



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE**

RDOŚ-06-WOOS-6650/6-40-7/09/10/lp

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W LUBLINIE
Otrzymano nr 1052

DNIA: 2010 -07- 07

SKIEROWANO DO
Pion dnia
Wydział dnia

Lublin, 6 lipca 2010 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit.a oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi krajowej Nr 74 Janów Lubelski-granica państwa”, dla wariantu III rekomendowanego przez inwestora i jednocześnie,

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie pn. „budowa obwodnicy miasta Hrubieszów w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski do granicy państwa” – obejmuje budowę obejścia południowego miasta Hrubieszów oraz obejście miejscowości Teptiuków, po stronie południowej (wariant I i II) lub północnej (wariant III). Planowana droga jest drogą klasy technicznej GP jednojezdniową z dwoma pasami ruchu. Znaczna część trasy będzie przebiegała na nasypach. Przewidywane są również fragmenty przebiegu w wykopie oraz budowa obiektów inżynierskich związanych z przejściem przez drogi krzyżujące się, GPZ, linie kolejową, rzekę Huczwę i ciek.

Planowana inwestycja położona jest w obrębie województwa lubelskiego, powiatu hrubieszowskiego, gminy i miasta Hrubieszów. Początek projektowanego obejścia zlokalizowany jest w km 320+568 istniejącej drogi, zgodnie z aktualnym oznaczeniem DK 74, natomiast koniec obejścia usytuowany jest w km 329+279.

Droga krajowa nr 74 na analizowanym odcinku przebiega przez tereny miejskie i wiejskie, dominuje luźna zabudowa mieszkaniowa jedno i wielorodzinna oraz usługowa.

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

1. Należy prowadzić prace budowlane w maksymalnie skróconym harmonogramie.
2. Realizacja przedsięwzięcia, a także zakończenie robót budowlanych nie może stwarzać utrudnień w sposobie korzystania z terenów przyległych do projektowanej drogi, w tym do istniejących budynków, pól i innych obiektów.
3. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów przyległych do planowanej inwestycji i w obszarach zabudowanych, chronionych akustycznie powinny być prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. od 6.00 do 22.00.
4. Należy ograniczać równoczesną pracę sprzętu emitującego największy hałas.
5. Należy zoptymalizować czas pracy i liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn na teren placu budowy przez obszary zabudowy chronionej akustycznie.
6. Należy utrzymywać sprzęt budowlany w wysokiej sprawności technicznej oraz stosować przesłony dźwiękochłonne, tłumiki i elementy amortyzujące.
7. Silniki pojazdów i maszyn nie powinny pozostawać w stanie uruchomionym na biegu jałowym przez dłuższy czas.
8. Należy stosować wysokosprawne maszyny i narzędzia budowlane możliwie niskoemisyjne i o najkorzystniejszych parametrach akustycznych.
9. Całość robót wykonać zgodnie z warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych.
10. Należy zastosować środki ochrony akustycznej dla pracowników na etapie prac inwestycyjnych.
11. Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie może powodować przekroczeń standardów jakości powietrza.
12. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie budowy należy:
 - a) unikać składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy,
 - b) materiały sypkie winny być przewożone i magazynowane w sposób ograniczający emisję pyłów,
 - c) prace ziemne związane z budową drogi należy prowadzić w sposób eliminujący nadmierne pylenie,
 - d) plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów,
 - e) do podbudowy należy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, ograniczając do minimum mieszanie kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy,
 - f) masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu.
13. W celu minimalizacji oddziaływania emisji wprowadzanych do powietrza w wyniku ruchu drogowego na jakość powietrza należy wykonać nasadzenia zieleni izolacyjnej z wykorzystaniem gatunków odpornych na zanieczyszczenia powietrza w miejscach bezpośredniego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej z projektowaną trasą.
14. Prace ziemne w obszarze doliny rzeki Huczwy należy strąć się prowadzić w okresach bezdeszczowych o niskich stanach wód powierzchniowych.
15. Prace w obrębie kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych należy prowadzić w sposób nie powodujący zakłócenia swobodnego spływu wód opadowych z powierzchni

- terenu. Należy zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie rowów melioracyjnych i drenaży.
16. Należy zachować wszelkie środki ostrożności zabezpieczające środowisko gruntowe i wodne przed przedostaniem się substancji ropopochodnych i zanieczyszczeń chemicznych, ograniczyć do minimum szerokość pasa terenu zajętego pod budowę.
 17. Teren placu budowy i zaplecza zabezpieczyć przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód i do ziemi, głównie w miejscach przeznaczonych do magazynowania i tankowania paliw oraz innych środków chemicznych.
 18. Zaplecze budowy wyposażyc w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
 19. Kontrolować wszelkie wycieki zanieczyszczeń, mogących wystąpić w trakcie prowadzenia prac budowlanych jako zdarzenie awaryjne.
 20. Przestrzegać jednorazowych dawek środków do zimowego utrzymania drogi i szerokości rozrzutu środków chemicznych oraz nie dopuszczać do gromadzenia błota śniegowego na jezdni.
 21. Prowadzić właściwą eksploatację urządzeń odprowadzających wody opadowe (utrzymywać w dobrym stanie rowy przydrożne) oraz urządzeń oczyszczających wody opadowe (separatory, osadniki), dokonywać okresowych przeglądów tych urządzeń - co najmniej 2 razy w roku, po intensywnych opadach deszczu.
 22. Należy ograniczać przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska przyrodniczego do niezbędnego minimum. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi oraz gleby ważne jest zachowanie odpowiedniego reżimu technologicznego, w tym: właściwie zabezpieczenie miejsca robót (uszczelnienie powierzchni baz i zaplecza budowy), zbiorników, maszyn, urządzeń oraz użytkowanych i składowanych materiałów oraz rozmieszczenia organizowanych na czas realizacji inwestycji miejsc składowania odpadów, miejsc stacjonowania pojazdów prowadzących prace budowlane, niezbędnej infrastruktury dla pracowników budowlanych itp. Istotna jest również optymalizacja lokalizacji tras dojazdowych do miejsca budowy inwestycji. Wskazane jest także unikanie wprowadzania ciężkiego sprzętu oraz składowania materiałów na teren nieobjęty inwestycją, co pozwoli ograniczyć bezpośrednie zniszczenie siedlisk roślin.
 23. Należy zorganizować plac budowy i zaplecza oraz drogi techniczne, zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a w szczególności:
 - a) bazy materiałowe zaplecza budowy powinny być zorganizowane w sposób minimalizujący zajętość terenu w tym powierzchni biologicznie czynnej (pola, łąki, lasy),
 - b) należy dążyć do wytyczenia dróg dojazdowych do placów budowy w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych,
 - c) drogi techniczne w miarę możliwości powinny być lokalizowane w projektowanym pasie budowy,
 - d) place budowy, bazy materiałowo-sprzętowe należy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami Natura 2000, doliną rzeki Huczwy, otoczeniem koloni susła oraz obszarami dolin i obniżeń.
 24. Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od końca lutego do początku września). Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy; prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Wskazane jest w tym wypadku stosowanie specjalnych osłon dla poszczególnych drzew.

25. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków oraz wymogi bezpieczeństwa.
26. W celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt należy umieścić 1 przejście dla zwierząt dużych zespolone z ciekami, 1 przejście dla zwierząt średnich, 5 przejść dla zwierząt małych zespolonych z ciekami, 12 suchych przejść dla zwierząt małych oraz przejścia dla płazów.
27. Aby przejścia dla zwierząt spełniały swoją rolę należy w odpowiedni sposób zagospodarować ich powierzchnię oraz obszar najści, stosując m.in. odpowiednie nasadzenia drzew, krzewów oraz bylin i traw. W przypadku niektórych z przejść, należy zastosować płotki naprowadzające oraz nasadzenia zieleni.
28. W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ptaki i ich siedliska należy prace budowlane prowadzić w ograniczonym zakresie przestrzennym, aby w jak najmniejszym stopniu zniszczyć siedliska ptaków.
29. W celu ograniczenia śmiertelności ptaków, wynikającej z rozbijania się ptaków o ekrany akustyczne (pomimo naklejania na nich czarnych sylwetek ptaków drapieżnych), należy wzdłuż dróg montować ekrany nieprzezroczyste (z wyjątkiem miejsc, gdzie budowa ekranu przezroczystego jest uzasadniona bezpieczeństwem ruchu drogowego lub komfortem życia mieszkańców).
30. Wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy itp.) należy prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie doliny Huczwy i innych cieków.
31. Wszelkie prace realizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych, należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć ich negatywny wpływ na przyrodę. Muszą być one realizowane w odpowiednim czasie, harmonogram prac powinien uwzględniać sezon lęgowy ptaków (w przypadku wycinki zadrzewień oraz lokalizacji baz materiałowych i zaplecza budowy), okresy migracji płazów (korytarze migracyjne wskazane w raporcie) poza okresem wędrówek sezonowych i rozrodu płazów (tj. poza okresem 1 marca – 31 maja). Prace w obrębie koryta rzeki Huczwy należy prowadzić poza sezonem rozrodczym różanki i piskorza tj. poza okresem 1 maja - 30 czerwca.
32. Podczas prowadzenia prac ziemnych należy odpowiednio zabezpieczyć plac robót, aby unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy należy szybko i bezpiecznie przenieść na teren nieobjęty pracami, który stanowi ich naturalne środowisko.
33. Sposób postępowania z wytworzonymi odpadami powinien być zgodny z ustawą o odpadach.
34. Należy stosować takie surowce i produkty a roboty należy ograniczyć do takiego stopnia by zminimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
35. Wytwarzane odpady powinny być magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska.
36. Wytworzone odpady powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi w miejscu ich powstawania. W sytuacjach gdy jest to niemożliwe odpady powinny zostać unieszkodliwione. Unieszkodliwienie poprzez składowanie mogą zostać wyłącznie odpady, których unieszkodliwienie w inny sposób nie jest możliwe.
37. Odpady niebezpieczne, jakie pojawią się podczas realizacji i eksploatacji inwestycji należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się unieszkodliwianiem.
38. Usuwanie wyrobów zawierających azbest, z budynków przeznaczonych do wyburzenia w związku z realizacją przedsięwzięcia, oraz sposób postępowania z odpadami zawierającymi azbest powinien odpowiadać wymogom określonym w rozporządzeniu

Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. z 2004 L, Nr 71, poz.649).

39. Masy ziemne spełniające standardy jakości gleby i ziemi powinny zostać w pierwszej kolejności wykorzystane przy realizacji inwestycji, do robót ziemnych.
40. Należy przyjąć rozwiązania zapewniające stałą kontrolę pracy instalacji i urządzeń.
41. Obiekty małej architektury (krzyże, kapliczki) kolidujące z wariantem realizacyjnym należy przenieść w porozumieniu z lokalną społecznością i zgodnie z wymaganiami służb ochrony zabytków.
42. Należy przeprowadzić archeologiczne badania przedinwestycyjne a prace ziemne prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym.
43. W przypadku wykrycia skamieniałości roślin i zwierząt należy powiadomić regionalnego dyrektora ochrony środowiska lub jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta, burmistrza lub prezydenta miasta.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r., w szczególności w projekcie budowlanym w przypadku decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

1. Należy zastosować ekrany akustyczne na odcinkach drogi, gdzie występuje zabudowa chroniona akustycznie, o orientacyjnej lokalizacji:
 - od km 1+413 do km 1+490, strona lewa drogi, długość 71,4 m,
 - od km 4+040 do km 4+110, strona lewa drogi, długość 78,5 m,
 - od km 6+575 do km 6+617, strona lewa drogi, długość 78,5 m.
2. Należy zaprojektować szczelny system odwodnienia drogi oraz zastosować urządzenia podczyszczające wody opadowe przed zrzutem do odbiorników.
3. Parametry urządzeń podczyszczających (osadników, separatorów) należy dostosować do wielkości spływów wód z przynależnych zlewni oraz zdolności hydraulicznych odbiorników.
4. Wody opadowe odprowadzane do odbiorników muszą spełniać wymagania w zakresie zawartości zawiesin ogólnych (do 100 mg/l) oraz węglowodorów ropopochodnych (do 15 mg/l).
5. Zaproponowane rozwiązania w zakresie odwodnienia drogi nie mogą powodować zmian stosunków wodnych terenów przyległych.
6. Parametry mostu nie mogą naruszać reżimu hydrologicznego wód rzeki Huczwy.
7. Lokalizację i wielkość przepustów ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do nich zlewni.
8. Odpływ od przepustu nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji grunty osób trzecich.
9. Na etapie projektowania należy określić kilometraż rzek, cieków wodnych, w których będą realizowane urządzenia wodne.
10. Lokalizacja ewentualnych nasadzeń zieleni powinna uwzględniać szczegółowe rozwiązania drogowe (w tym dostępność terenu) oraz zalecenia wynikające z bezpieczeństwa ruchu drogowego.
11. Nie należy wprowadzać gatunków mogących stanowić zagrożenie dla rodzimej flory (gatunki pochodzenia obcego, mające charakter inwazyjny, których wprowadzenie spowoduje negatywne oddziaływanie na siedliska znajdujące się w rejonie inwestycji).
12. W przypadku planowanych nasadzeń zieleni, w celu uniknięcia kolizji ptaków z pojazdami, należy projektować je jak najdalej od drogi, tworzyć je z rodzimych gatunków krzewów i drzew oraz zrezygnować z nasadzeń gatunków, które posiadają owoce, będące pokarmem dla ptaków. Do tej grupy należą jarzab pospolity, róża –

- wszystkie gatunki, głóg– wszystkie gatunki, bez czarny, irga błyszcząca, porzeczką alpejska, kalina koralowa, dereń świda, jeżyna.
13. W celu minimalizacji wpływu projektowanej drogi na ciągłość obszarów siedliskowych i korytarzy ekologicznych należy wykonać przejścia dla zwierząt dużych, średnich, małych oraz płazów. Przejścia dla zwierząt dużych muszą spełniać wymagania wszystkich gatunków ssaków kopytnych (w tym łoś) oraz drapieżnych (w tym wilka i rysia). Przejścia dla zwierząt średnich muszą posiadać parametry optymalne dla dzika i sarny. Wszystkie przejścia duże i średnie będą wykorzystywane także przez małe ssaki, płazy, gady i bezkręgowce. Przejścia dla małych zwierząt mają na celu zachowanie ciągłości obszarów siedliskowych i szlaków migracyjnych małych ssaków (łasicowate, gryzonię, owadożerne) oraz ssaków ziemnowodnych (wszystkie gatunki) – obiekty połączone z ciekami wodnymi. Przejścia będą wykorzystywane także przez średnie ssaki żyjące w norach (głównie lis). Przejścia dla małych zwierząt służą także płazom, którym będą umożliwiać przekraczanie drogi dużej liczbie osobników w trakcie masowych migracji wiosennych i jesiennych i bezkręgowcom naziemnym; Przejścia należy zlokalizować orientacyjnej lokalizacji:
- DDPZ - przejście dla zwierząt dużych, zintegrowane z ciekami o minimalnych parametrach: $h \geq 5\text{m}$, $d \geq 10$, km 5+355,
 - DŚPZ - przejścia dla zwierząt średnich po powierzchni drogi w km 7+550 do 7+750, przejście to należy wyposażyć w specjalne elementy odblaskowe oraz ograniczyć na tym odcinku prędkość jazdy maksymalnie do 70km/h,
 - DMPZ - przejścia dolne dla małych zwierząt, zintegrowane z ciekami, o minimalnych parametrach: $h \geq 1,5\text{m}$, $d \geq 2\text{m}$, powinny być zaopatrzone w półki (o szerokości 0,5-1m) wyniesione ponad maksymalny poziom wody w przepuście, półki muszą być prowadzone równoległe do podłoża i płynnie łączyć się z otoczeniem wlotów przepustu., przejścia takie należy zlokalizować w km: 1+900, 1+990, 3+415, 5+160, , 7+765,
 - DMPZ - przejścia dolne suche dla małych zwierząt o minimalnych parametrach: $h \geq 1\text{m}$, $d \geq 2\text{m}$, należy zlokalizować w km 0+800,1+700, 2+140, 2+610, 2+800, 4+280, 4+450, 5+820, 6+100, 6+350, 7+472, 8+725.
 - DPPZ - przejście dla płazów w km 0+300, które stanowi grupę co najmniej 2-4 przepustów położonych w odległości $\leq 50\text{m}$, o prostokątnym przekroju i minimalnych wymiarach $h \geq 0,75\text{m}$, $d \geq 1\text{m}$.
14. Aby zminimalizować oddziaływania na korytarz migracji płazów (km 7+200 – 7+900) należy wykonać przejście dla płazów na drodze dojazdowej w miejscu przejścia nad kanałem melioracyjnym.
15. Dno przepustów dla małych zwierząt i płazów powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię. Należy w sposób odpowiedni kształtować trawiastą pokrywę roślinną poprzez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju (w zasięgu strefy usłonecznionej).
16. Wszystkim przejściom dla zwierząt małych i średnich powinny towarzyszyć elementy naprowadzające w postaci płotków lub pasów zieleni.
17. Płotki naprowadzające dla płazów i małych zwierząt mogą być wykonane z prefabrykatów o przekroju w kształcie zbliżonym do litery „C” lub z siatek z tworzywa sztucznego o średnicy oczek $< 0,5\text{cm}$. Płotki nie powinny być niższe niż 40 cm (nad powierzchnią gruntu). Górna krawędź ogrodzenia o szerokości, co najmniej 5 cm, musi być odchylona w kierunku „na zewnątrz” drogi. Płyty lub siatki muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwiczone, dlatego też ich dolna krawędź powinna być zakopana na głębokość co najmniej 10 cm. Na zakończeniach skrajnych, ogrodzenia muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia – najlepiej w postaci załamań w kształcie litery „U” zwróconych w kształcie przepustów. Ogrodzenia powinny być umieszczone wzdłuż podstawy nasypów i szczelnie łączyć się

z wylotami przepustów. Płotki powinny być ustawione wzdłuż drogi po jej obu stronach, na długości 50 m od przepustu w obie strony. W przypadku przejścia w km 7+400 ze względu na warunki ukształtowania terenu dopuszcza się odejście od zasady montowania płotków naprowadzających.

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

Przedsięwzięcie nie jest zaliczone do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko. Nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

II. Nie stwierdzam konieczności:

- wykonania kompensacji przyrodniczej.

Z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika potrzeba wykonania kompensacji przyrodniczej.

III. Nakładam obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zostanie zrealizowany poprzez uwzględnienie warunków określonych w pkt. I.2 oraz zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.3 niniejszej decyzji. Monitoring należy prowadzić zgodnie z odpowiednimi przepisami prawnymi w tym zakresie.

Nakłada się obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w następującym zakresie:

1. Podczas eksploatacji przedsięwzięcia należy przeprowadzić kontrolne pomiary natężenia ruchu drogowego z uwzględnieniem podziału na pojazdy lekkie i ciężkie oraz pomiary natężenia hałasu metodą bezpośrednich pomiarów hałasu z wykorzystaniem próbkowania dla pory dziennej i nocnej. Powyższe pomiary należy wykonać w następujących przekrojach:
 - Hrubieszów, ul. Antonówka 2a i 11 – km 1+328 i km 1+460,
 - Hrubieszów, ul. Kolejowa 57 – km 2+400,
 - Hrubieszów, ul. Nowa 100 i 98 – km 4+100,
 - Hrubieszów, ul. Gródecka 155 i 92 – km 4+200 i km 4+700,
 - Świerszczów 2 – km 6+600.
2. Należy prowadzić monitoring jakości wód opadowych na wylotach do odbiorników ze szczelnego systemu odwodnienia zgodnie z obowiązującymi przepisami, w zakresie zawartości zawiesin ogólnych i substancji ropopochodnych.

IV. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzależniam zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania od wyników analizy porealizacyjnej o której mowa w pkt VI sentencji niniejszej decyzji.

V. Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:

1. Oceny skuteczności zastosowanych zaleceń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem tego przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu minimalizacji jego wpływu na środowisko. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
2. Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować:
 - a) pomiary natężenia poziomu hałasu zgodnie z metodyką referencyjną w miejscach określonych w pkt III.1. wykonane łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu drogowego.
 - b) określenie, czy na podstawie wyników pomiarów rzeczywistego natężenia ruchu drogowego oraz pomiarów poziomu hałasu zgodnych z metodyką referencyjną istnieje konieczność zastosowania dodatkowych zabezpieczeń.
3. Ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.

W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 16.04 2009 r. wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.) w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, w związku z art. 173 ust.2 pkt 2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r, planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z tym, iż planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008r., organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym do określenia potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku dołączono m.in. kartę informacyjną planowanego przedsięwzięcia, poświadczoną przez Starostwo Powiatowe w Hrubieszowie kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wypis z ewidencji gruntów.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1, pkt 2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie

wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hrubieszowie pismem znak: RDOŚ-WOOŚ-6650/40-1/09/lp, z dnia 01 czerwca 2009 r. o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hrubieszowie po zapoznaniu się z załączonymi do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej materiałami opisowo-graficznymi wnioskował o nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. planowanego przedsięwzięcia i sporządzenia raportu (pismo znak: ONS-NZ-700/28/09 z dnia 15.06.2009 r.). Wskazał jednocześnie zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy Prawo wodne na obowiązek uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód opadowych do wód powierzchniowych i do ziemi.

Po analizie dokumentów i uzyskanej opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalił zakres raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia (postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 15.07.2009 r., znak:RDOŚ-06-WOOŚ-6650/40-2/09/lp).

Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia został przedłożony do tut. Dyrekcji w dniu 05.03.2010 r., przy piśmie z dnia 04.03.2010 r., znak: GDDKiA-O/LU-P-4-mk-26/74 III/29/10 i uzupełniony aneksem (pismo z dnia 21.04.2010r., znak: GDDKiA-O/LU-P-4-mk-26/74 I/33/10) z uwzględnieniem uwag zawartych w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (pismo z dnia 01.04.2010 r., znak: RDOŚ-06-WOOŚ-6650/40-5/09/10/lp). Załączony Raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem sporządzony przez Ars Vitae Pracownia Projektowa Anna Dorota Władyczka z Zespołem, odpowiada wymogom art.66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn zm.).

W trybie art. 21 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 2009/A/0031) oraz o raporcie oddziaływania na środowisko (nr wpisu 2009/E/0003).

Zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. Stosownie do art. 49 ww. ustawy w zw. z art. 74 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r., zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania - tablica ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, strona internetowa Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do inwestora i urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego z dnia 29 kwietnia 2009 r., znak: RDOŚ-06-WOOŚ-6650/40/09/lp).

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności, dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskano wymagane ustawą opinie oraz zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

W oparciu o art. 62 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. w prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie raportu o

oddziaływaniu na środowisko dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami oraz dostępność do złóż kopalin. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz określono wymagania realizacji inwestycji.

Stosownie do art. 77 ust.1 pkt 2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008r. zasięgnięto opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hrubieszowie w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji (opinia sanitarna z dnia 17.05.2010r., znak:ONS-NZ.700/10/10).

Zgodnie z postanowieniami art. 79 ust.1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008r. zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni licząc od dnia podania informacji do publicznej wiadomości tj. od dnia 29 kwietnia do dnia 19 maja 2010 r. z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się z niezbędną dokumentacją złożoną przez inwestora. O prowadzonym postępowaniu z udziałem społeczeństwa wszyscy zainteresowani zostali poinformowani poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26 kwietnia 2010 r., zamieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazane do inwestora oraz urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem poinformowania w sposób zwyczajowo przyjęty.

W okresie prowadzonego postępowania nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski złożone przez strony jak i społeczeństwo.

Zgodnie z art.10 k.p.a. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony o możliwości zapoznania się z zebraną dokumentacją w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego dot. wniosku GDDKiA O/Lublin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez wydanie stosownego obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 26 maja 2010 r., znak: RDOŚ-06-WOŚ-6650/6-40/09/10/lp. Zawiadomiono strony umieszczając informację na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do inwestora, urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

Istniejąca droga krajowa nr 74 stanowi bardzo ważny element ciągu komunikacyjnego na kierunku wschód–zachód, prowadzącego krajowy ruch tranzytowy do granicy z Ukrainą (przejście graniczne Zosin).

Droga krajowa nr 74 przebiega aktualnie przez centrum Hrubieszowa ulicami Zamojską, Piłsudskiego, Basaja, Kolejową i Wyzwolenia. Początek projektowanego obejścia zlokalizowany jest w km 320+568 istniejącej drogi, natomiast koniec obejścia usytuowany jest w km 329+279 zgodnie z aktualnym oznaczeniem DK 74. Przedmiotowy odcinek drogi krajowej nr 74 rozpoczyna się 300 m przed skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 3413 L w km 320+888, w km 321+592 krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 844 i biegnie przez centrum miasta Hrubieszów. Ostatni fragment przedmiotowego odcinka biegnie ulicą Wyzwolenia, przez Teptiuków i Świerszczów. Połączenia dróg powiatowych zrealizowane są za pomocą skrzyżowań jednopoziomowych.

Droga krajowa nr 74 na analizowanym odcinku przebiega przez tereny miejskie i wiejskie. Dominuje luźna zabudowa mieszkaniowa jedno- i wielorodzinna oraz usługowa. Na odcinku przebiegającym przez Teptiuków i Świerszczów występują również zadrzewienia, łąki i grunty orne. Przedmiotowy odcinek drogi nr 74 pod względem ukształtowania wysokościowego przebiega przez tereny płaskie o niewielkich względnych spadkach oraz

łagodnym pochyleniu, droga krzyżuje się z rzeką Huczwa w km 326+042 oraz z ciekim bez nazwy w km 327+461.

Dla terenu, na którym znajduje się planowana inwestycja w Hrubieszowie nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Natomiast jest on objęty planem w miejscowościach Świerszczów i Teptiuków.

Analizie poddano 4 warianty planowanego przedsięwzięcia, w tym wariant zerowy w przypadku niepodejmowania inwestycji. Preferowanym przez inwestora jest wariantu III.

Przedstawione warianty zostały wyznaczone na podstawie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Hrubieszowa” oraz „Studium techniczno-ekonomicznego przebiegu drogi krajowej nr 74 na odc. Janów Lubelski – Frampol – Szczebrzeszyn – Zamość – Hrubieszów” i zlokalizowane po południowej i wschodniej stronie miasta.

Każdy z wymienionych wariantów umożliwia podłączenie w przyszłości obwodnicy północnej miasta Hrubieszowa.

Ponieważ droga krajowa nr 74 na wysokości Hrubieszowa przebiega w kierunku SW-NE, obejście miasta obwodnicą jest teoretycznie możliwe po stronie północnej i zachodniej lub południowej i wschodniej miasta.

Na etapie wstępnym projektowania przebieg obwodnicy po stronie zachodniej i północnej miasta został wykluczony ze względu na znaczny stopień urbanizacji tych terenów. Ominięcie terenów zamieszkania wymagałoby budowy obwodnicy o prawie dwukrotnie większej długości, a przejścia przez tereny zabudowane nie udało by się uniknąć (włączając w to konieczność wyburzeń), co wiązałoby się z protestami społecznymi. Wydłużenie obwodnicy (przebieg północno-zachodni) spowodowałoby istotny wzrost kosztów utrzymania drogi a co ważniejsze, również wzrost kosztów przejazdu. W efekcie natężenie ruchu na obwodnicy zmniejszyłoby się, przez co koszty społeczne byłyby wyższe niż korzyści z wybudowanej drogi. Zlokalizowanie obwodnicy po północno-zachodniej stronie miasta doprowadziłoby do konieczności znacznych wyburzeń w terenach silnie zurbanizowanych (budynków mieszkalnych i gospodarczych), oraz dodatkowo z uwagi na bliskość zabudowań realizację drogi z ekranami akustycznymi chroniących pozostałe siedliska ludzkie. Z uwagi na długość obwodnicy dla kierowców stałoby się nieopłacalne korzystanie z niej, gdyż przejazd nie wiązałby się z istotną oszczędnością czasu, a zwiększałby się natomiast koszt eksploatacji pojazdów (wydłużenie drogi przejazdu). Taki wariant byłby również nieefektywny ruchowo (nie przejąłby wystarczającej ilości ruchu z pozostałych dróg), ma najmniejsze możliwości podłączenia technicznego przejścia granicznego, nie zapewnia efektywnego połączenia z węzłem kolejowym i strefą przemysłową miasta, nie wyprowadzi tranzytu i ruchu ciężkiego z miasta, oraz nie ma uzasadnienia ekonomicznego, ponieważ społeczne uzasadnienie budowy obwodnicy wiąże się z usprawnieniem ruchu w kierunku granicy, a ten cel nie zostałby zrealizowany. Ponadto, taki przebieg kolidowałby z chronionymi siedliskami (łąki i grąd) oraz z Nadbużańskim Obszarem Chronionego Krajobrazu.

Analiza ruchu wykazała, że w przypadku realizacji inwestycji po stronie północno-zachodniej Hrubieszowa nie będzie możliwa realizacja celów wyznaczonych dla IV działania Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej. Czyli obwodnica północno-zachodnia nie wpisze się we fragment transregionalnego ciągu drogowego i nie pozwoli na rozdzielenie ruchu lokalnego i tranzytowego, przez co nie dojdzie do udrożnienia ważnego ciągu drogowego prowadzącego w kierunku Ukrainy. Realizacja obwodnicy w wariantcie północno-zachodnim, nie wpłynie na poprawę powiązań z krajowym i międzynarodowym układem transportowym.

Przedsięwzięcie odpowiada również priorytetom wyznaczonym do realizacji w obszarze Polski Wschodniej w tym:

- poprawie dostępności do stolicy kraju i innych centrów gospodarczych (poprzez poprawę funkcjonowania połączeń drogowych powiązanych z drogami krajowymi nr 17 i 19),
- poprawie dostępności Polski Wschodniej do sąsiadujących województw,
- poprawie jakości powiązań komunikacyjnych w ramach Polski Wschodniej (przez rozwój sieci komunikacyjnej zapewniającej przepustowość drogi do przejścia granicznego).

Inwestycja powinna realizować nadrzędny interes publiczny sformułowany przez samorząd województwa, tj.: „osiąganie trwałego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Lubelszczyzny poprzez zwiększenie konkurencyjności województwa oraz optymalne wykorzystanie jego wewnętrznych potencjałów rozwojowych”. Aby obwodnica pozytywnie oddziaływała na otoczenie gospodarcze musi zostać zrealizowana po stronie południowo-wschodniej. Lokalizacja taka jest wskazana ze względu na:

- rozdzielenie ruchu lokalnego i tranzytowego,
- skrócenie drogi dojazdu do przejścia granicznego,
- optymalne skomunikowanie połączeń drogowych ze strefą przemysłową Hrubieszowa,
- bezpośrednie połączenie przeładunkowego węzła kolejowego z układem drogowym,
- pośrednio, taka lokalizacja, przyczyni się do :
 - zwiększenie liczby nowych miejsc pracy i tworzenie nowych firm poprzez wzrost dostępności terenów inwestycyjnych.
 - zwiększenie konkurencyjności regionu.

Przedstawione warianty przebiegu trasy obwodnicy miasta Hrubieszów charakteryzują się zbliżonymi parametrami technicznymi zarówno łuków poziomych jak i łuków pionowych. Spadki podłużne wahają się od 0,4% do 3%. Krętość i płynność jazdy także są zbliżone. W związku z powyższym parametry techniczne nie są podstawowymi kryteriami oceny przedstawionych wariantów.

Spśród wszystkich wariantów inwestycyjnych planowanego przebiegu obwodnicy miasta Hrubieszowa za najkorzystniejszy dla środowiska należy uznać wariant III, za czym przemawiają następujące wnioski z analiz przeprowadzonych w załączonym do wniosku raporcie:

- W przypadku realizacji wariantu I lub II nastąpi zmniejszenie powierzchni obszaru Natura 2000 PLH060035 „Zachodniowołyńska Dolina Bugu”: przy realizacji wariantu I – zmniejszenie o 0,24 ha (0,02% pow. obszaru), wariantu II – o 1,86 ha (0,11% pow. obszaru); w przypadku realizacji wariantu III nie nastąpi zmniejszenie powierzchni tego obszaru Natura 2000, czyli z punktu widzenia uniknięcia negatywnego oddziaływania i zachowania spójności tego obszaru najkorzystniejszy jest wariant III.
- W przypadku realizacji wariantu I, bądź II nastąpi rozdzielenie obszaru Natura 2000 PLH060035 „Zachodniowołyńska Dolina Bugu”: przy realizacji wariantu I – oddzielenie 0,2 ha (0,016% pow. obszaru) powierzchni obszaru w strefie brzeżnej (drobne zakole doliny Bugu koło Teptiukowa), wariantu II – oddzielenie ok. 6 ha (4%) powierzchni obszaru (brzeg doliny koło Teptiukowa); wariant III nie rozdziela tego obszaru Natura 2000, czyli z punktu widzenia zachowania spójności tego obszaru najkorzystniejszy jest wariant III.
- Przy realizacji każdego z wariantów inwestycyjnych nastąpi zmniejszenie powierzchni obszaru Natura 2000 PLB060003 „Dolina Środkowego Bugu”: przy realizacji wariantu I – o 8 ha (0,03% pow. obszaru), wariantu II – o 8,1 ha (0,03% pow. obszaru), wariantu III – o 2,2 ha (<0,01% pow. obszaru), czyli o najmniejszą część. Oznacza to, że z punktu widzenia uniknięcia negatywnego oddziaływania i zachowania spójności tego obszaru najkorzystniejszy jest wariant III.
- Przy realizacji każdego z wariantów inwestycyjnych nastąpi rozdzielenie obszaru Natura 2000 PLB060003 „Dolina Środkowego Bugu”: przy realizacji wariantu I – oddzielenie ok. 65 ha (0,23%), wariantu II – oddzielenie ok. 100 ha (0,35%), wariantu III – oddzielenie ok. 20 ha (0,07%), czyli najmniejszej części obszaru. Oznacza to, że z punktu

widzenia uniknięcia negatywnego oddziaływania i zachowania spójności tego obszaru najkorzystniejszy jest wariant III.

- Przy realizacji każdego z wariantów inwestycyjnych nastąpi fragmentacja Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu; inwestycja przebiega w OCK:

- wariant I: od km 7+430 do końca inwestycji, na długości 920 m
- wariant II: od km 7+480 do końca inwestycji, na długości 1190 m
- wariant III: od km 8+400 do końca inwestycji, na długości 870 m, czyli na najkrótszym z odcinków.

Realizacja inwestycji w wariantcie III wiąże się jedynie z wprowadzeniem antropogenicznej struktury liniowej o długości 870 m bez wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu. Oznacza to, że z punktu widzenia realizacji ochrony Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu najkorzystniejszy jest wariant III.

- Każdy z wariantów inwestycyjnych przebiega (na początkowym wspólnym dla wszystkich 3 wariantów odcinku) przez pozostałość parku podworskiego Antonówka (wpisanego do gminnej ewidencji zabytków i podlegającego pośredniej ochronie konserwatorskiej); w przypadku realizacji wariantu I należy się liczyć ze znaczącą wycinką drzew w parku i w zasadzie likwidacją tego założenia parkowego, ingerencja pozostałych wariantów (II i III) w założenie parkowe jest niewielka i go nie narusza. Oznacza to, że dla zachowania historycznych pozostałości parku podworskiego Antonówka najkorzystniejszy jest wariant II i III.
- Warianty I i II przebiegają w swych końcowych odcinkach (koło Teptiukowa) przez tereny zalewowe doliny Bugu. Obwodnica musi być tam poprowadzona po wysokich nasypach. Wiąże się to z zaburzeniem przepływu wód powierzchniowych na skutek budowy nasypów; w wariantcie I – od km 7+500 do 7+800, w wariantcie II – od km 6+750 do 7+700 i od 7+750 do 8+100, oraz zaburzeniem przepływu wód glebowych na skutek wymiany podłoża - w wariantcie I – od km 7+200 do 7+800, w wariantcie II – od km 6+750 do 7+700 i od 7+750 do 8+100. W wariantcie II nastąpi dodatkowo obniżenie jakości siedlisk na skutek zmiany warunków mikroklimatycznych wywołanych budową nasypu w dolinie Bugu (stworzenie zastoiska powietrza, brak przewietrzania, ocienienie) oraz obniżenie jakości siedlisk na skutek zmiany warunków hydrologicznych w części doliny odciętej nasypem. Trasa wariantu III omija tereny zalewowe Bugu, eliminując te problemy, czyli jego realizacja jest najkorzystniejsza.
- Na skutek realizacji inwestycji w każdym z wariantów dojdzie do trwałego zajęcia siedlisk przyrodniczych:
 - świeże łąki użytkowane ekstensywnie: w wariantcie I – zajęcie 4,0 ha siedliska (ok. 0,3% zasobów siedliska w obszarze inwentaryzowanym), w wariantcie II – 7 ha siedliska (0,46% zasobów), w wariantcie III – 2,5 ha siedliska (0,17% zasobów)
 - eutroficzne starorzecza i drobne zbiorniki wodne: w wariantcie I – zajęcie 0,1 ha siedliska (6,5% zasobów siedliska w obszarze inwentaryzowanym)
 - murawy kserotermiczne: w wariantcie II – zajęcie 0,2 ha (16,6% zasobów siedliska w obszarze inwentaryzowanym).

Realizacja wariantu III spowoduje zajęcie najmniejszej powierzchni siedlisk przyrodniczych, czyli z punktu widzenia ich ochrony wariant III jest najkorzystniejszy.

- W km 7+500 wariantu I nastąpi zniszczenie populacji (stanowiska) chronionego gatunku rośliny – grążela żółtego (*Nuphar lutea*), w km 7+700 wariantu II – zniszczenie stanowiska chronionego gatunku rośliny – kruszczyka szerokolistnego (*Epipactis helleborine*). Realizacja wariantu III nie powoduje zniszczenia żadnego ze stanowisk chronionych gatunków roślin, czyli z punktu widzenia ich ochrony jest najkorzystniejszy.

- W km 7+100 wariantu I nastąpi zniszczenie biotopu jednej populacji modraszka nausitous – jest to gatunek wymieniony w Załączniku 2 Dyrektywy Siedliskowej, czyli z punktu widzenia ochrony modraszka warianty II i III są najkorzystniejsze.
- W wyniku realizacji wariantu II nastąpi istotna zmiana jakości biotopów populacji czerwończyka nieparka, modraszka telejus i modraszka nausitous, związana z przekształceniem warunków hydrologicznych i mikroklimatycznych w dnie doliny Bugu. Przebieg wariantu III omija dolinę Bugu eliminując zagrożenie dla jakości tych biotopów.
- W km 7+200 do 7+800 wariantu I i km 6+700 do 8+100 wariantu II nastąpi zniszczenie biotopów chronionych gatunków płazów, przede wszystkim rzekotki drzewnej (*Hyla arborea*), żab zielonych i brunatnych oraz ropuch. Przebieg wariantu III eliminuje zagrożenie dla jakości tych biotopów.
- Wpływ inwestycji na siedliska rozrodu płazów. Zbiorniki wodne będące miejscem rozrodu żab zielonych i brunatnych znajdują się na obrzeżach doliny Bugu na południe od Teptiukowa. Położenie ich względem inwestycji jest następujące:
 - W bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu wariantu I (w km 6+800 do 6+950), oraz na przebiegu wariantu I w km 7+200 i w km 7+500, oraz w odległości 250 m od km 6+800, 50 m od km 7+500 wariantu II znajdują się na obrzeżach doliny Bugu na południe od Teptiukowa zbiorniki wodne, będące miejscem rozrodu żab zielonych i brunatnych. Realizacja inwestycji w wariantcie I spowoduje likwidację części siedlisk i ubytek miejsc bytowania i rozrodu żab o ok. 2%. Realizacja inwestycji w wariantcie III (starorzecze znajduje się w odległości 500 m od km 8+500 wariantu III) nie spowoduje zmniejszenia siedlisk rozrodu płazów.
- Nastąpi zniszczenie miejsc lęgowych gąsiora (w sąsiedztwie stacji towarowej – warianty I, II, III, Teptiuków – wariant I) i błotniaka stawowego (wariant II) – gatunki wymienione w Załączniku 1 Dyrektywy Ptasiej. Ponadto w wyniku realizacji wariantu II nastąpi zmniejszenie obszaru żerowania błotniaka stawowego i orlika krzykliwego oraz nastąpi zmniejszenie powierzchni bytowania śródpolnej populacji susła perełkowanego (Załącznik 2 Dyrektywy Siedliskowej).
- Nie stwierdzono znaczących różnic pomiędzy oddziaływaniem poszczególnych wariantów na powietrze atmosferyczne i zanieczyszczenie wód opadowych. Ze względu na hałas stwierdzono, iż najwięcej budynków będzie w zasięgu potencjalnego oddziaływania hałasu w wariantcie I. Realizacja wszystkich wariantów spowoduje znaczące zmniejszenie ilości osób narażonych na ponadnormatywny hałas.
- Analizując liczbę skrzyżowań/przeszkód z drogami, linią kolejową, ciekami wodnymi, na trasach poszczególnych wariantów inwestycyjnych, rozwiązania przyjęte we wszystkich wariantach można uznać za porównywalne.
- Wyniki waloryzacji przedstawionej w formie tabelarycznej wskazują, iż najkorzystniejszy dla środowiska jest wariant III.

Uwzględniając powyższe, najbardziej korzystnym rozwiązaniem jest trasa obwodnicy wyznaczona w wariantcie III.

W przypadku przedmiotowej inwestycji kontrowersje mogą wzbudzić uciążliwości zaistniałe w trakcie budowy, w tym: utrudnienia w dojazdach do posesji, utrudnienia w komunikacji lokalnej, hałas budowlany, oddziaływanie hałasu w trakcie eksploatacji drogi po przebudowie, konieczność dokonania wywłaszczeń i związanej z tym wyceny nieruchomości oraz ustalenie wysokości odszkodowań. Realizacja inwestycji odbywać się będzie w znacznej mierze na obszarze należącym obecnie do osób prywatnych.

W celu minimalizacji potencjalnych konfliktów przy projektowaniu inwestycji należy uwzględnić interesy osób trzecich, zapewnić dojazd i dojścia do posesji oraz prowadzić akcje informacyjno promocyjne dotyczące inwestycji.

Zgodnie z nałożonymi warunkami, których celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zaplecze budowy oraz drogi techniczne będą organizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Prace budowlane będą prowadzone w maksymalnie skróconym harmonogramie, realizacja przedsięwzięcia a także zakończenie robót budowlanych nie będzie stwarzać utrudnień w sposobie korzystania z terenów przyległych do projektowanej drogi, w tym do istniejących budynków, pól, i innych obiektów.

Budowa obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa będzie wiązać się ze wzrostem poziomu hałasu i drgań, których źródło stanowić będzie praca maszyn i urządzeń budowlanych oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Oddziaływanie to będzie szczególnie uciążliwe podczas prowadzenia prac budowlanych na odcinku drogi sąsiadującym z zabudową mieszkaniową. Uciążliwości akustyczne na etapie realizacyjnym charakteryzować będzie duża dynamika zmian jednak będą one miały charakter odwracalny, nie kumulujący się w środowisku i ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu etapu realizacji planowanej inwestycji na klimat akustyczny prace budowlane w obszarach zabudowanych, chronionych akustycznie powinny być prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. od 6.⁰⁰ do 22.⁰⁰. Należy ograniczać równoczesną pracę sprzętu emitującego największy hałas oraz optymalizować czas pracy i liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn na teren placu budowy przez obszary chronione akustycznie. Należy utrzymywać sprzęt budowlany w wysokiej sprawności technicznej oraz stosować przesłony dźwiękochłonne, tłumiki i elementy amortyzujące. Zaplecze budowy powinno być zlokalizowane jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowej oraz możliwie najdalej od terenów chronionych przyrodniczo. Silniki pojazdów i maszyn nie powinny być eksploatowane na najwyższych obrotach oraz pozostawać w stanie uruchomionym na biegu jałowym przez dłuższy czas. Należy stosować wysokosprawne maszyny i narzędzia budowlane możliwie niskoemisyjne i o najkorzystniejszych parametrach akustycznych.

Eksploatacja planowanej obwodnicy będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Jej trasa przebiega zarówno przez obszary niezabudowane, jaki przez tereny zabudowy, w niewielkiej odległości od siedzib ludzkich. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń równoważnego poziomu dźwięku wykazano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie. Obliczeń dokonano dla stanu istniejącego drogi oraz dla stanu po rozbudowie drogi wraz z prognozą ruchu dla lat 2013 i 2030 bez zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych. Następnie wykonano obliczenia zasięgu hałasu z przedstawionymi w sentencji postanowienia ekranami akustycznymi. Według prognozy przedstawionej w raporcie oceny oddziaływania na środowisko po zastosowaniu zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych można spodziewać się zmniejszenia wartości poziomu hałasu w porównaniu do tego samego okresu prognozowania bez zabezpieczeń akustycznych. W ramach zakresu analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić kontrolne pomiary natężenia ruchu drogowego oraz pomiary hałasu w celu zweryfikowania zastosowanych działań zabezpieczających przed naruszeniem standardów jakości klimatu akustycznego obszarów chronionych, zgodnie z metodyką referencyjną, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W miejscach, w których prognozowane wartości poziomu hałasu przekraczają w sposób nieznaczny dopuszczalne normy, pozostawia się rezerwę budowlaną pod konstrukcję ekranów akustycznych, których konieczność posadowienia zależeć będzie od weryfikacji danych, otrzymanych w ramach analizy porealizacyjnej rzeczywistego oddziaływania ruchu drogowego na klimat akustyczny na etapie eksploatacji. Miejsca gdzie pomierzone wartości będą przekraczały dopuszczalne poziomy hałasu należy poddać

szczegółowej analizie w celu dokładnego określenia zasięgu występowania ponadnormatywnego oddziaływania oraz zastosowania środków ochrony przeciwhałasowej. Jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu nadal nie będą dotrzymane, opracowana analiza porealizacyjna stanowić będzie podstawę do utworzenia na tym terenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Budowa obwodnicy nie przyczyni się do wystąpienia oddziaływań skumulowanych z uwagi na wyprowadzenie ruchu z centrum miasta, co będzie miało pozytywny wpływ na klimat akustyczny.

Z informacji o wpływie planowanego przedsięwzięcia na jakość powietrza wynika, że jego realizacja będzie źródłem uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych z pracy silników pojazdów i maszyn budowlanych, emisją substancji zanieczyszczających z wykorzystywanych przy pracach budowlanych materiałów. Podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko niezorganizowanej emisji pyłów. Oddziaływanie inwestycji w okresie budowy drogi będzie miało charakter czasowy, ograniczony do okresu realizacji inwestycji.

W celu obniżenia uciążliwości wynikających z emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowanych ruchem komunikacyjnym planowane jest nasadzenie zieleni izolacyjnej w miejscach szczególnie narażonych na oddziaływanie projektowanej obwodnicy tj. w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Z przedstawionej w raporcie analizy wpływu na jakość powietrza emisji spowodowanej ruchem komunikacyjnym po projektowanej drodze wynika, że nie prognozuje się przekroczeń standardów jakości powietrza na obszarze poza pasem drogowym.

Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Bugu, w obszarze odwadnianym przez rzekę Huczwę i jej niewielkie dopływy (w zlewni rzeki Huczwy).

We wszystkich trzech wariantach założono przejście obwodnicy przez koryto rzeki Huczwy i jej dopływy. Projektowana droga w wariantcie III (najkorzystniejszym dla środowiska) przetnie rzekę Huczwę w km ok. 4 + 380.

Szczegółowy kilometraż rzek, cieków wodnych i rowów melioracyjnych w którym będą realizowane urządzenia wodne powinien być określony na etapie prac projektowych.

Wg autorów raportu projektowana inwestycja wpłynie na zmianę morfologii terenu w rejonie projektowanego mostu i innych obiektów inżynierskich poprzez wykonanie nasypów i wykopów.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się prowadzenia prac odwodnieniowych, które spowodowałyby obniżenie zwierciadła wód podziemnych wykraczające poza granice terenu, do którego inwestor będzie posiadał tytuł prawny.

Odbiornikiem wód opadowych odprowadzanych z projektowanej obwodnicy jest rzeka Huczwa oraz cieki i rowy melioracyjne będące dopływami rzeki Huczwy i rzeki Bug.

Prowadzenie robót w obrębie doliny rzeki Huczwy w okresie bezdeszczowym, o niskich stanach wód przyczyni się do ograniczenia erozji a tym samym do redukcji ładunku zanieczyszczeń zrzucanych do odbiornika.

Wg raportu zastosowany będzie szczelny system odwodnienia drogi poprzez zaprojektowanie odwodnienia powierzchniowego z przejęciem całości spływającej wody do szczelnych rowów przydrożnych lub do ścieku z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej.

Zaproponowane w raporcie rozwiązania odwodnienia drogi wraz z projektowanym systemem oczyszczającym wody opadowe przed zrzutem do odbiorników (tj. rzeka Huczwa oraz rowy melioracyjne będące dopływami rzeki Huczwy i rzeki Bug), należy uznać za właściwe i wystarczające dla ochrony wód.

Wg autorów raportu wstępne obliczenia przepustowości istniejących odbiorników pozwolą na bezpieczne odprowadzanie dodatkowej ilości wód jaka powstanie ze szczelnej powierzchni utworzonej w wyniku projektowanej obwodnicy. Wody opadowe zostaną

oczyszczone w stopniu zapewniającym zachowanie wymagań rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.) w zakresie zawartości zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych.

Przy prawidłowej eksploatacji zastosowanych urządzeń podczyszczających, odprowadzane wody opadowe z powierzchni drogi nie powinny wpływać na zmianę stosunków wodnych w rejonie projektowanej obwodnicy.

Planowany zakres prac ziemnych i inżynierskich przy zastosowaniu systemu odwodnienia drogi nie powinien zmienić reżimu hydrologicznego, hydrodynamicznego oraz hydrochemicznego wód powierzchniowych i podziemnych.

Celem zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego w rejonie drogi, w czasie jej eksploatacji, niezbędne jest stosowanie się do następujących zasad i przepisów, np.: przestrzegania jednorazowych dawek środków do zimowego utrzymania drogi i szerokości rozrzutu środków chemicznych oraz nie dopuszczanie do powstawania błota śniegowego na jezdni, zapewnienie oczyszczania części przykrawężnikowej jezdni ze śniegu i lodu w okresie zimowym, celem zapewnienia swobodnego spływu z jezdni wody powstającej z topniejącego śniegu i lodu, prowadzenie przeglądów i regularnego oczyszczania urządzeń odprowadzających i oczyszczających ścieki odbierane z jezdni.

Ponadto, eksploatacja powinna być prowadzona zgodnie z zaleceniami zawartymi w instrukcji obsługi i konserwacji urządzeń wodnych, a czynności z nią związane odnotowane w zeszycie eksploatacji (§ 21 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 122 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t.j. z 2005 r. Dz. U. Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.) na wykonanie urządzeń wodnych oraz odprowadzanie wód opadowych do wód lub do ziemi wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

Dla planowanego przedsięwzięcia zalecono prowadzenie monitoringu jakości wód opadowych na wylotach do odbiorników tj. rzeka Huczwa, cieki i rowy melioracyjne, z uwagi na:

- lokalizację planowanego przedsięwzięcia w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 407 "Niecka Chełm-Zamość", szczególnie wrażliwym na zanieczyszczenie,
- powiązanie rowów melioracyjnych będących odbiornikami wód opadowych z obwodnicą z rzeką Huczwą i rzeką Bug, które to rowy są potencjalną drogą przedostawania się zanieczyszczeń na obszary Natura 2000 (PLH 060035 Zachodniowołyńska Dolina Bugu oraz PLB 060003 Dolina Środkowego Bugu).

Na terenie inwestycji oraz terenach sąsiadujących z nią znajduje się kilka form objętych ochroną na podstawie Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r., są to: obszar chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, użytki ekologiczne oraz pomniki przyrody.

W zasięgu oddziaływania inwestycji znajdują się dwa obszary Natura 2000 są to SOO Zachodniowołyńska Dolina Bugu PLH 060035 oraz OSO Dolina Środkowego Bugu PLB 060003.

Obszar Zachodniowołyńska Dolina Bugu obejmuje 2 lewobrzeżne fragmenty doliny Bugu (do granicy państwowej) na odcinku, gdzie rzeka przepływa przez Wyżynę Zachodniowołyńską: południowy fragment znajduje się w rejonie Kryłowa, a północny w rejonie Czumowa. Na tych odcinkach rzeka silnie meandruje, towarzyszą jej liczne starorzecza. W dnie doliny występuje mozaika wielogatunkowych, ekstensywnie użytkowanych łąk, zmiennowilgotnych łąk trzęslicowych, lokalnie także łąk kalcyfilnych (ze

związku *Calthion*) oraz zarośla i płaty lasów łęgowych. Strome zbocza doliny Bugu porastają murawy kserotermiczne. Jest to obszar ważny dla zachowania bioróżnorodności. Występują tu dobrze zachowane siedliska nadbrzeżne dużej rzeki. Ponad 60% obszaru zajmują siedliska z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Na terenie ostoi znajduje się niewielka kolonia susła perełkowanego. Ogółem stwierdzono tu występowanie 4 gatunków zwierząt z Załącznika II. Obwodnicy nie przebiega przez teren obszaru. W końcowym odcinku inwestycji zbliża się on na odległość 250 m do granic obszaru. Przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji i eksploatacji nie spowoduje oddziaływań znacząco negatywnych na siedliska oraz siedliska gatunków dla ochrony których ustanowiono obszar.

Obszar Dolina Środkowego Bugu rozciąga się od miejscowości Gołębie, gdzie rzeka, płynąca przez terytorium Ukrainy staje się rzeką graniczną do Terespolu. Na całym tym odcinku rzeka ma naturalny charakter, z licznymi meandrami i starorzeczami. Koryto jest głęboko wcięte, skarpy osiągają kilka metrów wysokości. Dolina rzeki zajęta jest przez łąki, miejscami niewielkie płaty zdegradowanych lasów nadrzecznych, kępy zarośli wierzbowych i pola uprawne. Jest to ostoja ptasia o randze europejskiej E 67. Występują tu co najmniej 22 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). W okresie łęgowym obszar zasiedla co najmniej 1 % populacji krajowej (C3 i C6) następujących gatunków ptaków: błotniak łąkowy, bocian biały, derkacz, dzięcioł białoszyi (PCK), rybitwa białowąsa (PCK), rybitwa czarna, zimorodek, brodziec piskliwy, krwawodziób, rybitwa białoskrzydła (PCK), rycyk; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują: bąk (PCK), błotniak stawowy, podróżniczek (PCK) i jarzębatka (C7); występuje >5% krajowej populacji łęgowej brzegówki (C3). Autorzy raportu podczas inwentaryzacji wykazali na terenie obwodnicy 3 gatunki ptaków będących przedmiotem ochrony w obszarze, były to błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, bocian biały *Ciconia ciconia* i zimorodek *Alcedo atthis*. W wyniku inwestycji zostanie zmniejszona powierzchnia biologicznie czynna obszaru "Dolina Środkowego Bugu" o około 2,2 ha, co stanowi mniej niż 0,01 % obszaru, nastąpi także oddzielenie około 20 ha (0,07% powierzchni obszaru) od jego pozostałej części. Po przeprowadzeniu analizy tych oddziaływań nie stwierdzono aby w sposób znacząco negatywny wpłynęły na stan siedlisk oraz siedliska gatunków dla ochrony których ustanowiono obszar.

Inwestycja przebiega przez Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu, który został powołany na podstawie (Rozporządzenie Nr 47 Wojewody Lubelskiego z dnia 21 lutego 2006 roku w sprawie Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz.Urz.Woj.Lub. z 31 marca 2006 r. Nr 65, poz. 23). Nadbużański OChK obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach a także pełni funkcje korytarza ekologicznego. Przedsięwzięcie wkracza w granice obszaru we wschodniej części wsi Teptiuków. W wyniku realizacji inwestycji zostanie wprowadzona w obręb Nadbużańskiego OChK nowa inwestycja liniowa o długości 870 m, która spowoduje niewielką fragmentację tego obszaru. Skala oddziaływania przedsięwzięcia na obszar uznana została za nieznaczącą.

Ponadto w odległości ok. 3 km od inwestycji znajduje się użytek ekologiczny "Błonia Nadbużańskie", utworzony dla ochrony kolonii susła perełkowanego. Zlokalizowany jest w pobliżu mostu kolejowego na Bugu na gruntach wsi Gródek i Czumów. Nie stwierdzono aby inwestycja oddziaływała na ten obiekt.

W czasie inwentaryzacji przyrodniczej autorzy raportu na terenie inwestycji oraz w jej sąsiedztwie stwierdzili występowanie 5 siedlisk wymienionych w Dyrektywie Siedliskowej (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr 94, poz. 795), były to: 3150 Starorzecza i inne naturalne, eutroficzne zbiorniki wodne, 6210 Murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*)

6510 Nizowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie, 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), *91EO Łęgi wierzbowe, topolowe olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe). Inwestycja spowoduje trwałe zajęcie około 2,5 ha siedliska 6510 świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie a także obniżenie ich jakości w strefie 20 m od korony drogi. Oddziaływanie to nie spowoduje istotnych zmian dla zachowania tego siedliska w regionie.

Teren gminy Hrubieszów na terenie której zlokalizowane jest przedsięwzięcie należy do obszarów bogatych w rzadkie gatunki roślin i grzybów. Jednak na tle zróżnicowanej flory okolic Hrubieszowa, inwestycja przebiega przez obszary ubogie w rzadkie gatunki roślin. Stwierdzono tu występowanie czterech gatunków chronionych, których stanowiska nie ulegną zniszczeniu w wyniku realizacji inwestycji.

W czasie inwentaryzacji przyrodniczej autorzy raportu na terenie inwestycji oraz w jej sąsiedztwie stwierdzili występowanie 12 gatunków z Załącznika 2 Dyrektywy Siedliskowej oraz 5 gatunków z Załącznika 1 Dyrektywy Ptasiej. Jak wynika z raportu wpływ projektowanej inwestycji na siedliska i gatunki chronione jest nieznaczący. Dotyczy to zarówno skali ubytków powierzchni siedlisk i zasobów populacyjnych gatunków chronionych, obniżenia jakości siedlisk i biotopów oraz ich fragmentacji. Inwestycja spowoduje zniszczenie miejsc lęgowych gąsiora (w pobliżu stacji towarowej), jednak nie będzie to miało znaczącego wpływu na stan populacji tego gatunku na terenie inwestycji. Po przeanalizowaniu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono, iż wpłynie ona znacząco negatywnie na stan populacji tych gatunków oraz innych gatunków zwierząt chronionych na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28.09.2004 r w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. Nr 220, poz. 2237).

W rejonie inwestycji zlokalizowane są także korytarze ekologiczne o randze europejskiej (Dolina Bugu) oraz lokalnej (Dolina Huczwy wraz z innymi ciekami i obniżeniami). Ponadto znajdują się tutaj izolowane obszary leśne, które mogą pełnić funkcję nieciągłego łącznika dla ptaków i dużych ssaków. W celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt należy umieścić 1 przejście dla zwierząt dużych zespolone z ciekim, 1 przejście dla zwierząt średnich, 5 przejść dla zwierząt małych zespolonych z ciekim, 12 suchych przejść dla zwierząt małych oraz przejście dla płazów. Aby przejścia dla zwierząt spełniały swoją rolę należy w odpowiedni sposób zagospodarować ich powierzchnię oraz obszar najść, stosując m.in. odpowiednie nasadzenia drzew, krzewów oraz bylin i traw. W przypadku niektórych z przejść, należy zastosować płotki naprowadzające oraz nasadzenia zieleni. Przejścia dla zwierząt dużych muszą spełniać wymagania wszystkich gatunków ssaków kopytnych (w tym łosia) oraz drapieżnych (w tym wilka i rysia). Przejścia dla zwierząt średnich muszą posiadać parametry optymalne dla dzika i samy. Przejście dla płazów powinna stanowić grupa co najmniej 2-4 przepustów położonych w odległości ≤ 50 m, o prostokątnym przekroju i minimalnych wymiarach $h \geq 0,75$ m, $d \geq 1$.

Wszystkie przejścia duże i średnie będą wykorzystywane także przez małe ssaki, płazy, gady i bezkręgowce. Przejścia dla małych zwierząt mają na celu zachowaniu ciągłości obszarów siedliskowych i szlaków migracyjnych małych ssaków (łasicowate, gryzonie, owadożerne) oraz ssaków ziemnowodnych (wszystkie gatunki) - obiekty połączone z ciekami wodnymi. Przejścia będą wykorzystywane także przez średnie ssaki żyjące w norach (głównie lis). Przejścia dla małych zwierząt służą także płazom i bezkręgowcom naziemnym. Żeby zminimalizować oddziaływania na korytarz migracji płazów (km 7+200 - 7+900) należy wykonać przejście dla płazów na drodze dojazdowej w miejscu przejścia nad kanałem melioracyjnym.

Występujące pomniki przyrody w m Hrubieszów i okolicach znajdują się poza strefą oddziaływania planowanej inwestycji.

Lokalizacja ewentualnych nasadzeń zieleni powinna uwzględniać szczegółowe rozwiązania drogowe (w tym dostępność terenu) oraz zalecenia wynikające z bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie należy wprowadzać gatunków mogących stanowić zagrożenie dla rodzimej flory (gatunki pochodzenia obcego, mające charakter inwazyjny, których wprowadzenie spowoduje negatywne oddziaływanie na siedliska znajdujące się w rejonie inwestycji). W przypadku planowanych nasadzeń zieleni, w celu uniknięcia kolizji ptaków z pojazdami, należy projektować je jak najdalej od drogi, tworzyć je z rodzimych gatunków krzewów i drzew oraz zrezygnować z nasadzeń gatunków, które posiadają owoce, będące pokarmem dla ptaków. Do tej grupy należą jarząb pospolity, róża – wszystkie gatunki, głóg – wszystkie gatunki, bez czarny, irga błyszcząca, porzeczek alpejski, kalina koralowa, dereń świdwa, jeżyna.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi. Na etapie realizacji obwodnicy Miasta Hrubieszów będą powstawać liczne odpady związane z robotami budowlanymi, ziemnymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników.

Przyjęte rozwiązania w zakresie gospodarki odpadami - segregacja, magazynowanie, i zagospodarowanie odpadów będą prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, że wystąpi niedobór mas ziemnych. Niezbędna ilość mas ziemnych do budowy nasypów zostanie dostarczona przez Wykonawcę Robót na teren planowanej inwestycji.

Oddziaływanie na zabytki i krajobraz kulturowy w przypadku analizowanego przedsięwzięcia może wiązać się z oddziaływaniem na zabytki materialne, elementy krajobrazu kulturowo-krajobrazowego oraz zabytki archeologiczne.

W raporcie uwzględniono wszystkie stanowiska archeologiczne znajdujące się w odległości do 200 m od planowanej trasy. Stanowiska położone powyżej 100 m w obecnie przyjętym na podstawie badań powierzchniowych zasięgu nie są w żaden sposób zagrożone w trakcie realizacji inwestycji.

Bezpośrednio w granicach budowy drogi wariantu I, II, III, jak również w sąsiedztwie do 200 m od osi drogi nie stwierdzono występowania obiektów architektury wpisanych do Krajowego Rejestru Zabytków. Nie występują kolizje z zabytkami o istotnej wartości kulturowej. W opinii Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie delegatura w Zamościu (nr IN.III.41/75/259/08) wskazane są zabytki wpisane do Krajowego Rejestru Zabytków z rejonu planowanej budowy. Wszystkie te obiekty nie są zagrożone budową drogi, gdyż znajdują się w znacznej odległości od niej.

W strefie inwestycji występują zabytki objęte pośrednią ochroną konserwatorską przez umieszczenie ich w gminnej ewidencji zabytków. Są to 2 krzyże przydrożne i budynek drewniany mieszkalny obecnie nie zamieszkały, w złym stanie technicznym grożący zawaleniem i zagrożony budową drogi. W przypadku krzyży i kapliczek przydrożnych dopuszcza się możliwość ich przesunięcia po uzgodnieniu ze społecznością lokalną i zgodnie z wymaganiami służb ochrony zabytków.

Na trasie planowanych wariantów I, II, III znajdują się liczne stanowiska archeologiczne. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, w przypadku z odkrycia nowych stanowisk prace ziemne należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym.

W przypadku wykrycia skamieniałości roślin i zwierząt należy powiadomić regionalnego dyrektora ochrony środowiska jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta, burmistrza lub prezydenta miasta, który jest zobowiązany przekazać niezwłocznie zawiadomienie o znaleziskach regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska.

Uwzględniając przedstawione warunki należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należywym wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej).

Biorąc pod uwagę okoliczności o których mowa w art. 82 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008r. w sentencji niniejszej decyzji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194). Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dane na temat przedsięwzięcia, pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko, ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami, nie nastąpi kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, nie istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Ze względu na odległość planowanej inwestycji od najbliższej granicy Polski ok. 2 km na południowy-wschód od obszaru inwestycji, a oddziaływanie projektowanej inwestycji ogranicza się do granic pasa drogowego i jego bezpośredniego sąsiedztwa, realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko. Nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów podlegających ochronie akustycznej.

Analiza wykona będzie w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej zastosowane będą odpowiednie środki ochrony.

Wyniki analizy określą czy konieczne będzie zastosowanie dodatkowych urządzeń zabezpieczających. W sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z art. 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa (wniosek inwestora z dnia 09.06.2010 r.) ze względu na ważny interes społeczny i

gospodarczy polegający na potrzebie niezwłocznego rozwiązania problemu komunikacji w tym rejonie, strategiczne znaczenie inwestycji dla regionu Polski Wschodniej wynikające z włączenia państw Europy Środkowej i Wschodniej do Unii Europejskiej i ważny interes strony.

Planowana budowa obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski-Granica państwa pozwoli na wprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości w kierunku granicy państwa z uwagi na lokalizację przejścia granicznego w ciągu drogi krajowej nr 74 a tym samym wpłynie na poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg oraz będzie miała wpływ na rozwój regionu i kraju (zwiększy się atrakcyjność inwestycyjna i turystyczno-rekreacyjna regionu Polski Wschodniej).

Z uwagi na uwarunkowania społeczno-ekonomiczne regionu, realizacja planowanej inwestycji przyczyni się do wzmocnienia integralności przestrzennej województwa, podniesienia jego pozycji w rankingu konkurencyjności polskich regionów a w efekcie poprawy sytuacji społecznej i gospodarczej Lubelszczyzny.

Przedmiotowa inwestycja planowana jest do wykonania z budżetu państwa przy znacznym udziale środków pomocowych Unii Europejskiej w ramach „Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 w ramach Priorytetu IV Infrastruktura transportowa i działania IV Infrastruktura drogowa”.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad stara się o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych. Nadanie rygoru umożliwi sprawne przeprowadzenie prac przygotowawczych zmierzających do złożenia wniosku do Wojewody Lubelskiego w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194, z późn. zm.) o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji a także na szybką realizację tego przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja ma więc strategiczne znaczenie dla regionu Polski Wschodniej, wynikające z włączenia państw Europy Środkowej i Wschodniej do Unii Europejskiej. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewni pełne wykorzystanie środków przyznanych na ten cel z Unii Europejskiej, objętych szczególnym reżimem w zakresie terminów realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych, co w konsekwencji pozwoli na przygotowanie inwestycji do realizacji bez zagrożenia ich utraty.

Niniejsza decyzja nie zwalnia od obowiązku uzyskania innych decyzji i zezwoleń wymaganych przez przepisy prawa.

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zapewniono stronom czynny udział w toku postępowania. Strony były informowane o przysługujących im prawach w formie obwieszczeń i miały możliwość zapoznania się z całokształtem zebranego w sprawie materiału dowodowego.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Z uwagi na to, że liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w związku z art. 74 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione poprzez obwieszczenie zamieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu wydającego decyzję, w siedzibie Inwestora, przez Urzędy Miast i Gmin właściwe ze względu na przedmiot ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty a

7

także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, pod adresem: <http://lublin.rdos.gov.pl>.

Zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Od decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje wymienione w art. 72 ustawy z dnia 3 października 2008 r., w tym decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i stanowi załącznik do wniosku o wydanie tej decyzji.

Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.) jednostki budżetowe zwalnia się od opłaty skarbowej.



Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

Dr Jerzy Krawczyński
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. GDDKiA Oddział w Lublinie, ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin
2. Urząd Miasta Hrubieszów, ul. Mjr H. Dobrzańskiego 1, 22-500 Hrubieszów
3. Urząd Gminy Hrubieszów, ul. B. Prusa 8, 22-500 Hrubieszów
4. PKP. S.A. ul. Okopowa 5, 20-022 Lublin
5. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.
6. A/a

Do wiadomości:

7. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hrubieszowie, ul. 27 Wołyńskiej Dywizji Piechoty AK 6, 22 - 500 Hrubieszów

Załącznik do decyzji
Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Lublinie
z dnia 6 lipca 2010 r.
znak: RDOŚ-06-WOOS-6650-6-40-7/09/10/lp

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia
zgodnie z art. 82 ust.3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego
ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania
na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)**

Planowana inwestycja polega na budowie obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi krajowej Nr 74 Janów Lubelski – granica państwa.

Istniejąca droga krajowa nr 74 stanowi bardzo ważny element ciągu komunikacyjnego na kierunku wschód–zachód, prowadzącego krajowy ruch tranzytowy do granicy z Ukrainą (przejście graniczne Zosin). Obecnie droga krajowa nr 74 przebiega przez centrum Hrubieszowa ulicami Zamojską, Piłsudskiego, Basaja, Kolejową i Wyzwolenia.

Droga krajowa nr 74 na analizowanym odcinku przebiega przez tereny miejskie i wiejskie, dominuje luźna zabudowa mieszkaniowa jedno- i wielorodzinna oraz usługowa. Na odcinku przebiegającym przez Teptiuków i Świerszczów występują również zadrzewienia, łąki i grunty orne. Przedmiotowy odcinek drogi nr 74 pod względem ukształtowania wysokościowego przebiega przez tereny płaskie o niewielkich względnych spadkach oraz łagodnym pochyleniu. Projektowane przedsięwzięcie położone jest w dorzeczu Bugu w obszarze odwadnianym przez rzekę Huczwa i jej niewielkie dopływy, ciekę bez nazwy.

Długość projektowanego odcinka wynosi 9,272 km. Początek projektowanego obejścia rozpoczyna się w km 320+568, natomiast koniec obejścia usytuowany jest w km 329+279 wg aktualnych oznaczeń DK 74. Wyznaczona oś obwodnicy posiada płynny i regularny przebieg.

Parametry techniczne projektowanego obejścia:

Klasa drogi	GP 1 / 2
Prędkość projektowa	Vp = 80 km/h
Prędkość miarodajna	Vm = 100 km/h (krętość odcinka <80)
Przyjęta kategoria ruchu	KR4
Nośność	115 kN/oś
Przekrój normalny	szlakowy
liczba jezdni	1
liczba pasów ruchu	2
szerokość jezdni	7 m
szerokość pasów ruchu	3,5 m
szerokość opaski bitumicznej	1,0 m
szerokość poboczy ziemnych	1,5 m
skrajnia pionowa	4,70 m
min. promień łuku poziomego	500 m
nachylenie skarp nasypu	1:1,5
nachylenie skarp wykopu	1:1,5
szerokość korony drogi	12 m

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze, związanych z realizacją inwestycji. Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. Nie prognozuje się przekroczeń standardów jakości powietrza na obszarze poza pasem drogowym spowodowanych ruchem komunikacyjnym na projektowanej drodze.

Budowa obwodnicy będzie wiązać się ze wzrostem poziomu hałasu i drgań, których źródło stanowić będzie praca maszyn i urządzeń budowlanych oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Oddziaływanie to będzie szczególnie uciążliwe podczas prowadzenia prac budowlanych na odcinku drogi sąsiadującym z zabudową mieszkaniową. Uciążliwości akustyczne na etapie realizacyjnym charakteryzować będzie duża dynamika zmian jednak będą one miały charakter odwracalny, nie kumulujący się w środowisku i ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych.

W celu ograniczenia uciążliwości związanych z wpływem ruchu drogowego na klimat akustyczny, zaplanowano budowę ekranów akustycznych, zastosowanie których wpłynie znacząco na poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.

Przy prowadzeniu gospodarki odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami w trakcie realizacji i eksploatacji drogi, emisja odpadów nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko.

Na terenie inwestycji oraz terenach sąsiadujących z nią znajduje się kilka form objętych ochroną na podstawie Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r., są to: obszar chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, użytki ekologiczne oraz pomniki przyrody.

Przedsięwzięcie, na etapie realizacji oraz funkcjonowania, przy zachowaniu warunków łagodzących zawartych w decyzji, nie będzie miało znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000, a także na inne obszary chronione oraz siedliska i gatunki.

Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Bugu, w obszarze odwadnianym przez rzekę Huczwę i jej niewielkie dopływy (w zlewni rzeki Huczwy).

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się prowadzenia prac odwodnieniowych, które spowodowałyby obniżenie zwierciadła wód podziemnych wykraczające poza granice terenu, do którego inwestor będzie posiadał tytuł prawny.

Odbiornikiem wód opadowych odprowadzanych z projektowanej obwodnicy jest rzeka Huczwa oraz cieki i rowy melioracyjne będące dopływami rzeki Huczwy i rzeki Bug.

Zastosowany będzie szczelny system odwodnienia drogi poprzez zaprojektowanie odwodnienia powierzchniowego z przejściem całości spływającej wody do szczelnych rowów przydrożnych lub do ścieku z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej.

Zaproponowane rozwiązania należy uznać za właściwe i wystarczające dla ochrony wód.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie
dr Jerzy Kuzyszcha
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie