasa drogowego.

Źródłem emisji gazów cieplarnianych i ich prekursorów będzie spalanie paliw w silnikach pojazdów spalinowych poruszających się po jezdni projektowanej drogi. Ze względu na średnią wielkość prognozowanego ruchu pojazdów inwestycja nie będzie w znaczący sposób wpływała na klimat i jego zmiany.

Z analizy charakteru przedsięwzięcia i sposobu przystosowania do zmian klimatu (nagłych zjawisk pogodowych związanych z ociepleniem się klimatu, tj. fale upałów, susze oraz sprzyjające w tych warunkach pożary, jak również powodzie, nawalne deszcze, burze, silne wiatry, osuwiska, katastrofalne opady śniegu, fale mrozów itp.) wynika, że przedsięwzięcie nie będzie wrażliwe na skrajne zjawiska klimatyczne i nie będzie znacząco oddziaływać na klimat i na bioróżnorodność. Ponadto, teren przedsięwzięcia nie obejmuje i nie leży w pobliżu terenów zagrożonych powodzią lub ruchami osuwiskowymi mas ziemnych.

Odnośnie ryzyka wystąpienia poważnej awarii, planowane zamierzenie nie kwalifikuje się do zakładów o zwiększonym ryzyku, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Zastosowanie zaproponowanych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizowanego przedsięwzięcia oraz uzupełnieniu rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji. Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz stosownych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 88 ust. 1 cyt. ustawy ooś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Ponadto, ze względu na lokalizację inwestycji w dużej odległości od granic państwa oraz zakres jej oddziaływania nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na charakter i skalę przedsięwzięcia określono powyższe warunki środowiskowe.

Na wniosek strony tj. Inwestora z dnia 12 czerwca 2023 r. Organ nadał decyzji administracyjnej rygor natychmiastowej wykonalności. Organ wskazuje, że zgodnie z treścią art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania

administracyjnego decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

Przesłanki nadania rygoru natychmiastowej wykonalności związane są z określonym ustawowo interesem społecznym bądź interesem strony. Jednak interes społeczny podlega kwantyfikacji, gdyż może to być: 1) ochrona zdrowia lub życia ludzkiego, 2) zabezpieczenie gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, 3) inny interes społeczny. Kolejną przesłanką jest interes strony, aczkolwiek nie każdy stanowi podstawę do działania; wymagany jest w tym zakresie podwyższony jego poziom – musi to być wyjątkowo ważny interes strony. Istnienie ważnego interesu strony musi posiadać walor subiektywny (przeświadczona jest o tym strona), jak i obiektywny (taki efekt oceny powinien wynikać z oceny organu administracji, po uwzględnieniu konsekwencji materialnych i niematerialnych natychmiastowego wykonania decyzji) – zob. również K. Frąckiewicz, Glosa do wyr. NSA z 19.2.1998 r., V SA 686/97, s. 20).

W doktrynie wskazuje się, że nie ma trwałej, stałej definicji interesu społecznego, a jego treść musi być oceniana odrębnie w każdym przypadku (M. Wyrzykowski, Pojęcie interesu społecznego, s. 209). Z tego też względu istotne jest wskazanie w orzecznictwie kierunku rozumienia omawianego pojęcia. I tak: 1) "nie może budzić wątpliwości, że budowa ulicy leży w interesie społecznym, który trafnie przedkładany jest ponad interes stosunkowo niewielkiej grupy osób realizujących na tym terenie parking. Nadanie w tych warunkach rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, która ma m.in. na celu usunięcie przeszkody w realizacji planowych zamierzeń inwestycyjnych (budowy ulicy), nie może być oceniane jako naruszające prawo" (wyr. NSA z 21.6.1999 r., IV SA 1425/97, niepubl.) ; 2) "decyzji o zwolnieniu ze służby w Policji funkcjonariusza ukaranego dyscyplinarną karą wydalenia z tej służby w związku z kierowaniem samochodem osobowym w stanie nietrzeźwości może być na podstawie art. 108 § 1 KPA nadany rygor natychmiastowej wykonalności" (wyr. SN z 4.12.2002 r., III RN 201/01, OSNP 2003, Nr 24, poz. 583); 3) "nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji w przedmiocie zatwierdzenia projektu budowlanego oraz udzielenia pozwolenia na remont i przebudowę budynku kotłowni węglowej ze składem opału było prawidłowe z uwagi na ważny interes społeczny, bowiem sezon grzewczy zbliżał się, a kotłownia miała dostarczać energii cieplnej dla znacznej liczby mieszkańców" (wyr. WSA w Warszawie z 7.8.2007 r., VII SA/Wa 2301/06, Legalis); 4) "skomplikowany charakter ruchu drogowego – który z natury rzeczy wiąże się z zagrożeniem, jego nasilenie i rola czynnika ludzkiego w narastającej fali wypadków (fakty powszechnie znane), przemawiały za nadaniem decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy (art. 138 ust. 1 [obecnie uchylony – uw. M.D.] w zw. z art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. g ustawy z 20.6.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – [...]), rygoru natychmiastowej wykonalności (art. 108 § 1 KPA). Przemawiał za tym nie tylko wzgląd na ochronę zdrowia i życia ludzkiego – uczestników ruchu drogowego, lecz i wzgląd na inny interes społeczny w rozumieniu art. 108 § 1 KPA, przejawiający się w konieczności zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym" (wyr. WSA w Poznaniu z 13.5.2004 r., 4/II SA/Po 4789/01, Legalis).

W niniejszej sprawie konieczność nadania przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności podyktowane jest potrzebą zabezpieczenia ważnego interesu społecznego rozumianego jako potrzebę usprawnienia transportu drogowego i budowę nowego połączenia komunikacyjnego w sieci drogowej. Wykonanie obwodnicy Opola Lubelskiego przyczyni się do obniżenia emisji hałasu, zanieczyszczeń do powietrza, drgań a co za tym idzie do poprawy wskaźników środowiska w ścisłym centrum miasta Opole Lubelskie. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz terminy realizacji inwestycji czyli rozpoczęcie robót w terminie zapewniającym właściwe rozliczenie otrzymanych środków na ten cel uzasadniają nadanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności. W ocenie organu zostały spełnione wszystkie przesłanki nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji wskazane w art. 108 KPA.

Burmistrz Opola Lubelskiego Obwieszczeniem nr GKR.622.9.2021 z dnia 8 maja 2023r. zawiadomił strony postępowania o zebraniu wystarczających dowodów i materiałów do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opola Lubelskiego”. W wyznaczonym terminie do dnia 7 czerwca 2023 r. wpłynęły wnioski, których zakres nie wpłynął na dotychczasowy materiał dowodowy oraz na uzasadnienie przedmiotowej decyzji. Merytorycznie złożone wnioski nic nie wnoszą do toczącego postępowania.

Mając na uwadze powyższe, Organ orzekł jak w rozstrzygnięciu decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie, za pośrednictwem tut. Organu, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Doręczenie decyzji po przez obwieszczenie w trybie art. 49 k.p.a. uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.



Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz 1094).

Otrzymują:

1. Gmina Opole Lubelskie
ul. Lubelska 4, 24-300 Opole Lubelskie.
2. Robert Puliński, Drogowiec Biuro Usług Projektowych
ul. M. Rapackiego 19, 20-150 Lublin 2,
3. Strony postępowania wymienione w aktach sprawy na podstawie obwieszczenia zgodnie z art. 49 poprzez umieszczenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Opolu Lubelskim ul. Lubelska 4, na stronie internetowej www.umopolelubelskie.bip.lubelskie.pl oraz na tablicach ogłoszeń w pobliżu miejsca przedsięwzięcia. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.
4. aa

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie,
ul. Bazylianówka 46, 20-144 Lublin.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opolu Lubelskim
ul. Puławska 1, 24-300 Opole Lubelskie.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu
ul. Parkowa 2 A, 26-600 Radom.

Załącznik do decyzji Burmistrza
Opola Lubelskiego
znak: GKR.6220.9.2021
z dnia 15.06.2023 r.

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia
zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku
i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz
o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094).**

Inwestycja pn: „**Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie**” polegać będzie na budowie drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie o długości ok. 1,750 km od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 824 (ul. Lubelska) do skrzyżowania z drogą gminną nr DG 113477L (ul. Fabryczna). Docelowo przedmiotowa droga może stanowić przedłużenie drogi wojewódzkiej nr 824 w przypadku zrealizowania kolejnego etapu i połączenia komunikacyjnego planowanej inwestycji z drogą wojewódzką nr 747.

Teren przewidziany pod planowaną inwestycję stanowią działki prywatne w postaci pól uprawnych, nieużytków i z zabudową mieszkaniową oraz istniejące pasy dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkiej, z którymi omawiana droga będzie się łączyć poprzez różnego rodzaju skrzyżowania (ronda i skrzyżowania skanalizowane z wydzielonymi pasami skrętu).

Budowa przedmiotowej drogi zostanie wykonana w głównej mierze na działkach nie stanowiących istniejących pasów drogowych dróg publicznych, które będą konieczne do wykupu (powierzchnia ok. 5,630 ha, która stanowi ok. 85% pow. Projektowanego pasa drogowego), działki dróg publicznych włączone w granice projektowanego pasa drogowego będą zajmowały ok. 1,020 ha (stanowi to ok. 15% przewidywanej pow. Projektowanego pasa drogowego).

W pierwszych liniach zabudowy (w pasie do 100 m od krawędzi projektowej jezdni), położonych wzdłuż prawej i lewej strony, projektowanej drogi publicznej, zlokalizowane są 23 budynki mieszkalne, wchodzące w skład terenów:

- zabudowy jednorodzinnej MN,
- zabudowy jednorodzinnej z dopuszczeniem zabudowy zagrodowej MN/U.

Droga zostanie wybudowana na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), wydanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Planowana droga publiczna zaliczona została do klasy techniczno-użytkowej G droga główna i będzie posiadała następujące parametry techniczne:

Klasa techniczna - G (droga główna)

Prędkość projektowa - 50 km/h (teren zabudowany)

Przekrój drogi: półuliczny z prawostronną ścieżką pieszo-rowerową usytuowaną za pasem zieleni i lewostronnym poboczem umocnionym, kruszywem; uliczny w obrębie skrzyżowań ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i chodnikami

Ilość jezdni - jedna

Ilość pasów ruchu - dwa

Nawierzchnia jezdni - bitumiczna

Nośność nawierzchni - 115 kN/oś

Szerokość jezdni - 7,0m (2 x 3,5 m pasy ruchu)

Szerokość poboczy - 1,25 m (pobocza gruntowe umocnione kruszywem)

Długość drogi - ok. 1750 m

Kategoria ruchu - KR4.

W ramach budowy nowej drogi, jednojezdniowej, bitumicznej wykonane będą następujące czynności i roboty budowlane:

- budowa konstrukcji wraz z nawierzchnią jezdni drogi publicznej (warstwa ścieralna jezdni wykonana z mieszanki mineralno – asfaltowej SMA8),
- budowa systemu odwodnienia korpusu drogowego,
- budowę przepustów na istniejących ciekach i rowach (w tym przepustów pełniących funkcje hydrauliczne i ekologiczne, umożliwiając przemieszczanie się herpetofauny pod korpusem drogi),
- budowa stałych, obustronnych płotków herpetologicznych w obrębie przepustów hydrauliczno-ekologicznych,
- budowę ścieżek pieszo-rowerowych i chodników,
- budowę dodatkowych jezdni obsługujących nieruchomości przyległe do pasa drogowego drogi publicznej,
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych na działki przyległe do drogi,
- budowę i rozbudowę skrzyżowań z drogami tej samej lub innej kategorii,
- przebudowę/zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń kolidujących z budowaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę oświetlenia drogowego,
- zniesienie barier architektonicznych w obrębie budowanego odcinka drogi dla zapewnienia dostępności dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób niepełnosprawnych,
- zapewnienie obsługi komunikacyjnej wszystkim działkom zlokalizowanym przy drodze z uwzględnieniem sposobu ich zagospodarowania/użytkowania/własności,
- usunięcie drzew i krzewów kolidujących z przedmiotową inwestycją oraz zagospodarowanie zieleni w granicach pasa drogowego,
- nasadzenia rekompensujące usunięcie drzew i krzewów, w tym wykonanie nasadzenia drzew wzdłuż rzeki Jankówki,
- budowę przejazdu kolejowego z linią kolejki wąskotorowej,
- wykonanie pionowego i poziomego oznakowania drogi wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na całkowitą powierzchnię projektowanego pasa drogowego składać się będą następujące elementy drogi:

- bitumiczna nawierzchnia jezdni głównej,
- bitumiczna nawierzchnia jezdni dodatkowych,
- bitumiczna nawierzchnia zjazdów,
- zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej,
- zjazdy o nawierzchni z kruszywa,
- bitumiczna ścieżka pieszo – rowerowa,
- chodnik o nawierzchni z kostki betonowej,
- wysepki na skrzyżowaniach o nawierzchni z kostki granitowej,
- powierzchnie zielenców.

Zaprojektowano następujące skrzyżowania:

- SK1 (nr skrzyżowania) - 0+000 (km projektowanej drogi)
 - DW nr 824 (ul. Lubelska) - klasa techniczna G
 - DP 2610L (ul. Szkolna) - klasa techniczna Z
- SK2 (nr skrzyżowania) 0+307 (km projektowanej drogi) - DP 2618L (ul. Rybacka)
 - klasa techniczna L
- SK3 (nr skrzyżowania) 0+387 (km projektowanej drogi) - DP 2618L (ul. Rybacka)
 - klasa techniczna L
- SK4 (nr skrzyżowania) 1+079 (km projektowanej drogi) - DG 113496L - klasa techniczna L

- SK5 (nr skrzyżowania) 1+520 (km projektowanej drogi) - Dodatkowe jezdnie - klasa techniczna D
- SK6 (nr skrzyżowania) 1+674 (km projektowanej drogi) - DG113477L (ul. Fabryczna) - klasa techniczna Z.

Projektowana niweleta drogi przewiduje wykonanie drogi w nasypie na przeważającym odcinku oraz lokalnie w wykopie, ponadto przewiduje ukształtowanie przekroju jezdni o pochyleniach dwustronnych na odcinkach prostych oraz jednostronnych na łukach poziomych. Maksymalna wysokość nasypu drogi wyniesie ok. 2,14 m i będzie zlokalizowany w km ok. 0+093, tj. na odcinku kolidującym z wysokim nasypem kolejki wąskotorowej.

Ponadto na czas realizacji robót konieczne będzie czasowe zajęcie terenu, które będzie możliwe na podstawie ww. decyzji ZRID.

W związku z planowaną budową drogi, zmieni się istniejący (rzeczywisty) sposób zagospodarowania terenów przewidzianych pod projektowany pas drogowy, które będą wykupione pod projektowany pas drogowy na podstawie decyzji ZRID. Powyższe wynika z planowanej budowy nowej drogi, umiejscowienia w projektowanym pasie drogowym tak elementów infrastruktury drogowej jak: jezdnie drogi głównej, ścieżki pieszo-rowerowe, chodniki, skrzyżowania z innymi drogami publicznymi, zjazdy indywidualne i publiczne, dodatkowe jezdnie, system zagospodarowania wód opadowych i roztopowych.

Wykonawca planowanej budowy po zakończeniu prac na tych powierzchniach, będzie zobowiązany po ich zakończeniu do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego.

Wykonanie obwodnicy Opola Lubelskiego przyczyni się do obniżenia emisji hałasu, zanieczyszczeń do powietrza, drgań a co za tym idzie do poprawy wskaźników środowiska w mieście.

BURMISTRZ
mgr inż. Sławomir Plis

