

Kazimierz Dolny, dnia 17 listopada 2020 r.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE**

WSTV.4220.81.2020.AP.AS.1

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1 oraz ust. 3 i 4 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 (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.) oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.), działając na podstawie pisma z upoważnienia Burmistrza Urzędowa z dnia 08 września 2020 r. (data wpływu: 14 września 2020 r.), znak: BŚ.6220.4.3.2020, uzupełnionego pismem z dnia 26 października 2020 r., znak: BŚ.6220.4.10.2020, po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji zmieniającej decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, wydaną przez Burmistrza Urzędowa dnia 12 grudnia 2017 r., znak: BŚ.6220.3.2017 r. (data uprawomocnienia: 23 stycznia 2018 r.) wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, złożonego przez Pana Tomasza Gąseckiego - Prezesa Biura Usług Projektowych „DROGPROJEKT” Sp. z o.o., ul. Bursaki 19, 20-150 Lublin (pełnomocnika inwestora)

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 do km 17+820 oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczna w m. Kraśnik”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, oraz wskazuję na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie, należy przeprowadzić w okresie pomiędzy 16 października a końcem lutego. Usunięcie drzew i krzewów w trakcie sezonu lęgowego jest możliwe po przeprowadzeniu ich oględzin przez nadzór przyrodniczy i stwierdzeniu braku gniazdowania ptaków. Oględziny należy przeprowadzić nie wcześniej niż na trzy dni przed planowaną wycinką.
2. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki lecz znajdujące się w pasie drogowym i w sąsiedztwie inwestycji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi. Zabezpieczenie zieleni nieprzeznaczonej do wycinki, a pozostającej w granicach inwestycji, w przypadku pojedynczych drzew należy wykonać przy zastosowaniu tkaniny jutowej, grubych mat słomianych lub trzciniowych lub poprzez wykonanie

szalunków z desek połączonych drutem; w odniesieniu do grup drzew zaleca się wykonanie ogrodzenia o wysokości minimum 1,5 m wokół drzewa lub skupiska drzew i krzewów w zasięgu ich korony.

3. Wykopy w obrębie bryły korzeniowej należy wykonywać ze szczególną ostrożnością, z zachowaniem ochrony systemów korzeniowych drzew i krzewów przed wysuszeniem (latem) lub przemarzeniem (zimą); należy dopilnować, aby krawędź wykopu z odkrytymi korzeniami została osłonięta warstwą wilgotnego torfu i tkaniną jutową lub matami słomianymi (osłonę powinno się przymocować kolkami wbitymi w ścianę wykopu) albo warstwą torfu i szalunkiem z desek.
4. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych należy lokalizować poza zasięgiem koron drzew i terenami cennymi przyrodniczo, w tym poza sąsiedztwem cieków wodnych.

UZASADNIENIE

W dniu 14 września 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął wniosek z upoważnienia Burmistrza Urzędowa z dnia 08 września 2020 r., znak: BŚ.6220.4.3.2020, w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 do km 17+820 oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczna w m. Kraśnik”.

Inwestor posiada decyzję środowiskową dla przedsięwzięcia pod nazwą „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik” (decyzja z dnia 12 grudnia 2017 r., znak: BŚ.6220.3.2017). Obecnie przedsięwzięcie to, którego dotyczy wniosek o zmianę przedmiotowej decyzji środowiskowej, funkcjonuje pod nazwą zadania: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 do km 17+820 oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik”.

W związku z planowanymi zmianami w przedmiotowej inwestycji dojdzie do zmian (zwiększenie obszaru przewidzianego pod realizację przedsięwzięcia, zwiększenie utwardzonej powierzchni terenu, zwiększenie zużycia materiałów) determinujących konieczność zmiany ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt. 62 (*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*) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 64 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 organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zasięga opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania, związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia

mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w art. 62a ust. 1 i art. 63 ust 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r..

Na podstawie informacji przedstawionej przez wnioskodawcę analizowano: skalę inwestycji, usytuowanie, charakter, zakres robót związanych z planowaną inwestycją, czas trwania oraz emisję i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia.

Planowana zmiana zadania inwestycyjnego polegać będzie na doprojektowaniu ciągów pieszo-rowerowych oraz chodnika wzdłuż projektowanej do rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km około 1+313 do km około 18+742 (wg Decyzji Środowiskowej: km około 0+987 do km około 18+351).

Przedsięwzięcie jest planowane w województwie lubelskim, na terenie gminy Chodel w powiecie opolskim i na terenie miasta Urzędów (gmina Urzędów) oraz gminy i miasta Kraśnik - w powiecie kraśnickim.

Decyzja Burmistrza Urzędowa z dnia 12 grudnia 2017 r., znak: BŚ.6220.3.2017, została wydana dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik”; jej rzeczowy zakres został opisany w pkt. 1a) decyzji oraz powtórzony w załączniku do decyzji (*Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia*). Zakres inwestycji zgodnie z Decyzją Środowiskową (DŚ) obejmuje odcinek od projektowanego skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 747, tuż przed miejscowością Chodel, do projektowanego skrzyżowania z drogą krajową nr 19 (na granicy miasta Kraśnik i miejscowości Lasy). Przy opisie zakresu inwestycji w Decyzji posłużono się kilometrażem o założonym początku w miejscu planowanego skrzyżowania z drogą DW 747, tuż przed miejscowością Chodel - km 0+000 oraz założonym końcu na planowanym skrzyżowaniu z drogą krajową nr 19 w km około 25+456, jest to zatem pikietaż roboczy, który nie pokrywa się z istniejącym pikietażem drogi wojewódzkiej nr 833, ale uwzględnia korekty trasy po nowym śladzie.

Z uzupełnienia do karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie planując całe zadanie podzielił je na 3 odcinki inwestycyjne realizowane osobno, w tym odcinek pod nazwą: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik na odcinku od km 1+326 do km 17+820 oraz budowa ścieżki rowerowej od km 17+820 do skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik”. Powyższa nazwa zadania inwestycyjnego odnosi się do kilometraża istniejącej drogi wojewódzkiej DW 833 a nie do kilometraża roboczego przyjętego dla całej inwestycji mającego odzwierciedlenie w Decyzji Środowiskowej, Zamawiający wskazuje w ten sposób konkretne miejsca na istniejącej drodze wojewódzkiej, będące punktami początkowymi i końcowymi drogi przeznaczonej do rozbudowy w ramach tego konkretnego zadania inwestycyjnego. Porównując oba pikietáže należy przyjąć, że km 1+326 (wg istniejącej DW 833) odpowiada km około 1+000 (wg DŚ) natomiast km 17+820 (wg istniejącej DW 833) odpowiada km około 17+200 (wg DŚ), oba wymienione kilometraże opisują te same punkty w terenie, stanowiące początek i koniec odcinka drogi przeznaczonego do rozbudowy. Ponadto, zakres planowanych zmian związany z kilometrażem od km około 1+313 do km około 18+742 odnosi się z kolei do założonego pikietaża na potrzeby projektu, który nawiązuje (w punkcie początkowym) do istniejącej drogi i jej kilometraża natomiast kilometr punktu końcowego uwzględnia korekty trasy po nowym śladzie. Początek wnioskowanego zakresu zmian decyzji środowiskowej wynika z konieczności dowiązania planowanego ciągu pieszo-rowerowego do warunków lokalnych, tj. w tym przypadku - istniejącego zjazdu indywidualnego, znajdującego się około 13 m przed planowanym początkiem w km około 1+326 rozbudowy drogi wojewódzkiej. Wskazany w km około 18+742 koniec wnioskowanego zakresu zmian decyzji środowiskowej

znajduje się natomiast w obrębie projektowanego (według osobnego opracowania) skrzyżowania z ul. Fabryczną w m. Kraśnik - co koresponduje z aktualną nazwą zadania.

W ramach planowanej zmiany projektuje się następujące elementy:

ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż drogi wojewódzkiej:

- strona lewa od km około 1+313 do km około 1+861 (wg DS: km około 0+987 do km około 1+535),
- strona prawa od km około 1+844 do km około 2+305 (wg DS: km około 1+518 do km około 1+979),
- strona lewa od km około 2+239 do km około 14+502 (wg DS: km około 1+912 do km około 14+168),
- strona prawa od km około 14+434 do km około 15+070 (wg DS: km około 14+100 do km około 14+735),
- strona lewa od km około 15+008 do km około 15+911 (wg DS: km około 14+673 do km około 15+577),
- strona prawa od km około 15+893 do km około 18+742 (wg DS: km około 15+562 do km około 18+408),
- w ramach budowy skrzyżowań typu „rondo” oraz skrzyżowań zwykłych z drogami powiatowymi zaprojektowano krótkie odcinki pasów dla rowerów jedynie w obrębie wymienionych skrzyżowań w celu skomunikowania ruchu rowerowego z drogami podporządkowanymi.

chodnik wzdłuż drogi wojewódzkiej:

- strona prawa od km około 2+961 do km około 3+418 (wg DS: km około 2+621 do km około 3+110),
- strona prawa od km około 6+010 do km około 6+107 (wg DS: km około 5+671 do km około 5+780),
- strona prawa od km około 9+136 do km około 9+999 (wg DS: km około 8+802 do km około 9+666),
- strona prawa od km około 14+403 do km około 14+434 (wg DS: km około 14+068 do km około 14+102),
- strona prawa od km około 15+070 do km około 15+153 (wg DS: km około 14+735 do km około 14+819),
- oraz budowę chodników i peronów, które będą służyć obsłudze projektowanych zatok autobusowych i ich komunikowaniu z ruchem lokalnym pieszych w obszarze skrzyżowań z podporządkowanymi drogami bocznymi.

W sąsiedztwie inwestycji występuje: zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, mieszkaniowo-usługowa, mieszkaniowa zagrodowa, szkoły, tereny zieloni, lasy i pola uprawne. Trasa na znacznym odcinku przebiega w pasie drogi istniejącej.

Projektowana inwestycja ze względu na swój charakter (ciągi pieszo-rowerowe i chodniki) nie będzie miała wpływu na strukturę ani na natężenie ruchu. Realizacja tych elementów wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu na tym odcinku, poprzez przeniesienia ruchu rowerzystów i pieszych poza jezdnię planowanej do rozbudowy drogi.

Droga objęta przedsięwzięciem jest projektowana od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 747 tuż przed miejscowością Chodel do projektowanego skrzyżowania z drogą krajową nr 19 (na granicy miasta Kraśnik i miejscowości Lasy).

Zakresem przedsięwzięcia (zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel – Kraśnik” wydanej przez Burmistrza Urzędu dnia 12 grudnia 2017 r., znak: BŚ.6220.3.2017 oraz z uwzględnieniem

wnioskowanej zmiany tej decyzji) objęta jest w szczególności (zgodnie z kilometrażem projektowanym):

- budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 833 po nowym śladzie od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 747 tuż przed miejscowością Chodel km 0+000 do km około 0+869 wraz ze skrzyżowaniem typu rondo i niezbędnym dowiązaniem sytuacyjno-wysokościowym do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 833;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel-Kraśnik po istniejącym śladzie na odcinku od km około 0+869 do km około 1+948 w miejscowości Godów wraz ze skrzyżowaniem typu rondo i niezbędnym dowiązaniem sytuacyjno-wysokościowym do istniejących dróg;
- budowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 833 po nowym śladzie (obejścia miejscowości Godów) od skrzyżowania w km 1+948 do km około 2+824 wraz z nawiązaniem do istniejącej DW nr 833;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 po istniejącym śladzie na odcinku od km około 2+824 przez miejscowości: Granice, Okręglica, Wierzbica, Stara Wieś do projektowanego skrzyżowania typu rondo w miejscowości Urzędów w km około 14+136 wraz z odcinkami nawiązania do dróg istniejących;
- budowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 833 po nowym śladzie w miejscowości Urzędów od projektowanego skrzyżowania w km około 14+136 do projektowanego skrzyżowania w km około 14+703 wraz z nawiązaniem do dróg istniejących (km około 14+779);
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 po istniejącym śladzie na odcinku od km około 14+779 w miejscowości Urzędów do miejscowości Kraśnik w km około 19+747 wraz z odcinkiem nawiązania do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 833;
- budowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 833 po nowym śladzie w miejscowości Kraśnik od projektowanego skrzyżowania typu rondo w km około 19+747 do projektowanego skrzyżowania z drogą krajową nr 19 w km około 25+456 – w znacznej części przebieg po terenie nieużytkowanej bocznicy kolejowej.
- rozbudowa i budowa odcinków dowiązania;
- budowa, przebudowa infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania drogi wojewódzkiej nr 833 na ww. odcinkach rozbudowy i budowy.

Rozbudowy prowadzone są po istniejącym śladzie z niewielkimi korektami w strefach nienormatywnych łuków poziomych, ale bez całkowitego zejścia z istniejącego pasa drogowego. W zakresie przedsięwzięcia przewidywana jest budowa zatok autobusowych.

Parametry techniczne określające planowane przedsięwzięcie:

rozbudowa DW 833:

- kategoria drogi „wojewódzka”;
- klasa techniczna drogi „G” (droga główna);
- szerokość jezdni 2x3,50 m + poszerzenia na łukach;
- na odcinkach bez krawężnika - pobocza utwardzone (opaski) o szerokości 0,50 m w pełnej konstrukcji jezdni drogi;
- pobocza gruntowe przy jezdni o szerokości minimalnej 0,75 m;
- chodniki z kostki brukowej betonowej o szerokości minimalnej 1,5 m za rowem + opaska przy jezdni 0,50 m;
- najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających = min. istniejący pas drogowy;

budowa DW 833 (odcinki po nowym śladzie):

- kategoria drogi „wojewódzka”;

- klasa techniczna drogi „G” (droga główna);
- szerokość jezdni 2x3,50 m + poszerzenia na łukach;
- na odcinkach bez krawężnika - pobocza utwardzone (opaski) o szerokości 0,50 m w pełnej konstrukcji jezdni drogi;
- pobocza gruntowe przy jezdni o szerokości minimalnej 0,75 m;
- chodniki z kostki brukowej betonowej o szer. minimalnej 1,5 m za rowem + opaska przy jezdni 0,50 m;
- najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających = min. istniejący pas drogowy;
- dodatkowe jezdnie dla obsługi terenów przyległych szerokości: 3,50 m + mijanki maksymalnie co 1000 m w miejscach zapewniających wzajemną widoczność;
- najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających pas drogowy – 25 m;
- skrzyżowania: jednopoziomowe zwykłe, skanalizowane lub ronda.

W ramach inwestycji przewiduje się dostosowanie istniejącego mostu drogowego na *Dopływie spod Antoniówki* w miejscowości Godów do obowiązujących wymagań oraz budowę nowego obiektu nad rzeką *Urzędówką* w miejscowości Urzędów. Budowa nowego mostu podyktowana jest koniecznością przekroczenia rzeki na odcinku drogi DW 833 prowadzonym po nowym śladzie. Obiekt na *Dopływie spod Antoniówki* w miejscowości Godów będzie posiadał światło poziome i pionowe dostosowane do aktualnych warunków hydrologiczno-hydraulicznych tak, aby nie powodować zakłócania swobodnego przepływu wody miarodajnej. Nowoprojektowany most na rzece *Urzędówka* będzie posiadał światło poziome i pionowe dostosowane do aktualnych warunków hydrologiczno-hydraulicznych przez co projektowany obiekt nie będzie zakłócał swobodnego przepływu wody miarodajnej. Podpory obiektu zostaną usytuowane poza korytem rzeki. Szerokości użytkowe na mostach będą dostosowane do szerokości użytkowych projektowanej drogi. Elementy wyposażenia obiektu będą zgodne z przepisami odrębnymi; ewentualne umocnienia będą wynikać z uzgodnień z administratorem cieku. W ramach inwestycji przebudowane zostaną również istniejące obiekty inżynierskie na mniejszych ciekach (w tym rowach) oraz przejazd gospodarczy w miejscowości Wierzbica. Może także wystąpić potrzeba budowy nowych przepustów w miejscach tego wymagających. Światła obiektów będą dostosowane do aktualnych parametrów hydrologiczno-hydraulicznych, a ich szerokości użytkowe będą dostosowane do szerokości użytkowych projektowanej drogi; ewentualne umocnienia będą wynikać z uzgodnień z administratorem cieku.

Inwestycja w zakresie określonym w decyzji środowiskowej Burmistrza Urzędowa z dnia 12 grudnia 2017 r., znak: BŚ.6220.3.2017, powoduje konieczność wyburzenia budynków (w wariantcie preferowanym przez inwestora: 9 mieszkalnych, 1 budynek hotelu, 9 gospodarczych i 18 altanek działkowych). Rozbiórce podlegać będzie również dotychczasowa nawierzchnia i inne elementy kolidujące z planowanym zagospodarowaniem. Roboty rozbiórkowe prowadzone będą zgodnie z przepisami BHP, w sposób nie powodujący zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi lub mienia. Przedmiotowa zmiana decyzji środowiskowej w zakresie ciągów pieszo rowerowych i chodników, została zaprojektowana w sposób, który nie spowoduje konieczności wykonania dodatkowych wyburzeń.

Odwodnienie drogi realizowane będzie rowami przydrożnymi i kanalizacją deszczową. Rowy zaprojektowano o przekroju trapezowym o szerokości dna 0,40 m. Skarpy rowów ukształtowano w spadku 1:1,5. Lokalnie dopuszcza się pochylenie większe od 1:1,5 pod warunkiem zastosowania umocnień skarp lub mniejsze 1: 3, obsiane trawą. Rowom należy zapewnić spadek podłużny od 0,20% do maksymalnie 15%. W celu uniknięcia pochyłości większych niż 15% należy stosować kaskady. Przy spadku większym niż 2+3% (w zależności od gruntu podłoża) rowy należy umocnić. Na wysokich skarpach i łukach z

przechyłką jednostronną o dużym pochyleniu w przekroju szlakuwym należy stosować ścieki korytkowe przy poboczu utwardzonym. Ścieki korytkowe wprowadzane będą bezpośrednio do rowów przydrożnych lub zaprojektowano na nich wpusty podłączone do kanalizacji. Dna rowów przydrożnych na terenie przyległym do ujęć wód podziemnych przewidziano, jako uszczelnione. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do istniejących cieków znajdujących się w obszarze zainwestowania. W przypadku trudności z zapewnieniem grawitacyjnego spływu wód do odbiorników przewiduje się, zastosowanie zbiorników infiltracyjnych/odparowujących/retencyjnych. Jako zasadnicze rozwiązanie przewiduje się jednak grawitacyjny odpływ wód opadowych i roztopowych do odbiorników naturalnych. Wody opadowe i roztopowe ujmowane w system kanalizacji, przed odprowadzeniem do odbiorników, będą oczyszczone.

Na długości obwodnicy przewidziano oświetlenie przede wszystkim w niezbędnym zakresie, tj. głównie w strefie skrzyżowań typu rondo i w miejscach, gdzie wymagają tego obowiązujące przepisy techniczne lub ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu. W pozostałych przypadkach nie przewidywano budowy nowego oświetlenia, a jedynie przebudowę istniejącego - w przypadku kolizji z projektowanymi robotami. Dla przejść dla pieszych zlokalizowanych w obszarach, na których nie przewidziano latarni oświetleniowych - przewidziano wykonanie doświetlenia. Przedsięwzięcie obejmuje również wykonanie zasilania nowego oświetlenia.

Ze względu na położenie dróg objętych przedsięwzięciem w rejonie zabudowy w ramach przedsięwzięcia niezbędna będzie przebudowa lub zabezpieczenie sieci kolidujących z przyjętymi rozwiązaniami. W szczególności w rejonie planowanego zainwestowania zlokalizowane są istniejące i projektowane sieci uzbrojenia terenu kolidujące z drogą i infrastrukturą powiązaną. Funkcjonują m.in.: gazociągi, wodociągi, sieci elektroenergetyczne wysokich napięć oraz kanalizacja.

Z uzupełnienia do karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, iż zgodnie z posiadaną decyzją środowiskowa, określono planowaną wycinkę na około 1680 szt. drzew oraz około 17,9 ha zadrzewień i krzewów jako maksymalną skalę wycinki. W związku z planowanymi zmianami (koniecznością doprojektowania chodników i ciągów pieszo-rowerowych): na części terenu dojdzie do konieczności dokonania dodatkowej wycinki. Szacuje się, że ilość drzew objętych dodatkową wycinką w obszarze przedmiotowej zmiany zwiększyć się może o około 10% - dotyczyć ona będzie głównie obszaru między kilometrażem 17+100, a kilometrażem 18+400. Na przedmiotowym terenie znajdują się obszary leśne oznaczone:

- z/SO80 (sosna w wieku około 80 lat),
- y/OS35 (osika w wieku około 35 lat),
- a-00/DB74 (dąb w wieku około 74 lat),
- c-00/DB74 (dąb w wieku około 74 lat),
- a-00/DB89 (dąb w wieku około 89 lat),
- f-00/SO95 (sosna w wieku około 95 lat),
- a-00/DB76 (dąb w wieku około 76 lat),
- c-00/DB76 (dąb w wieku około 76 lat).

Sumaryczna powierzchnia tych lasów to około 1,5 ha. Szacuje się, że na tej powierzchni rosnąć może około 1000 drzew wymagających wycinki (głównie gatunków: sosny, dębów i osik, ale także innych gatunków). Na pozostałym odcinku podlegającym zmianie również dojdzie do dodatkowej wycinki, jednak w dużo mniejszej skali.

W związku z powyższym w niniejszym postanowieniu wskazano na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

- wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie, należy przeprowadzić w okresie pomiędzy 16 października a końcem lutego. Usunięcie drzew i krzewów w trakcie sezonu lęgowego jest możliwe po przeprowadzeniu ich oględzin przez nadzór przyrodniczy i stwierdzeniu braku gniazdowania ptaków. Oględziny należy przeprowadzić nie wcześniej niż na trzy dni przed planowaną wycinką;
- drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki lecz znajdujące się w pasie drogowym i w sąsiedztwie inwestycji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi. Zabezpieczenie zieleni nieprzeznaczonej do wycinki, a pozostającej w granicach inwestycji, w przypadku pojedynczych drzew należy wykonać przy zastosowaniu tkaniny jutowej, grubych mat słomianych lub trzcinowych lub poprzez wykonanie szalunków z desek połączonych drutem; w odniesieniu do grup drzew zaleca się wykonanie ogrodzenia o wysokości minimum 1,5 m wokół drzewa lub skupiska drzew i krzewów w zasięgu ich korony;
- wykopy w obrębie bryły korzeniowej należy wykonywać ze szczególną ostrożnością, z zachowaniem ochrony systemów korzeniowych drzew i krzewów przed wysuszeniem (latem) lub przemarzeniem (zimą); należy dopilnować aby krawędź wykopu z odkrytymi korzeniami została osłonięta warstwą wilgotnego torfu i tkaniną jutową lub matami słomianymi (osłonę powinno się przymocować kolkami wbitymi w ścianę wykopu) albo warstwą torfu i szalunkiem z desek;
- zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych należy lokalizować poza zasięgiem koron drzew i terenami cennymi przyrodniczo, w tym poza sąsiedztwem cieków wodnych.

Jak wskazano w karcie informacyjnej przedsięwzięcia - w ramach planowanej inwestycji przewiduje się m.in. następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- w celu ochrony drobnej fauny eliminowanie wszelkich zastoisk wody stwarzających siedliska dla płazów; kontrola wszelkich wykopów studzienek, itp., które stanowią pułapki dla małych zwierząt, pod kątem ich obecności a w przypadku stwierdzenia uwięzienia uwalnianie zwierząt do siedlisk odpowiadających danemu gatunkowi,
- zapewnienie takiej organizacji robót, aby prace przy użyciu ciężkiego sprzętu były prowadzone w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00 na całym odcinku objętym przedsięwzięciem,
- prowadzenie prac budowlanych tak, aby zapewnić oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, w tym wyznaczenie zaplecza budowy oraz dróg przejazdu dla transportu materiałów i maszyn budowlanych na istniejących terenach zajętych przez inwestycje i drogi,
- utrzymywanie sprawności sprzętu używanego do realizacji prac oraz jego stacjonowanie w wyznaczonych i właściwie urządzonych zapleczach, w szczególności zabezpieczenie miejsc postoju i konserwacji maszyn budowlanych przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntów i wód,
- używanie w toku realizacji materiałów bezpiecznych dla środowiska i magazynowanie ich w taki sposób, aby nie było możliwości przedostania się ich do wód cieku lub spowodowania zanieczyszczenia przyległego terenu,

- prowadzenie prac w taki sposób, aby minimalizować możliwość zanieczyszczenia wód cieków lub ingerowania w przyległy teren,
- uporządkowanie przyległego terenu po zakończeniu realizacji robót i przywrócenie do stanu umożliwiającego jego użytkowanie,
- w fazie eksploatacji utrzymanie terenów zieleni drogowej (trawiastej) będzie zapewnione poprzez ich koszenie – bez stosowania herbicydów.

Przebudowa drogi zostanie wykonana w typowej technologii dla budownictwa drogowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przy użyciu specjalistycznego sprzętu oraz materiałów posiadających niezbędne certyfikaty, atesty i inne niezbędne dokumenty, dopuszczające je do wykorzystania przy budowie obiektów drogowych w Polsce.

Prace budowlane powinny być prowadzone z użyciem pojazdów sprawnych technicznie. Sprzęt i środki transportowe powinny być dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i emisją zanieczyszczeń do powietrza.

Jak wskazano w przedłożonej dokumentacji: na etapie pierwotnej karty informacyjnej przeanalizowano powiązania przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami o podobnym charakterze, które sprzyjają kumulowaniu się oddziaływań. Inwestycja znajduje się na terenie kolejnych miejscowości, przez które przebiega istniejąca droga. Przedsięwzięcie dotyczy infrastruktury drogi głównej dla analizowanego terenu. Pozostałe drogi, w tym krzyżujące się to drogi podrzędne, niższych kategorii i o mniejszym natężeniu ruchu, za wyjątkiem drogi wojewódzkiej i krajowej w sąsiedztwie początkowego i końcowego odcinka inwestycji. Główne oddziaływania skumulowane obejmują emisję:

- hałasu,
- zanieczyszczeń do powietrza,
- zanieczyszczeń do wód.

Projektowana zmiana w postaci ciągów pieszo-rowerowych oraz chodników nie będzie miała wpływu na oddziaływania, w tym skumulowane, w zakresie emisji zanieczyszczeń i hałasu do powietrza.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że wystąpi zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwo oraz energię w ilości niezbędnej do realizacji inwestycji.

Materiały wykorzystywane w toku budowy to m.in.: woda, piasek, kruszywo, emulsja asfaltowa, warstwy z mieszanek mineralno-asfaltowych, kostka brukowa/klinkierowa, geowłóknina, farby, humus, beton.

Orientacyjne ilości materiałów związane tylko z budową chodników i ciągów pieszo-jezdnych (w ramach przedmiotowej zmiany decyzji środowiskowej):

- nawierzchnie bitumiczne: około 4,2 tys. m³ (pierwotna inwestycja: około 25 tys. m³),
- podbudowa z kruszywa: około 7,5 tys. m³ (pierwotna inwestycja: około 300 tys. m³),
- emulsja asfaltowa: około 116 tys. m² (pierwotna inwestycja: około 850 tys. m²),
- stal: około 15 Mg (pierwotna inwestycja: około 85 Mg),
- umocnienia – kamień: około 60 m³ (pierwotna inwestycja: około 500 m³).

Na etapie przebudowy oddziaływania na klimat akustyczny wystąpią w związku z pracą maszyn i urządzeń podczas prac przygotowawczych oraz budowlanych - są nie do

uniknięcia przy tego rodzaju pracach. Hałas w trakcie realizacji przedsięwzięcia wywoływany będzie pracą typowych budowlanych urządzeń specjalistycznych oraz ruchem pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjno-budowlane. Ostatecznie jednak oddziaływania te będą okresowe, odwracalne i całkowicie ustaną po zakończeniu robót.

Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polegać powinno m.in. na maksymalnym skróceniu czasu trwania wszystkich robót, stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska i dobrym stanie technicznym oraz unikaniu równoczesnej pracy hałaśliwego sprzętu budowlanego. Biorąc pod uwagę odległość najbliższych budynków mieszkalnych (zabudowa jednorodzinna i zabudowa zagrodowa) znajdujących się w odległości od 5+10 metrów (i więcej) od frontu robót przewiduje się, że etap realizacji inwestycji może w krótkim okresie czasu (kilka dni) generować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla tych budynków w zakresie 1+7 dB. Zmiana klimatu akustycznego będzie jednak miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót), nie kumulujący się w środowisku i lokalizujący się wokół raczej skupionego placu robót. Ruch maszyn budowlanych i samochodów ciężarowych będzie się odbywał tylko w porze dnia (6⁰⁰+22⁰⁰). Realizacja przedsięwzięcia nie powinna doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, określonych dla terenów zabudowy mieszkaniowej, chronionej w myśl zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Funkcjonowanie projektowanej ścieżki rowerowej nie będzie miało wpływu na stan klimatu akustycznego w rejonie przebudowywanej drogi. W związku z funkcjonowaniem ścieżki rowerowej nie ulegnie zmianie prognozowany (w zakresie inwestycji przed zmianą) ruch pojazdów silnikowych na tym odcinku drogi. Tak więc - oddziaływania na klimat akustyczny dla etapu eksploatacji planowanej do przebudowy drogi, również w przypadku realizacji ścieżki rowerowej, nie ulegną zmianie w stosunku do sytuacji rozpatrywanej we wcześniejszej karcie informacyjnej planowanego przedsięwzięcia, na podstawie której została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Eksploatacja ścieżki rowerowej nie będzie stanowiła dodatkowego źródła hałasu.

Analizując oddziaływanie przedsięwzięcia należy zauważyć, że służy ono ograniczeniu emisji hałasu w stosunku do stanu istniejącego i poprawie klimatu akustycznego wzdłuż terenów sąsiadujących z drogą. Nie podejmowanie działań inwestycyjnych spowoduje degradację nawierzchni, która już w chwili obecnej znajduje się w złym stanie technicznym, co doprowadzi do zwiększonej emisji hałasu oraz pogorszy komfort podróży i obniży bezpieczeństwo ruchu. Projektowana droga służy zatem poprawie stanu środowiska w zakresie hałasu, bowiem poprzez wyprowadzenie ruchu z centrum Urzędowa i obszarów zabudowy mieszkaniowej Kraśnika, a także zmniejszenie poziomu emisji hałasu poprzez zastosowanie nawierzchni o korzystnych właściwościach, zmniejsza skalę uciążliwości akustycznej i liczbę ludności narażonej na oddziaływania hałasu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych i użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja pyłów. Przy robotach nawierzchniowych mogą występować okresowe uciążliwości dla użytkowników terenu w rejonie robót, których trudno uniknąć i które będą spowodowane emisją spalin (maszyny i pojazdy dostarczające materiały) oraz wydzielaniem się gazów z podgrzanych asfaltów drogowych.

W związku ze zwiększeniem zakresu przedsięwzięcia o prace związane z budową ścieżki rowerowej i ciągów pieszych zwiększeniu ulegnie również zakres oddziaływania

planowanego przedsięwzięcia na otaczające środowisko dla etapu jego realizacji. Emisja występująca w związku z realizacją ścieżki rowerowej i ciągu pieszego będzie miała charakter niezorganizowany.

Wykorzystywanie sprzętu budowlanego sprawnego technicznie oraz zastosowanie właściwych rozwiązań organizacyjno-technicznych mających na celu ograniczenie emisji wtórnej pyłu z miejsc magazynowania sypkich materiałów budowlanych, a także prowadzenie działań zapobiegających wtórnej emisji pyłu z transportu materiałów i odpadów oraz z dróg, którymi poruszają się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy zminimalizuje wpływ fazy realizacji inwestycji na powietrze. Emisja zanieczyszczeń powietrza występująca w związku z realizacją prac w zakresie budowy ścieżki rowerowej i ciągów pieszo-jezdnymi będzie niewielka i ograniczona do najbliższego sąsiedztwa terenu inwestycji. Wszystkie prace będą prowadzone odcinkami - nie przewiduje się oddziaływań długotrwałych związanych z etapem budowy. Emisja substancji zanieczyszczających w tej fazie będzie miała charakter krótkotrwały, przejściowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Funkcjonowanie projektowanej ścieżki rowerowej i chodnika nie będzie miało wpływu na stan zanieczyszczenia powietrza w rejonie rozbudowywanej drogi. W związku z funkcjonowaniem ścieżki rowerowej i ciągów pieszo-jezdnymi nie ulegnie zmianie prognozowany ruch pojazdów silnikowych na tym odcinku drogi. Tak więc oddziaływania na powietrze atmosferyczne etapu eksploatacji planowanej do przebudowy drogi również w przypadku realizacji ścieżki rowerowej nie ulegną zmianie w stosunku do sytuacji rozpatrywanej w pierwotnej karcie informacyjnej przedsięwzięcia, na podstawie której została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Eksploatacja ścieżki rowerowej nie będzie stanowiła dodatkowego źródła zanieczyszczenia powietrza.

W trakcie przebudowy drogi (decyzja środowiskowa z dnia 12 grudnia 2017 r., znak: BŚ.6220.3.2017) przewiduje się powstawanie odpadów innych niż niebezpieczne reprezentujących 11 kodów odpadów. Planowana budowa ciągów pieszo-rowerowych i chodników będzie miała znikomy, w skali całego przedsięwzięcia, wpływ na ilość powstających odpadów zarówno na etapie realizacji jak i etapie funkcjonowania przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie determinowała konieczności wykonania dodatkowych rozbiórek. Na etapie realizacji ciągów pieszo-rowerowych i chodników przewiduje się powstanie odpadów innych niż niebezpieczne reprezentujących 4 kody odpadów.

Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji związane są z funkcjonowaniem i utrzymaniem drogi (decyzja środowiskowa z dnia 12 grudnia 2017 r., znak: BŚ.6220.3.2017) objętej zakresem inwestycji to głównie nie segregowane odpady komunalne w ilości około 0,5 Mg/rok. Obok odpadów związanych z normalnym funkcjonowaniem inwestycji, w wyniku wypadków i zdarzeń losowych mogą powstawać na drogach odpady z grupy 16 81, tj.:

- 16 81 01* - odpady wykazujące właściwości niebezpieczne,
- 16 81 02 - odpady inne niż wymienione w 16 81 01.

Jak wskazano w karcie informacyjnej przedsięwzięcia - planowana zmiana zakresu rozbudowy drogi wojewódzkiej DW 833 nie będzie miała istotnego wpływu na ilości emitowanych odpadów. Funkcjonowanie ciągów pieszo-rowerowych oraz chodników powodować będzie jednak nieznaczne zwiększenie emisji - głównie odpadów związanych z ich utrzymaniem, głównie odpadów komunalnych.

Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Wszystkie rodzaje odpadów powstające na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich

negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na odbiór odpadów, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 z późn. zm.).

W fazie realizacji inwestycji na terenie zaplecza technicznego powstawać będą ścieki socjalno-bytowe (przenośny sanitariat chemiczny, kontener zaplecza socjalnego). Ścieki te będą okresowo (w miarę potrzeb) odbierane przez firmę serwisową, świadczącą usługi w tym zakresie. Na etapie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania ścieków socjalno-bytowych i technologicznych.

Budowane i rozbudowywane odcinki drogi będą odwadniane poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych poszczególnych elementów drogi. Zastosowany zostanie system składający się z rowów i kanalizacji kanałowej, włączonej do istniejących odcinków kanalizacji deszczowej lub do odbiorników naturalnych – rowy i cieki.

Planowane przedsięwzięcie (ciągi pieszo-rowerowe i chodniki) ze względu na swój charakter będzie miało marginalny wpływ na jakość odprowadzanych wód opadowych. Ewentualne zanieczyszczenia powstające w obrębie tych powierzchni to zanieczyszczenia wynikające ze środków utrzymania w zimie, jednak będą to ilości znikome w skali całego przedsięwzięcia.

Wody opadowe z terenu chodników i ciągów pieszo-rowerowych będą odprowadzane powierzchniowo, bezpośrednio do rowów przydrożnych lub do sieci kanalizacji deszczowej drogi DW 833.

Uwzględniając charakter inwestycji oraz właściwości stosowanych materiałów stwierdza się, że zastosowane rozwiązania inwestycyjne nie będą przyczyną poważnej awarii przemysłowej zarówno w fazie realizacji, jak i podczas eksploatacji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wiąże się z możliwością wystąpienia katastrof naturalnych. Teren położony jest poza miejscami narażonymi na: ruchy masowe (teren inwestycji położony jest w terenie stosunkowo mało zróżnicowanym wysokościowo i nie jest zagrożony występowaniem osuwisk ziemnych - nie stwierdzono tutaj w przeszłości występowania osuwisk), szkody górnicze, powódzie (teren lokalizacji przedsięwzięcia nie jest zaliczany do terenów zagrożenia powodzią), itp.. Ewentualne silne wiatry, wichury czy trąby powietrzne powodować mogą uszkodzenia drzewostanów znajdujących się w sąsiedztwie projektowanej infrastruktury, czy też przenoszenie lżejszych frakcji z terenów przyległych. W okresie zimowym przenoszone mogą być znaczne ilości śniegu, co może powodować powstawanie zasp i utrudnienia w komunikacji. Poza tym gwałtowne opady atmosferyczne w postaci deszczu czy śniegu mogą powodować zagrożenia w postaci utrudnień komunikacyjnych, uszkodzeń drzewostanów, uszkodzeń dachów i budynków, a także zagrożenie życia. W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano odwodnienie do rowów przydrożnych lub do sieci kanalizacji deszczowej. Przyjęty sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Ewentualne ekstremalne opady nie spowodują zagrożenia powodziowego, a jedynie chwilowe utrudnienia w ruchu komunikacyjnym w wyniku gwałtownych opadów atmosferycznych.

Zasadniczo nie przewiduje się możliwości wystąpienia poważnych awarii lub katastrof budowlanych podczas przebudowy drogi. Może wprowadzić do kolizji na placu budowy, ale są to zjawiska losowe. Do obowiązków wykonawcy, nadzoru a przede wszystkim operatorów należy sprawdzenie sprawności sprzętu przed przystąpieniem do jakichkolwiek

prac oraz zapobieganie, a w razie wystąpienia awarii - usunięcie jej przyczyn i skutków w terminie niezwłocznym, zgodnie z zasadami bezpieczeństwa oraz przepisami.

Oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko dla fazy realizacji należy minimalizować poprzez właściwą organizację robót. Wykonawca robót powinien dysponować nowoczesnymi maszynami i urządzeniami sprawnymi technicznie. Należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie obowiązujących przepisów i stosowanie ramowych wytycznych BHP. Maksymalne skrócenie harmonogramu robót i szybkie oddanie do eksploatacji inwestycji to również jeden ze sposobów zminimalizowania ujemnego wpływu na środowisko. Materiały zastosowane podczas realizacji przedsięwzięcia, muszą posiadać wymagane atesty i spełniać odpowiednie normy.

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami wybrzeży i górskimi.

Na odcinku około 1,3 km przebudowywana droga przebiega przez kompleks leśny (rozciągający się po północnej stronie Kraśnika) oraz przylega do lasu w miejscowości Wierzbica (na odcinku około 520 m).

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej przekracza dwa ciekły wodne o nazwie *Urzędówka* oraz *Dopływ spod Antoniówki*. Poza tymi obszarami brak jest terenów o płytkim zaleganiu wód podziemnych w ciągu przebudowywanej drogi.

Wody podziemne są ujmowane szeregiem ujęć zarówno do celów przemysłowych, w tym produkcji rolniczej (szklarniowej), jak i komunalnych. Największe i równocześnie położone najbliżej projektowanej drogi są ujęcia wody w Kraśniku, znajdujące się po obu stronach omawianej drogi; są to ujęcia eksploatowane oraz nieczynne studnie głębinowe. Południowy odcinek przebudowywanej drogi przebiega przez strefę ochronną ujęć wód podziemnych: komunalnego przy ul. Żwirki i Wigury oraz Fabryki Łóżysk Toczných w Kraśniku Fabrycznym. Jak stwierdzono w karcie informacyjnej: przedsięwzięcie nie jest sprzeczne z obowiązującymi zasadami ochrony wód podziemnych (rozporządzenie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęć wód podziemnych: komunalnego przy ul. Żwirki i Wigury oraz Fabryki Łóżysk Toczných w Kraśniku Fabrycznym; ze zmianami wynikającymi z rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęć wód podziemnych: komunalnego przy ul. Żwirki i Wigury oraz Fabryki Łóżysk Toczných w Kraśniku Fabrycznym oraz rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 17 czerwca 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęć wód podziemnych: komunalnego przy ul. Żwirki i Wigury oraz Fabryki Łóżysk Toczných w Kraśniku Fabrycznym), a poprzez uporządkowanie systemu odprowadzania wód z terenu drogi będzie sprzyjało poprawie warunków ochrony tych wód.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 406 „Niecka Lubelska. Lublin”, którego zasoby wodne objęte są ochroną.

Zgodnie z „Planem gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Wisły” (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911) przebudowywana droga usytuowana jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych o kodzie europejskim PLGW200088. Poza tym przedmiotowa droga położona jest w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie: *Chodelka do dopływu spod Wronowa* i kodzie europejskim: PLRW20006237436, *Podlipie* o kodzie: PLRW20006233669 i *Urzędówka* o kodzie: PLRW20006233649. Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania

na środowisko - postanowienia, o których mowa w art. 63 ust. 1 i 2, wydaje się po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r., poz. 310 z późn. zm.).

Planowana do przebudowy droga przebiega w granicach Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (uchwała Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 17 grudnia 2017 r. Nr XXXVI/491/2017 w sprawie Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu – Lubel. z 2017 r., poz. 5605). Poza tym, obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 z późn. zm.) położonymi najbliższej inwestycji (do 10 km) są:

- obszar Natura 2000 Dzierzkowice PLH060079 - oddalony o około 1,6 km w kierunku zachodnim i południowo-zachodnim,
- obszar Natura 2000 Komaszycy PLH060063 - oddalony o około 1,7 km w kierunku północo-zachodnim,
- obszar Natura 2000 Opole Lubelskie PLH060054 - oddalony o około 6,2 km w kierunku północo-zachodnim,
- obszar Natura 2000 Polichna PLH060078 - oddalony o około 8,9 km w kierunku południowo-wschodnim,
- obszar Natura 2000 Gościeradów PLH060007 - oddalony o około 9,9 km w kierunku południowo-zachodnim,
- Chodelski Obszar Chronionego Krajobrazu - oddalony o około 1,2 km w kierunku północnym,
- Wrzelowiecki Park Krajobrazowy - oddalony o około 7,5 km w kierunku zachodnim,
- rezerwat przyrody „Natalin” - oddalony o około 4,1 km w kierunku zachodnim.

Według opracowania Instytutu Badań Ssaków PAN w Białowieży (2012 r.) przebudowywana droga przecina na odcinku około 3,5 km korytarz ekologiczny oznaczony jako: „KPdC-1D Roztocze Lubelskie”. Jednakże planowane przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego wpływu na funkcjonowanie tego korytarza, w stosunku do stanu aktualnego. Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje trwałego uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary europejskiej ekologicznej sieci Natura 2000, a także innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu tej sieci. Zakres prac nie wpłynie negatywnie na zachowanie integralności obszarów ani spójności sieci ekologicznej. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, jak i sama eksploatacja nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywrzeć znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz na ochronę przyrody i krajobraz Kraśnickiego i Chodelskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Wrzelowieckiego Parku Krajobrazowego i rezerwatu przyrody „Natalin”.

Wpływ inwestycji na klimat w skali globalnej z uwagi na jej skalę praktycznie nie będzie zauważalny. Jednak rozpatrując oddziaływanie na klimat należy uwzględnić oddziaływania wtórne, związane z emisją powstającą ze względu na użytkowanie energii elektrycznej. Zużycie energii elektrycznej praktycznie nieznacznie wzrośnie w stosunku do stanu obecnego, a zatem oddziaływanie to będzie pomijalnie małe.

Przedsięwzięcie ze względu na skalę nie powoduje istotnego oddziaływania na klimat. Zmiana sposobu zagospodarowania, w tym utrata powierzchni biologicznie czynnej (związana m.in. z wycinką drzew - na obszarze objętym zmianą zakresu inwestycji

sumaryczna powierzchnia lasów to około 1,5 ha), obejmuje mniej niż 0,01% w skali najmniejszej jednostki (gminy); zmiana ta w odniesieniu do generowanych oddziaływań jest w skali województwa pomijalnie mała. Ponadto przyjęte rozwiązania takie jak:

- optymalizujące warunki ruchu, a tym samym zmniejszające wielkość emisji i zmniejszające oddziaływanie na emisję gazów cieplarnianych, czyli na czynnik odpowiedzialny za oddziaływanie na element wykazujący istotne negatywne trendy w oddziaływaniu na klimat, co powoduje zmniejszenie skali oddziaływania na klimat,
- związane ze zoptymalizowanym oświetleniem ograniczającym wielkość poboru energii elektrycznej, a tym samym zmniejszającym wielkość oddziaływania na zmiany klimatu,
- optymalizujące zużycie materiałów budowlanych co w sposób pośredni także zmniejsza skalę oddziaływania na zmiany klimatu,

przyczyniają się do ograniczenia skali możliwego oddziaływania.

Planowane przedsięwzięcie, jako całość, w sposób pośredni wpisuje się w politykę łagodzenia i adaptacji do zmian klimatycznych poprzez docelowe zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych w związku z poprawą nawierzchni i usprawnieniem poruszania się pojazdów.

Przedmiotowa inwestycja nie jest położona na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarze przylegającym do jezior, a w rejonie jego realizacji nie występują uzdrowiska lub obszary ochrony uzdrowiskowej.

W rejonie przedsięwzięcia występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, mieszkaniowo - usługowa, tereny zieloni i grunty rolne o różnym stopniu zagospodarowania. Przedmiotowy ciąg pieszo-rowerowy i chodniki przebiegają przez teren: gminy Urzędów, gdzie średnia gęstość zaludnienia wynosi około 74 osoby/km², gminy (gęstość zaludnienia 71 osób/km²) i miasta Kraśnik - gęstość zaludnienia to około 1334 osoby/km² oraz przez gminę Chodel o gęstości zaludnienia około 62 osoby/km². Projektowana droga przebiega przez tereny zamieszkałe – przewidywana liczba ludności objęta oddziaływaniem inwestycji wynosi 1–1,2 tysiąca osób.

W rejonie przedsięwzięcia znajdują się obiekty zabytkowe oraz stanowiska archeologiczne. Ponadto rejon inwestycji w przebiegu przez Urzędów położony jest w strefie ochrony zabytków wyznaczonej dokumentami planistycznymi. Realizacja przedmiotowej zmiany wzdłuż projektowanej drogi z ominięciem centrum Urzędowa służy zmniejszeniu oddziaływania na zabytki. Zgodnie z ustaleniami Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie w związku z lokalizacją inwestycji na terenie oraz w sąsiedztwie obiektów wpisanych do rejestru zabytków zachodzi konieczność uzgodnienia z tym organem projektu budowlanego, a następnie uzyskania pozwolenia konserwatorskiego na prowadzenie robót budowlanych. Ponadto ze względu na występowanie w pasie inwestycji stanowisk archeologicznych konieczne jest zapewnienie nadzoru archeologicznego w trakcie prac ziemnych związanych z inwestycją. Zgodnie z art. 32 i 33 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2020 r., poz. 282 z późn. zm.) odkryte w trakcie robót ziemnych przedmioty, co do których istnieje przypuszczenie, że są zabytkiem podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest do wstrzymania wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiedniego zabezpieczenia miejsca i niezwłocznego powiadomienia wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia jego realizacji.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji i jej znaczną odległość od granicy Państwa nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykraczało poza terytorium kraju.

Charakter i skala przedsięwzięcia wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

Przedsięwzięcie nie wywrze znaczącego oddziaływania na środowisko zarówno podczas realizacji, jak i eksploatacji. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą krótkotrwałe i lokalne. W okresie eksploatacji inwestycja nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości powietrza, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów, nie będzie ono źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 62a ust. 1 i 63 ust. 1 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, stwierdzam, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych oraz na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia oraz obszarach ochrony uzdrowiskowej. Ponadto, nie wiąże się ono ze znacznym zasięgiem ponadlokalnym, długotrwałym i nieodwracalnym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych czy wystąpieniem awarii przemysłowej.

Tym samym należy stwierdzić, że odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

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

POUCZENIE

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 dorecza ją niezwłocznie organom, których opinia lub uzgodnienie były wymagane przed jej wydaniem.

**Z UP. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA w Lublinie**

dr Anna Szaniawska
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych V
/Podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Pan Paweł Dąbrowski – Burmistrz Urzędowa, Rynek 26, 23-250 Urzędów (**z prośbą o powiadomienie stron postępowania**);
2. Pan Tomasz Gąsecki – Prezes Biura Usług Projektowych „DROGPROJEKT” Sp. z o.o., ul. Bursaki 19, 20-150 Lublin (pełnomocnik inwestora);
3. Aa..