



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE**

WOOŚ.4221.32.2022.PP.8

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775), art. 77 ust. 1 pkt 1, art. 77 ust. 3, 4 i 7 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 2022 r., poz. 1029 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) oraz w związku z postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzanym dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie**”.

**uzgadniam realizację przedsięwzięcia w wariantcie nr 1
i określám następujące warunki:**

- I. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:**
1. 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.
2. Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, nie mogą stanowić pułapek dla zwierząt.
 3. 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.
 4. 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°,
 5. 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 odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
 6. 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.).
 7. 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.
 8. 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.
 9. Wzdłuż rzeki Jankówki, na wschód od przecięcia z planowaną drogą, należy wprowadzić nasadzenia drzew o charakterze liniowym.
 10. Na przepuście usytuowanym w km ok. 0+717 (rzeka Jankówka), należy umieścić pełny ekran przeciwośnieniowy o wysokości 2,4 m, dodatkowo wyprowadzony na odległość co najmniej 20 m w każdą stronę planowanej drogi.
 11. 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.

12. W km od ok. 0+200 do ok. 1+100 docelowej drogi, należy wprowadzić ograniczenie prędkości do 40 km/h.
13. 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 stoprny. 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.
14. Planowany przepust ramowy usytuowany w km ok. 0+717 należy wyposażyć 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.
15. 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.
16. 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.
17. 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.
18. 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.
19. 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.
 20. 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.
 21. 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.
 22. 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.
 23. Należy możliwie maksymalnie ograniczać stosowanie środków chemicznych (chlorek, chlorek wapnia, chlorek magnezu) do usuwania śliskości nawierzchni w okresie zimowym.
 24. W celu zminimalizowania negatywnego wpływu etapu realizacji przedsięwzięcia prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (tj. w godzinach 6.00 – 22.00).
 25. 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.
 26. Zaplecza budowy, bazy materiałowe należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od terenów objętych ochroną przed hałasem.
 27. Prace budowlane i transportowe należy zorganizować w sposób mający na celu ograniczenie liczby przejazdów maszyn i pojazdów ciężkich.
 28. W celu ochrony środowiska przed drganiami na etapie realizacji inwestycji należy unikać jednoczesnej pracy maszyn najbardziej uciążliwych w zakresie emisji drgań do środowiska.
 29. 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.
 30. 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.
 31. Drogi dojazdowe systematycznie porządkować i w okresach bezdeszczowych zraszać wodą.

32. Materiały sypkie i pyłące przewozić i magazynować w sposób ograniczający emisję pyłów.
33. W miarę możliwości należy stosować gotowe mieszanki wytwarzane poza placem budowy.
34. Odpady wytwarzane podczas budowy drogi należy na bieżąco wywozić z terenu inwestycji.
35. 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.
36. Pojemniki, w których magazynowane będą odpady niebezpieczne należy usytuować pod zadaszeniem celem ograniczenia wpływu czynników atmosferycznych na odpady.

II. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko w szczególności do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę należy uwzględnić następujące wymagania:

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.

III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność ponownego przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

IV. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania, zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

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.

Analizę należy wykonać w terminie po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

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

W przypadku braku stwierdzenia przekroczeń dalsze pomiary należy prowadzić w ramach monitoringu, o którym mowa w pkt. V sentencji niniejszego uzgodnienia.

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

1. 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 przedkładać organowi właściwemu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

2. 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.

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 Dyрекcyję 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.

VI. Brak potrzeby zapewnienia kompensacji przyrodniczej przed realizacją przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 15 czerwca 2022 r., znak: GKR.6220.9.2021 Burmistrz Opola Lubelskiego wystąpił do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pod nazwą **Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie**. W toku prowadzonego postępowania analizowano następujące dokumenty:

- potwierdzony za zgodność z oryginałem wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożony przez pełnomocnika Gminy Opole Lubelskie – Pana Roberta Pulińskiego;
- Upoważnienie dla Pana Roberta Paulińskiego do występowania w imieniu Gminy Opole Lubelskie przed organami administracji publicznej w celu uzyskania niezbędnych warunków, uzgodnień, pozwoleń, dokumentów, w tym do odbioru decyzji protokołów itp. związanych z realizacją zamówienia pn. „Opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej i kosztorysowej budowy drogi klasy KDZ o długości około 1700 mb oraz uzyskanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (ZRID)”.
- Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn. „Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie”, sporządzony przez: mgr inż. Robert Puliński DROGOWIEC Biuro Usług Projektowych przy współpracy mgr. inż. Robert Tkaczyk.

Zgodnie z art. 77 ust. 2 pkt 3) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz.1029 ze zm.), z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie dotyczy drogi publicznej, organ prowadzący postępowanie nie był zobowiązany dołączyć do dokumentacji wypisu i wrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 23 czerwca 2023r. znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.1 wezwał do uzupełnienia braków formalnych wniosku.

W dniu 30 czerwca 2022 r. do RDOŚ w Lublinie wpłynęło pismo z up. Burmistrza Opola Lubelskiego znak: GKR.6220.9.2021 z dnia 29 czerwca 2023 r. przekazujące brakujące dokumenty.

Dnia 12 lipca 2022 r. Pan Jerzy Sowiński przedłożył 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 Panu Jerzemu Sowińskiemu 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.

W odpowiedzi na prośbę Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wystosowaną przy piśmie z dnia 27 lipca 2023r. znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.4, pismem z up. Burmistrza Opola Lubelskiego z dnia 1 sierpnia 2022 r. znak GKR.6220.9.2021, przesłana została opinia Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu znak: WA.ZZŚ.4.435.1.381.2021.KB o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi publicznej klasy G stanowiącej obwodnicę m. Opole Lubelskie”.

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.

Dnia 15 listopada 2022 r. wpłynęło pismo Burmistrza Opola Lubelskiego znak: GKR.6220.9.2021 z dnia 15 listopada 2022 r. przekazujące Wyjaśnienie nr 1 zawierające odpowiedzi na uwagi RDOŚ.

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

Dnia 3 marca 2023 r. wpłynęło pismo z up. Burmistrza Opola Lubelskiego znak: GKR.6220.9.2021/2023 z dnia 28 lutego 2023 r. z prośbą o wydłużenie terminu złożenia uzupełnień.

Pismem znak: GKR.6220.9.2021/2023 z dnia 31 marca 2023 r. Burmistrz Miasta Opole Lubelskie przedłożył wyjaśnienie nr 2 ro raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismami z dnia 27 lipca 2023 r. znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.4 oraz z dnia 2 stycznia 2023 r., znak: WOOŚ.4221.32.2022.PP.6, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przedłużył termin wydania postanowienia uzgadniającego.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 jako „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”.

Zakres inwestycji obejmuje budowę 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).

W ramach budowy drogi 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.

Parametry techniczne drogi:

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. 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) - DG 113477L (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 zwykłe 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: 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 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 takich elementów infrastruktury drogowej jak: jezdnia drogi głównej, ścieżki pieszo-rowerowe, 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 szczytkowa roślinność podwodna składająca się ze skupień inwazyjnej moczarki kanadyjskiej *Elodea canadensis* i rogatka sztywnego *Ceratophyllum demersum*, natomiast brzegi porasta wąski pas szuwaru trzcinowego *Phragmitetum 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 szczytkową 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 *Poo-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 zaostrzona *Calliergonella cuspidata*, podlegający ochronie częściowej na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (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 łąbiedzia niemego *Cygnus olor*, kosa *Turdus merula*, kwiczoła *Turdus pilaris*, dzięcioła dużego *Dendrocopos major*, zięby *Fringilla coelebs*, sierpówki *Streptopelia decaocto*, kopciuszka *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*, potrzyszca *Emberiza calandra*, bociana białego *Ciconia ciconia*, kszyka *Gallinago gallinago*, wodnika *Rallus aquaticus*, brzęczki *Locustella luscinioides*, śpiewaka *Turdus philomelos*, piegży *Sylvia curruca*, cierniówki *Sylvia communis*, łozówki *Acrocephalus palustris*, kokoski *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 noc-ka 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 dogodny 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 rozrodczej 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 groble 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, przychylnono 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 odstrasza.

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 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 biegną 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.

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.

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

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

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_{z0} 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 (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 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.

Zgodnie z zapisami art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. 2022 r., poz. 1209 ze zm.), właściwy organ nakładając na wnioskodawcę w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, wskazuje inne organy, którym także należy ją przedstawić. Właściwy organ wskazuje inne organy, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 5 spośród wymienionych w art. 82 ust. 1b tejże ustawy.

W ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomu hałasu zgodnie z 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 aż 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 powiązаныmi 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 fizykomechanicznymi, 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.

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 opony 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 wytwarzanych 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 28.12.2001r.

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. 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.

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

Biorąc pod uwagę okoliczności, o których mowa w art. 77 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy.

Mając powyższe na uwadze postanowiono jak w sentencji.

Niniejsze postanowienie ma charakter uzgodnienia i nie zwalnia Inwestora/Wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 77 ust. 7 ustawy z dnia 3 października o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Informuję, że w myśl art. 74 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa o ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach doręcza ją niezwłocznie organom, których opinia lub uzgodnienie były wymagane przed jej wydaniem.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Lublinie
dr inż. Arkadiusz Iwaniuk
/Podpis elektroniczny/**

Otrzymują:

1. Burmistrz Opola Lubelskiego - (z prośbą o poinformowanie stron postępowania) doręczenie elektroniczne ePUAP
2. Aa

Do wiadomości:

1. Gmina Opole Lubelskie, reprezentowana przez:
mgr inż. Robert Pułiński, DROGOWIEC Biuro Usług Projektowych
ul. M. Rapackiego 19
20-150 Lublin