



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Lublinie**

Lublin 12 października 2009 r.

RDOŚ-06-WOOS-6650/37-6/09/sm

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 29 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 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II etapu obwodnicy Puław w ciągu drogi krajowej S-12 Radom - Puławy - Kurów - Lublin, na odcinku m. Puławy, km 10+982,00 do przecięcia z drogą krajową S-17 Warszawa-Lublin w km 23+160,05 - z włączeniem do starego przebiegu w km 24+187,82, wraz z budową węzłów, łącznic i dróg dojazdowych (dla wybranego wariantu B) i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy m. Puławy (II etap) w ciągu drogi ekspresowej S-12 Radom - Puławy - Kurów - Lublin, na odcinku m. Puławy, km 10+982,00 do przecięcia z drogą krajową S-17 Warszawa-Lublin w km 23+160,05 - z włączeniem do starego przebiegu w km 24+187,82, wraz z budową węzłów, łącznic i dróg dojazdowych o następujących parametrach technicznych:

- klasa techniczna drogi - S (droga ekspresowa),
- prędkość projektowa - $V_p = 100$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 110$ km/h,
- typ przekroju poprzecznego - szlakowy (przekrój podstawowy),
- liczba jezdni - 2,
- liczba pasów ruchu - $2 \times 2 = 4$,
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m,
- szerokość jezdni - $2 \times 7,00$ m,
- szerokość pasa awaryjnego - $2 \times 2,50$ m,
- szerokość pobocza gruntowego - 1,75 m,
- szerokość pasa rozdzielającego jezdnie - 5,00 m (w tym opaski utwardzone - $2 \times 0,50$ m),
- skrajnia pionowa - 5,00 m,
- kategoria ruchu drogowego - KR6,
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś.

Przedsięwzięcie będzie zrealizowane w obszarze województwa lubelskiego, powiat puławski i przebiega przez obszar Miasta Puławy, Gminy Puławy i Gminy Końskowola.

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) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dnia (w godz. 6.00-22.00). W miarę możliwości ograniczyć równoczesną pracę sprzętu emitującego hałas o dużym natężeniu,
- 2) zaplecze budowy powinno być zlokalizowane jak najdalej od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej oraz poza:
 - terenami objętymi ochroną prawną (tj. obszar Natura 2000, użytek ekologiczny),
 - obszarami: lasów, cieków wodnych, podmokłymi, dolin rzecznych,
- 3) należy zachować odpowiednie rygory technologiczne stosując właściwe zabezpieczenie miejsca robót, uszczelnienie powierzchni baz i zaplecza budowy oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu pierwotnego. Należy unikać stosowania ciężkiego sprzętu na terenach nie objętych przedsięwzięciem,
- 4) należy wykonać rekultywację dla obszarów naruszonych w trakcie wykonywania prac poprzez właściwe biologiczne zagospodarowanie skarp, nasypów i wykopów projektowanej obwodnicy,
- 5) do zabudowy biologicznej terenów położonych w projektowanym pasie drogowym należy użyć gatunków roślin przewidzianych do stosowania w otoczeniu dróg i dobrze znoszących uciążliwości związane z zanieczyszczeniem spalinami, charakterem wód opadowych i roztopowych, środkami zimowego utrzymania itp. W doborze gatunków należy kierować się kryterium pochodzenia, ze względu na obszar chroniony należy wykorzystywać jedynie gatunki rodzime, ewentualnie formy i odmiany tych gatunków,
- 6) należy organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych,
- 7) powstające odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się unieszkodliwianiem. sposób postępowania z wytwarzanymi odpadami powinien być zgodny z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach,
- 8) odpady nie wykorzystane w trakcie realizacji inwestycji i przewiezione na bazę materiałową Inwestora powinny być wykorzystane w ciągu maksimum 3 lat,
- 9) wytworzone odpady powinny zostać poddane odzyskowi zaś odpady, których odzysk nie jest możliwy z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadniony z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych powinny zostać unieszkodliwione,
- 10) usuwanie wyrobów zawierających azbest oraz sposób postępowania z odpadami zawierającymi azbest powinny 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. Nr 71, poz.649),
- 11) w bilansie odpadów należy uwzględnić odpadową masę roślinną powstającą w trakcie wycinki drzew na etapie realizacji inwestycji oraz na etapie jej eksploatacji w wyniku konserwacji i pielęgnacji drzew i krzewów,
- 12) zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty; ścieki bytowe, gospodarcze i technologiczne pochodzące z terenu i zaplecza budowy oraz baz materiałowych ujmować w szczelne zbiorniki bezodpływowe, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty,
- 13) warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej,
- 14) podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu rzek i cieków, należy zabezpieczyć je przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi,

15) należy ograniczać przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska przyrodniczego do niezbędnego minimum, w trakcie budowy o ile to możliwe maksymalnie zawęzić pas budowy, co pozwoli ograniczyć bezpośrednio zniszczenie roślin,

16) drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy nie przeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi,

17) w przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich nadruk w formie pasów lub zastosować inne rozwiązanie skutecznie minimalizujące ryzyko zderzenia się ptaków z ekranami.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy w szczególności decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

1) należy stosować sposoby odwadniania drogi opierające się na systemie odkrytych rowów trawiastych i szczelnej kanalizacji deszczowej,

2) zaprojektować szczelny system kanalizacji deszczowej na odcinku obwodnicy 12 + 315 – 12+863,

3) przed wylotami wód opadowych ujętych w system kanalizacji deszczowej do rzeki Kurówki w km ok.2+530 (strona lewa i prawa rzeki) oraz w km ok.2+630 należy zastosować urządzenia podczyszczające, a na wylotach z tych urządzeń do rowu przydrożnego należy zastosować zasuwę zabezpieczającą odbiornik na wypadek wycieku substancji ropopochodnych (w przypadku awarii),

4) wody opadowe odprowadzane do wód powierzchniowych lub do rowów melioracyjnych nie mogą powodować przekroczeń przepustowości hydraulicznej odbiornika,

5) lokalizację i wielkość przepustów pod drogą ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do nich zlewni,

6) odpływ od przepustu nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji grunty osób trzecich,

7) należy zastosować środki techniczne zabezpieczające tereny chronione przed ponadnormatywnym hałasem,

8) dla ochrony zabudowy zagrodowej należy przewidzieć zastosowanie urządzeń ochrony akustycznej:

Wariant B

• ekran akustyczny w km od 17+170 do 17+470 – po północnej stronie drogi, o długości 300 m i wysokości 4-5 m,

• ekran akustyczny w km od 17+200 do 17+600 – po południowej stronie drogi, o długości 400 m i wysokości 4-5 m,

9) w projekcie budowlanym należy dokonać bilansu mas ziemnych powstających w związku z realizacją przedsięwzięcia oraz określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych,

10) w celu zminimalizowania niekorzystnego efektu bariery, jaki stanowić będzie droga ekspresowa, należy uwzględnić przejścia dla zwierząt:

- przepust drogowy dla zwierząt małych i średnich ssaków w km 13+623,8 - wym. 2,00x1,50 m, współczynnik względnej ciasnoty=0,07,

- przejście duże górne dla zwierząt korzystających z przejść górnych, (szczególnie dla losi i jeleni) w km 14+600 o szerokości czynnej 36,50 m,

- przepust drogowy dla zwierząt małych i średnich ssaków w km 16+483,00 – wym. 4,50x2,00 m,

- przejście duże dolne dla zwierząt średnich i dużych ssaków w km 16+979,06 o wym. 16,00x4,19 m, współczynnik względnej ciasnoty=1,5,

- przepust drogowy dla małych i średnich ssaków w km 19+029,06 o wymiarach 2,00x1,50, współczynnik względnej ciasnoty=0,07,

- projektowane mosty na ciekach bez nazwy dla zwierząt średnich i dużych ssaków w km 22+024,14 - wym. 16,10x4,40 m, współczynnik względnej ciasnoty=1,5.

11) przepusty pod koroną drogi ekspresowej na odcinku przylegającym do doliny rzeki Kurówki (około) od km 12+500 do km 17+200 gdzie wystąpi migracja płazów należy wyposażyć w płotki naprowadzające z obu stron drogi. Płotki muszą posiadać minimalną wysokość 0,5 m, kształt litery C o długości 2x50 m z obu stron drogi,

12) przejścia dla zwierząt w km 14+600, 16+979,06, 22+024,14 należy zaprojektować w taki sposób, aby miejsca najścia na przejście pozwalały na swobodne przemieszczanie się zwierząt. Miejsca wokół przejścia po każdej jego stronie należy dostosować do otoczenia oraz zagospodarować odpowiednio dla gatunku zwierząt, dla którego przejście zostało zaprojektowane,

13) przejścia górne dla zwierząt dużych należy zagospodarować zgodnie z wymaganiami gatunków kluczowych, powierzchnia przejść nie powinna wyróżniać się zasadniczo od warunków siedliskowych po obu stronach drogi, należy dążyć do możliwie największej różnorodności siedliskowej przejść wprowadzając powierzchnie zadrzewione, zakrzewione oraz otwarte, porośnięte przez niską roślinność zielną,

14) koryta cieków wodnych pod obiektami mostowymi nie należy umacniać gabionami,

15) należy wykonać ogrodzenia naprowadzające zwierzęta do przejścia, wzdłuż drogi po obu jej stronach od km 11+000 do km 17+200 (obszar leśny),

16) w celu zmniejszenia presji na krajobraz, wskazuje się harmonijne wpisanie w krajobraz budowli drogowych poprzez projektowanie przebiegu sytuacyjno – wysokościowego w nawiązaniu do konfiguracji terenu istniejącego. Należy (w miarę możliwości wynikających z warunków technicznych) unikać długich odcinków wysokich nasypów i głębokich wykopów. Należy zastosować rozwiązanie techniczne minimalizujące zajęcie terenu, zwłaszcza wymagającego likwidacji powierzchni biologicznie czynnej (pól, łąk, lasów),

17) w przypadku prowadzenia nasadzeń, dobór gatunków roślin powinien uwzględniać lokalizację ostatecznie zaprojektowanych elementów drogowych. W doborze gatunków należy kierować się kryterium pochodzenia. Powinny być to gatunki rodzime, charakterystyczne dla danego siedliska o niewielkich wymaganiach glebowych, dostosowane do warunków świetlnych panujących w miejscu ich sadzenia. Ze względu na potencjalną inwazyjność gatunków obcych należy je wykluczyć z użytkowania.

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 zaliczane 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. 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 oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy prowadzić zgodnie z przepisami odrębnymi w tym zakresie.

IV. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest uzależniona od wyników analizy poralizacyjnej, o której mowa w pkt. VI niniejszej decyzji.

V. Nie stwierdzam konieczności:

1. Przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

2. Przeprowadzenia 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:

oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań i środków obniżających poziomy hałasu komunikacyjnego, mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy zagrodowej przed hałasem oraz określenie rzeczywistego oddziaływania hałasu komunikacyjnego na te tereny.

W ramach analizy porealizacyjnej mają być prowadzone pomiary hałasu w km 17+450. Przekrój pomiarowy został tak położony, by można było ocenić zmiany stanu akustycznego z uwzględnieniem istnienia ekranów.

W przekroju pomiarowym po obu stronach drogi lokalizuje się 3 punkty pomiarowe:

- 1) między jezdnią a ekranem na wysokości 4 m i w odległości 1-2 m od ekranu
- 2) w odległości 1-2 m za ekranem i na wysokości 1,5 m
- 3) w odległości 1-2 m od ściany zewnętrznej najbliższego domu mieszkalnego i na wysokości 1,5 m nad poziomem podłogi kondygnacji, na której poziom hałasu jest najwyższy (wg pomiaru orientacyjnego).

Pomiary należy wykonać zarówno po stronie północnej jak południowej drogi. Pomiary należy wykonać metodą bezpośrednich pomiarów hałasu z wykorzystaniem próbkowania dla pory dziennej i nocnej. Pomiar hałasu należy wykonywać łącznie z pomiarem natężenia ruchu z uwzględnieniem podziału na pojazdy lekkie i ciężkie. Szczegóły dotyczące wykonywania badań określone są w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz.U.Nr 192, poz.1392).

Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych i technologicznych należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął w dniu 23 marca 2009 r., wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, znak: GDDKiA-O/LU-P-4-ao-26S12I/4/09 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie II etapu obwodnicy Puław w ciągu drogi krajowej S-12 Radom - Puławy - Kurów - Lublin, na odcinku m. Puławy, km 10+982,00 do przecięcia z drogą krajową S-17 Warszawa-Lublin w km 23+160,05 - z włączeniem do starego przebiegu w km 24+187,82, wraz z budową węzłów, łącznic i dróg dojazdowych.

Do wniosku dołączono raport o oddziaływaniu na środowisko, poświadczone przez Starostę Puławskiego kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie a także wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Planowana inwestycja polega na budowie obwodnicy m. Puławy (II etap) w ciągu drogi ekspresowej S-12 Radom - Puławy - Kurów - Lublin, na odcinku m. Puławy, km 10+982,00 do przecięcia z drogą krajową S-17 Warszawa-Lublin w km 23+160,05 - z włączeniem do starego przebiegu w km 24+187,82, wraz z budową węzłów, łącznic i dróg dojazdowych

Obecnie zrealizowany jest I etap budowy obwodnicy m. Puławy. Według przyjętych założeń odcinek od węzła drogowego „Dęblińska” do połączenia z projektowanym II etapem budowy obwodnicy (km 12+388,02) wykonany został jako droga jednojezdniowa. Inwestor podjął decyzję o realizacji obwodnicy na odcinku od węzła „Dęblińska” do połączenia z projektowanym etapem II jako drogi ekspresowej dwujezdniowej. Tym samym, po zakończeniu etapu I oraz II, odcinek obwodnicy od mostu na rzece Wisła (węzeł „Dęblińska”) do połączenia z drogą krajową Nr 17 Warszawa - Lublin (docelowo droga ekspresowa S17) w m. Sielce, będzie funkcjonował jako dwujezdniowa droga ekspresowa S12.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące podstawowe roboty (w nawiązaniu do obecnie wykonanych):

- budowa prawej jezdni (dobudowa do jezdni obecnie realizowanej),
- budowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową Warszawa – Lublin (dla przeprowadzenia prawej jezdni drogi ekspresowej),
- budowa dwujezdniowej obwodnicy klasy S (droga ekspresowa),
- budowa skrzyżowań „Azoty I” oraz „Azoty II” (relacje typu: włączenie – wyłączenie) obsługujących Zakłady Azotowe „Puławy” S.A.,
- budowa węzła drogowego „Michałówka” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką Nr 824 Żyrzyn – Puławy,
- budowa węzła drogowego „Końskowola”, na skrzyżowaniu z istniejącą drogą powiatową Nr 2507L Końskowola – Sielce,
- budowa węzła drogowego „Sielce” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową Nr 17 Warszawa – Lublin (docelowo droga ekspresowa S17),
- budowa 3 przejazdów drogowych na skrzyżowaniach z istniejącymi drogami: powiatową Nr 2501L oraz gminnymi (przejazdy: „Młynki”, „Wronów”, „Chrzachówek”),
- budowa mostów: na rzece Kurówka i na ciekun bez nazwy w m. Sielce,
- budowa bezkolizyjnych z trasą obwodnicy przejść dla zwierząt,
- budowa elementów odwodnienia,
- budowa w pasie obwodnicy dróg dojazdowych dla obsługi ruchu lokalnego,
- budowa (częściowo przebudowa) drogi dojazdowej do Zakładów Azotowych „Puławy” S.A. (Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego),
- budowa oznakowania drogowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- budowa oświetlenia drogowego,
- przebudowa kolidujących z trasą obwodnicy istniejących urządzeń uzbrojenia terenu.

Celem inwestycji jest utworzenie mieszkańcom miasta Puławy oraz gminy Końskowola warunków życia zgodnie ze standardami jakości środowiska. W wyniku budowy nowego traktu komunikacyjnego nastąpi zdecydowana poprawa w odczuwaniu występujących uciążliwości gdyż w sposób istotny zmniejszy się poziom hałasu oraz ilość substancji zanieczyszczających emitowanych do powietrza. Projektowana obwodnica miasta Puławy etap II wyprowadza ruch tranzytowy poza obszary intensywnej zabudowy miasta Puławy oraz m. Końskowola i Kurów. Spowoduje to poprawę warunków zdrowia i życia mieszkańców Puław – ulice: Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego, Żyrzyńska, Al. Partyzantów, Lubelska (istniejący odcinek drogi krajowej Nr 12). Poprawa warunków życia dotyczy także mieszkańców m. Końskowola i Kurów, przy trasie przebiegu obecnej drogi krajowej nr 12 (do skrzyżowania z drogą krajową nr 17). Jednocześnie projektowana obwodnica poprowadzona jest po terenach z rzadką zabudową mieszkaniową.

Planowane przedsięwzięcie zakwalifikowane jest, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 29 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 ustawy z dnia 3 października 2008 r., do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W związku powyższym organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Ponadto planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym (działka Nr: 725 - stanowiąca część linii kolejowej Warszawa-Dorohusk ustanowionej terenem zamkniętym decyzją Nr 42 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 grudnia 2000 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe jako terenów zamkniętych - Dz. U.Nr 7 poz. 49).

Zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. O wszczęciu postępowania, (obwieszczenie zawiadamiające o wszczęciu postępowania administracyjnego z dnia 2 kwietnia 2009 r., znak: RDOŚ-060WOOŚ-6650/37-6/09/sm) stosownie do art. 49 ww. ustawy w zw. z art. 74 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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) zawiadomiono strony

w sposób zwyczajowo przyjęty, umieszczając informację na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie do inwestora, urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia. Obwieszczenie zostało odesłane do RDOŚ z potwierdzeniem o dokonanej publikacji w wymaganym terminie.

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt. 1 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 ze zm.) przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Przedstawiony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko opracowany przez Biuro Usług Projektowych „DROGPROJEKT” Sp. z o.o. Al. Spółdzielczości Pracy 34, 20-147 Lublin pod względem treści odpowiada 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 ze zm.).

Zgodnie z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 77 ust.1 pkt 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 ze zm.) zasięgnięto opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia, która została uwzględniona w niniejszej decyzji. W ww. opinii Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie zwrócił szczególną uwagę na konieczność wykonania ekranów akustycznych w sąsiedztwie zabudowy chronionej (budynki mieszkalne) w m.Młynki oraz zorganizowanego odprowadzenia wód opadowych (rowy trawiaste, odcinkowa kanalizacja deszczowa z podczyszczaniem).

W związku z art. 79 ust.1 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 ze zm.) zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni licząc od dnia podania informacji do publicznej wiadomości tj. od dnia 22 kwietnia 2009 r., z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy, w tym ze złożonym przez wnioskodawcę wnioskiem, raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz opinią Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie, w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia.

O powyższym poinformowano poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: RDOŚ-06-WOOS-6650/37-6/09/Sm z dnia 2 kwietnia 2009 r.:

- które zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, w prasie lokalnej a także przekazano do inwestora i urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia,

- w którym zgodnie z art.33 ust.1 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 ze zm.) podano informacje o: przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

W trakcie toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

W trakcie postępowania inwestor przedłożył wyjaśnienia na piśmie (znak: GDDKiA-O/LU-P-4-ao-26/S12-I/12/09) dotyczące planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art.10 kpa 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 - poprzez wydanie stosownego obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 16 lipca 2009 r. stosownie do art. 49 ww. ustawy w związku z art. 74 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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) zawiadomiono strony w sposób zwyczajowo przyjęty, umieszczając informację na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie do inwestora, urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia.

W toku prowadzonego postępowania strony nie wniosły zastrzeżeń, uwag i wniosków.

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 ze zm.) podano informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 2009/A/0026) oraz o raporcie oddziaływania na środowisko (nr wpisu 2009/E/0026).

Jak wynika z raportu wstępnie rozpatrywano cztery warianty przebiegu II etapu obwodnicy m. Puławy (poza wariantem 0): A, B, C, D. Wszystkie warianty nawiązują do robót zrealizowanych w ramach I-go etapu budowy obwodnicy.

Wariant A -Wariant ten jest w największym stopniu jest zgodny z obowiązującymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego. Na początkowym odcinku trasa wariantu przebiega w północnej części Obszaru Natura 2000 PLH060055 „PUŁAWY”, w dalszej części przez obszar leśny oraz grunty użytkowane rolniczo. Na wysokości wsi Sielec trasa przecina niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (6510). Trasa przecina poprzecznie zabudowę wsi Młynki (kolizyjnie w stosunku do zabudowy), dzieląc wieś na dwie części.

Wariant B - Wariant ten stanowi modyfikację wariantu A. Na wysokości wsi Młynki trasę obwodnicy poprowadzono w sposób bezkolizyjny w stosunku do istniejącej zabudowy zagrodowej tej wsi. Jednocześnie, wskutek przeprowadzonych uzgodnień i konsultacji społecznych, na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2507L zaprojektowano węzeł drogowy „Końskowola”. Wariant B powstał w wyniku uwzględnienia wniosków z konsultacji społecznych i uzgodnień i jest wariantem preferowanym.

Wariant C- Trasa według wariantu C przebiega przez Obszar Natura 2000 PLH060055 „PUŁAWY” na odcinku od m. Puławy do wsi Młynki, łącząc się w tym miejscu z wariantem B. W stosunku do wariantów A oraz B odcinek przejścia przez Obszar Natura jest dłuższy o ok. 3 km, a zajęcie bazy zerowiskowej nocka dużego wrośnię z 23 ha do 58 ha. Ponadto występuje dodatkowa kolizja z następującymi obszarami: obszar niżowych i górskich świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie (6510), obszar grądu subkontynentalnego (9170) – 1,7 ha, obszar łągów wierzbowych topolowych, olszowych i jesionowych (91E0) – 1,2 ha.

Wariant D - Wariant D przebiega przez Obszar Natura w sposób zbliżony do wariantów A i B. Konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej Zakładów Azotowych „Puławy” powoduje, iż projektowany dla tego wariantu węzeł drogowy „Azoty” wprowadza dodatkową kolizję z Obszarem Natura oraz rzeką Kurówką posiadającą w omawianym obszarze nieuregulowany i malowniczy przebieg. Z projektowanym węzłem koliduje dodatkowo wysoka zabudowa wielorodzinna osiedla mieszkaniowego Zakładów. Lokalizacja węzła drogowego stwarza kolizję z istniejącym układem komunikacyjno-technologicznym Zakładów. Zakłady Azotowe posiadają zorganizowany układ komunikacyjny ustalony zgodnie z technologią produkcji. Szeroka ingerencja w ten układ spowoduje duże perturbacje w obsłudze komunikacyjnej Zakładów. W dalszej części trasa biegnie przez zwarty kompleks leśny oraz grunty użytkowane rolniczo. Poza Obszarem Natura projektowana trasa przecina: kompleks siedlisk: 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi i 6120: ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe – siedlisko priorytetowe oraz niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (6510). Następuje zbliżenie do obszaru suchych wrzosowisk (4030) występujących w granicach kompleksu siedlisk 2330 i 6120 – 2,3 ha.

Jak wynika z raportu w wyniku wszechstronnej wielokryterialnej analizy, do dalszych opracowań przyjęto warianty A oraz B, które charakteryzują się najkorzystniejszym przebiegiem w aspekcie wpływu na istniejące środowisko przyrodnicze, wykorzystują korytarze istniejących dróg dojazdowych do Zakładów Azotowych i istniejącej drogi powiatowej. Ponadto, w wariantach tych węzeł drogowy „Azoty” połączony jest ze skrzyżowaniem z linią kolejową Warszawa – Lublin – Kijów, zmniejszając w ten sposób obszar skumulowanego oddziaływania do minimalnej powierzchni. W wariantach C i D węzeł drogowy „Azoty” jest oddalony od linii kolejowej o około 0,5 km. Również ze względów komunikacyjnych warianty A i B uznano za najbardziej korzystne.

Jak wynika z raportu w ramach opracowania „Koncepcji Programowej...” rozpatrzono następujące warianty przebiegu omawianej trasy:

1) wariant 0 – wariant bezinwestycyjny: po zakończeniu realizacji I etapu ciąg drogi Nr 12 ustanowiony zostaje z wykorzystaniem istniejącej sieci drogowej,

2) wariant A – wariant inwestycyjny polegający na realizacji II etapu obwodnicy z przejściem przez zabudowę wsi Młynki oraz bez węzła drogowego „Końskowola” (przebieg drogi ekspresowej zgodny z ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego), trasę drogi ekspresowej zaprojektowano zgodnie z ustaleniami MPZP co oznacza, że w m. Młynki droga przecina poprzecznie wieś, dzieląc ją na dwie części. Przebieg ten powoduje wystąpienie kolizji z istniejącymi siedliskami. Z projektowaną trasą kolidują 4 siedliska mieszkalne.

Długość odcinka obwodnicy m. Puławy według wariantu A – 12,047 km (odcinki: od km 11+050,00 do km 12+388,02 oraz od km 12+388,02 do km 23+096,63).

3) wariant B – Wariant B również przewiduje realizację II etapu obwodnicy jako kontynuacji zrealizowanego wcześniej etapu I.

Trasę obwodnicy dla tego wariantu zaprojektowano bezkolizyjnie w stosunku do zabudowy wsi Młynki, prowadząc ją skrajem wsi i nieznacznie wkraczając w obszar gospodarstwa ogrodniczego (przebieg drogi ekspresowej częściowo niezgodny z ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego).

W stosunku do wariantu A w wariantcie B występują następujące różnice w przyjętych rozwiązaniach projektowych:

- na odcinku od km 16+500 do km 18+500 trasę obwodnicy poprowadzono z ominięciem zabudowy wsi Młynki,
- na skrzyżowaniu trasy obwodnicy z drogą powiatową Nr 2507L (km 20+122,06) zaprojektowano węzeł drogowy „Końskowola”.

Długość odcinka obwodnicy m. Puławy według wariantu B – 12,110 km (odcinki: od km 11+050,00 do km 12+388,02 oraz od km 12+388,02 do km 23+160,05).

Na podstawie przeanalizowanego w raporcie wpływu oddziaływania przebudowywanego odcinka drogi na środowisko oraz uwzględniając stanowisko społeczeństwa, stwierdzono, że najkorzystniejszym wariantem jest wariant B.

Z raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że planowane przedsięwzięcie przebiega głównie poprzez tereny niezabudowane, tereny rolnicze i lasy. Projektowana trasa przecina tylko jeden obszar zabudowy mieszkalnej w m. Młynki (w wariantcie B trasa obwodnicy przebiega w zbliżeniu do zabudowy). Jest to obszar wiejskiej zabudowy zagrodowej zlokalizowany wzdłuż istniejącej drogi powiatowej 2501L.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe i dowóz materiałów na plac budowy. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Wobec czego prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w porze dnia (6⁰⁰- 22⁰⁰). W miarę możliwości, urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze, związanych z realizacją inwestycji, emisji substancji zanieczyszczających z wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz niezorganizowanej emisji z materiałów, stosowanych do budowy drogi. Podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko

niezorganizowanej emisji pyłów. Zasięg oddziaływania tych emisji ograniczy się do najbliższego otoczenia. Projektowana inwestycja przebiega głównie poza obszarami zabudowanymi i w miejscowości Młynki w niewielkiej odległości od kilku budynków zabudowy zagrodowej. Z raportu wynika, że na obszarze tych terenów, które są chronione akustycznie, mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, emitowanego przez ruch samochodowy. W celu jego ograniczenia zaproponowano budowę ekranów akustycznych. W punkcie 1.3.8 orzeczenia niniejszej decyzji, zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko wskazano lokalizację zalecanych ekranów w m.Młynki oraz ich parametry. Celem zaproponowanych w raporcie ekranów akustycznych jest ochrona zabudowy zagrodowej przed ponadnormatywnym oddziaływaniem projektowanej obwodnicy na klimat akustyczny. Wykonane w raporcie prognozy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny wykazały, że zaproponowane ekrany będą skutecznie chronić zabudowę zagrodową przed ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie hałasu.

Proponowane zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych należy wykonać na etapie realizacji inwestycji. Uszczegółowienie co do zastosowanych materiałów i typów konstrukcji ekranów powinno nastąpić w projekcie budowlanym.

Z przedstawionej w raporcie analizy wpływu na jakość powietrza emisji spowodowanej ruchem pojazdów po planowanej obwodnicy wynika, że nie prognozuje się przekroczeń standardów jakości powietrza na obszarze poza pasem drogowym.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w zlewni rzeki Wisły i jej bezpośredniego dopływu rzeki Kurówki. Podstawowym sposobem odwodnienia obwodnicy jest odwodnienie powierzchniowe, którym wody spływające z korpusu drogi kierowane będą do rowów przydrożnych, trawiastych. Końcowe fragmenty rowów przed odbiornikiem naturalnym zaprojektowano jako rowy infiltracyjno – trawiaste zapewniające dodatkowe podczyszczenie wód przed ich zrzutem do odbiornika. Spływy opadowe charakteryzuje duża nierównomierność ilościowa i jakościowa zależna od natężenia ruchu pojazdów, pory roku i doby. W świetle przedstawionych informacji szczelny system kanalizacyjny (od km 12+315 do km 12+863) został zastosowany ze względu na dużą koncentrację ruchu samochodów ciężarowych przewożących związki chemiczne do i z Zakładów Azotowych „Puławy” S.A. w rejonie ujścia rzeki Kurówki do rzeki Wisły oraz przebieg drogi w sąsiedztwie koryta rzeki Kurówki. Wody opadowe odprowadzane będą z kanalizacji do odbiornika (rzeka Kurówka) poprzez separatory. W raporcie zaproponowano zainstalowanie urządzeń podczyszczających przed wylotami wód opadowych ujętych w system kanalizacji deszczowej do rzeki Kurówki w km ok. 2 + 530 (strona lewa i prawa rzeki) oraz w km ok. 2 + 630, tj.

- w ciągu drogi dojazdowej „A” ok. km 0 + 708,75 ok. km 0+ 728,00,

- w ciągu obwodnicy ok. 12 + 766,00.

Natomiast na wylotach z tych urządzeń do rowu przydrożnego zaproponowano zastosowanie zasuw (zastawki ręczne lub mechaniczne) dla ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczonymi spływami substancji toksycznych powstałych w wyniku awarii lub wypadku drogowego (wyciek substancji niebezpiecznych z cystern samochodowych).

W km 13 + 680 obwodnicy przewiduje się budowę zbiorników retencyjno-infiltracyjnych.

Wg autorów raportu odprowadzane wody opadowe do odbiorników spełniają warunki 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 zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych. Ponadto, zakładany sposób odwodnienia w niewielkim stopniu zmieni stosunki wodne terenu, przez który przebiega droga, ponieważ naturalne kierunki spływu wód są utrzymywane poprzez założenie odpowiednich przepustów i mostów pod drogą, a wielkość dopływu do cieków (odbiorników) zwiększy się jedynie o wartość wynikającą ze zmniejszenia chłonności powierzchni terenu zajętego przez elementy drogi. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 406 „Niecka Lubelska”. Dlatego też w obszarach wrażliwych na zanieczyszczenie wód podziemnych (dolina rzeki Kurówki) wody opadowe będą ujęte w szczelny system kanalizacyjny. Teren zaplecza budowy (w tym bazy postojowe i materiałowe) zostanie uszczelniony, celem zabezpieczenia kredowych wód podziemnych przed ewentualnym ich zanieczyszczeniem. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego odprowadzanie ścieków bytowo-gospodarczych oraz ścieków technologicznych pochodzących z terenu i zaplecza budowy oraz baz

materiałowych będzie się odbywało do szczelnych zbiorników i skąd będą wywożone na oczyszczalnię.

W zakresie gospodarki wodnej budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz jego prawidłową eksploatacją powinny pozwolić na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne.

Z przedłożonych przez wnioskodawcę dokumentów wynika, że z uwagi na rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich ilości, a także ze względu na właściwy sposób zagospodarowania wytwarzanych odpadów nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów. Ponadto z raportu wynika, że znaczna ilość odpadów powstających w trakcie realizacji inwestycji zostanie poddana odzyskowi poprzez ich wykorzystanie do utwardzenia podłoża, umacniania dróg gruntowych i zjazdów, na podsypki itp. co znacznie ograniczy ilość odpadów przeznaczonych do dalszego wykorzystania lub unieszkodliwiania.

Jak wynika z raportu wg informacji Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie, „projektowany odcinek od Zakładów Azotowych Puławy do skrzyżowania z drogą krajową nr 17 Warszawa – Lublin w miejscowości Sielce nie jest kolizyjny z obiektami zabytkowymi objętymi ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków woj. lubelskiego, jak również chronionych poprzez ustalenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin Puławy i Końskowola. Niezależnie od powyższego, przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na dwóch obszarach Archeologicznego Zdjęcia Polski tj. 73-76 i 73-77, przebiegając odcinkowo wzdłuż doliny rzeki Kurówki, sprzyjającej dawnemu osadnictwu. Z dokumentacji badań powierzchniowych wynika, że w sąsiedztwie, trasy inwestycji zlokalizowane są 3 stanowiska archeologiczne. Jednakże w/w badania AZP wykonane zostały w początku lat 80 XX w, a postępujące procesy erozyjne mogły ujawnić nowe ślady osadnictwa na powierzchni gruntu. W związku z powyższym LWKZ w Lublinie wskazał na konieczność przeprowadzenia następujących badań archeologicznych:

1. Weryfikacji powierzchniowej badań AZP na trasie inwestycji (w terminie wczesnowiosennym), w celu precyzyjnego określenia lokalizacji stanowisk w stosunku do przebiegu sieci.
2. Przedinwestycyjnych, wykopaliskowych badań ratowniczych na stanowiskach zlokalizowanych w pasie zajęтым pod inwestycję.
3. Wprowadzenie nadzoru archeologicznego dla wszystkich prac ziemnych prowadzonych w ramach realizacji inwestycji, takich jak:
 - prace ziemne związane z budową pasa drogowego, a w szczególności z odhumusowywaniem na trasie przebiegu obwodnicy,
 - prace ziemne przy przebudowie koniecznej infrastruktury technicznej (instalacji wodociągowej, gazowej, energetycznej – sieci nn i telefonicznej),
 - prace ziemne związane z budową towarzyszących obiektów „inżynierskich”(wiadukt, most itp.)
4. Na całym obszarze objętym inwestycją, w przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, relikwów zabudowy i zabytków ruchomych prace należy wstrzymać w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych, polegających na zdokumentowaniu odkryć i wyeksplorowaniu obiektów w całości.”

W rejonie projektowanego przedsięwzięcia istnieje utworzony Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór”, użytek ekologiczny – łąka śródleśna oraz obszar Natura 2000 „Puławy” PL.H060055. Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” zlokalizowany jest poza zakresem przedsięwzięcia w odległości ok. 200 m od obiektów węzła „Sielce” stanowiącego połączenie projektowanej obwodnicy Puław z drogą krajową Nr 17. Został on ustanowiony w celu zachowania dużego kompleksu leśnego. Użytek ekologiczny – łąka śródleśna na terenie oddziałów nr 145 f, g, i oraz 146 d Leśnictwa Wronów zlokalizowany w odległości 60 m (wariant A) od granic projektowanego pasa drogowego oraz w odległości 70 m (wariant B). Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” ustanowiony został Rozporządzeniem Nr 41 Wojewody Lubelskiego z dnia 17 lutego 2006 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” (Dz. Urz. Woj. Lub. Nr 65, poz. 1226). Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” zajmuje powierzchnię 12 681 ha. W zachodniej części obszar obejmuje kompleks leśny „Kozi Bór” (Nadleśnictwo Puławy, gminy Żyrzyn i Kurów),

granica obszaru biegnie granicą kompleksu leśnego, najbliższej – w odległości ok. 200 m zlokalizowane będą obiekty węzła „Sielce”. OCK „Kozí Bór” położony jest między północną krawędzią Wyżyny Lubelskiej a Pradolina Wicprza; przeważa tu krajobraz równinny. W strukturze przestrzennej obszaru zaznacza się wyraźna dwudzielność: w części wschodniej i centralnej dominują łąki i podmokłe lasy z rozproszonymi jednostkami osadniczymi i gruntami rolnymi wokół nich, w części zachodniej jest to zwarty kompleks leśny. Łącznie 44 % powierzchni stanowią lasy. Pod względem siedliskowym są to grądy subkontynentalne, bory mieszane, bory sosnowe o różnym uwilgotnieniu (od świeżych po bagienne) oraz niewielkie powierzchnie olsów, łęgów i świetlistej dąbrowy. Obok kompleksów leśnych i zaroślowych występują duże powierzchnie łąk (ok. 22%), szczególnie w dolinie Syrocanki i niewielkie fragmenty torfowisk (gl. niskich).

Użytek ekologiczny położony w Leśnictwie Wronów na terenie oddziałów 145 f, g, i oraz 146 d o powierzchni 1,13 ha obejmuje łąkę śródleśną. Z przedłożonego raportu oddziaływania na środowisko wynika, że planowane przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na ww. użytek, ponieważ najbliższa krawędź obszaru znajduje się w odległości około 60 m od granicy projektowanego pasa drogowego a dotychczasowe stosunki wodne nie zostaną zachwiane.

Planowane przedsięwzięcie jest kontynuacją przedsięwzięcia już zrealizowanego (I etap obwodnicy Puław) i oddanego do użytku w lipcu 2008 r. Ponieważ początek przedmiotowego II etapu obwodnicy jest jednocześnie końcem wykonanego I etapu, nie ma możliwości poprowadzenia trasy obwodnicy z ominięciem obszaru Natura 2000 (w momencie rozpoczęcia realizacji etapu I projektowana obwodnica znajdowała się poza obszarem Natura 2000 „Puławy” – PLH060055). Minimalizację wpływu inwestycji na obszar Natura 2000 osiągnięto poprzez wyprowadzenie trasy II etapu z obszaru Natura 2000 najkrótszą drogą. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na skraju obszaru Natura 2000 – PLH060055, w odległości 2,05 km od ostoi nietoperzy w Domu Dziecka w Puławach.

Oba warianty A i B II etapu budowy obwodnicy na odcinku od km 12+388 do km 13+080 przebiegają przez obszar Natura 2000 „Puławy”. Ponadto od km 10+982 do km 12+388 w obszarze znajdzie się dobudowana druga jezdnia I etapu budowy obwodnicy Puław. Na odcinku od km 13+080 do km 17+000 projektowana obwodnica (II etap wariant A i B) przebiega w odległości ok. 400 m od tego obszaru.

Celem ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 pn. „Puławy” jest zapewnienie warunków bytowania dla największej na Lubelszczyźnie kolonii rozrodczej nocoń dużych *Myotis myotis* (około 350 samic), która zajmuje strych budynku (Dom Dziecka). Obszar leśny to zerowisko nietoperzy. Stwierdzono także występowanie licznej kolonii gacka szarego *Plecotus austriacus*. Nocek duży prowadzi nocny tryb życia, wylatując na żer ze swych dziennych schronień dość późno po zachodzie słońca. Jest gatunkiem wykonującym średniodystansowe wędrówki między miejscami letniego i zimowego pobytu. Istotne zimowiska mogą być miejscem przyciągającym nocki duże z dużej odległości.

Nocek duży odżywia się drobnymi bezkręgowcami, a podstawą jego pożywienia są duże chrząszcze z rodziny biegaczowatych *Carabidae*, których wiele gatunków jest nietlotnych. Wskazuje to na nieco odmienny sposób polowania – nocki duże chwytają większość ofiar na ziemi, nie zaś w locie. Innymi zidentyfikowanymi ofiarami były: chrząszcze *Melolonthinae*, komarnice *Tipulidae* oraz niezidentyfikowane motyle, pluskwiaki, błonkówki i pająki. Polują głównie w lasach, rzadziej na terenach otwartych.

Bardzo dużym zagrożeniem dla nocka dużego może być niszczenie zimowisk, zwłaszcza dużych, gromadzących zimą ponad 100 osobników, oraz penetrowanie ich przez człowieka. Częste budzenie się osobników zimą może doprowadzić do zbyt wczesnego wyczerpania się zapasów tłuszczu zgromadzonych na zimę i śmierci zwierzęcia.

Oddziaływanie planowanej inwestycji na obszar Natura 2000 PLH060055 „Puławy” dotyczy przede wszystkim spójności obszaru – efekt bariery (okresowy i odwracalny). Należy podkreślić, że przebieg inwestycji narusza obszar chroniony na długości 2100 m w brzeżnej części obiektu tuż przy granicy w sąsiedztwie Zakładów Azotowych, a dalszy przebieg projektowanej drogi leży poza obszarem. Biorąc pod uwagę przebieg różnoskalowych korytarzy ekologicznych w krajobrazach okolic Puław i funkcję obszaru Natura 2000 w tej strukturze, stopień ingerencji inwestycji w funkcjonalną spójność należy uznać za znikomy i nieznaczący. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zmniejszenie powierzchni siedlisk przyrodniczych tj. niżowych i górskich świeżych łąk użytkowanych

ekstensywnie - ubytek 3,5 ha (km 13+080 do 13+430) w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru i obniżenie ich jakości oraz grądu subkontynentalnego *Tilio-Carpinetum* - obniżenie jakości siedliska na pow. ok. 1 ha w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru. Ubytek ten jest znikomy i uznać go należy za nieznaczący. Wielkość ubytków w stosunku do zasobów w sąsiedztwie obszaru i w regionie jest bardzo mała, stan zachowania siedliska łąki, które zostaną zniszczone znacząco odbiega od stanu optymalnego i określić można jako degeneracyjny (brak kośnego użytkowania, co prowadzi do przekształcenia w zbiorowisko ziołoroślowe). Stan zachowania siedliska grądu jest suboptymalny, świadczy o tym uproszczony pod względem gatunkowym drzewostan, odbiegający składem od typu siedliska, obecność gatunków obcych, miejscami prześwietlony uproszczona pod względem składu gatunkowego, warstwa podszytu z dużym udziałem elementów obcych (czeremcha amerykańska), zdegenerowane runo z elementami obcymi, stała emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych. Zajęcie części płatów ww. siedlisk nie będzie miało więc wpływu na reprezentatywność tego siedliska w obrębie jednostki. Realizacja, eksploatacja i likwidacja inwestycji nie spowoduje istotnych zmian w populacjach i zasięgach kluczowych gatunków. Realizacja przejść pozwoli na minimalizację strat w populacjach zwierząt, przede wszystkim płazów i drobnych ssaków. Realizacja inwestycji nie zmienia w stopniu istotnym ważnych parametrów siedliska dla nocka dużego – gatunku, dla którego powołany został obszar. Liczebność kolonii rozrodznej nocka dużego na strychu Domu Dziecka w Puławach nie zmienia się istotnie. Teren leśny objęty ochroną jako obszar Natura 2000 to obszar żerowiskowy dla tego gatunku (niecierperz ten poluje w lasach i zadrzewieniach na owady poruszające się w dnie lasu). Ubytek powierzchni leśnej wyniesie 23 ha (w całości poza obszarem Natura 2000). W stosunku do całości obszaru leśnego położonego na północ od Puław stanowi to mniej niż 1% powierzchni. Jednocześnie charakter zajętych lasów nie odbiega charakterem i stanem od pozostałych lasów i z tego względu ubytek ten można uznać za bardzo mały i nieistotny. Planowane przedsięwzięcie może stanowić przeszkodę na trasie lokalnych przemieszczeń związanych np. z poszukiwaniem pożywienia. Sama powierzchnia terenu przeznaczona pod obwodnicę nie jest na tyle duża by jej zajęcie wpływało na warunki życia zwierząt, np. poprzez uszczuplenie lub zmianę miejsca występowania roślin i zwierząt wykorzystywanych jako pożywienie. Przy braku innych form przejść zwierzęta mogą wykorzystywać przejścia w poziomie drogi, będąc przez to narażone na śmierć pod kołami pojazdów a jednocześnie powodując zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W celu ograniczenia wpływu planowanej inwestycji na przyrodę (efekt bariery) w lokalnych korytarzach migracyjnych (rzeka Kurówka, rowy melioracyjne, suche ciek) przewidziano przejścia dla zwierząt umożliwiające ich migrację. Dla zachowania łączności genetycznej chronionych gatunków płazów, w sąsiedztwie projektowanych przepustów zaproponowano zaprojektowanie płotków naprowadzających dla płazów o minimalnej wysokości 0,5 m i kształcie litery C. Zastosowanie płotków przyczyni się do ograniczenia śmiertelności płazów na drodze w okresie migracji rozrodznej i troficznej, a także spowoduje ograniczenie efektu bariery istniejącej drogi dla populacji innych zwierząt.

W celu zminimalizowania oddziaływania na zwierzęta zaproponowano aby przy umacnianiu koryta cieków wodnych pod obiektami mostowymi nie stosować gabionów. Gabiony wypełnione kamieniami stosowane do wykładania skarp, przeciwko ich osuwaniu się, oraz do ich umacniania, przy rzekach, przyczółkach mostowych, jako wyloty dla przepustów kaleczą nogi zwierząt, a ponadto zwierzęta nie są w stanie wejść po takiej skarpi. Gabiony działają jak sidła, dlatego też żeby zapobiec takim działaniom należy zastąpić umacnianie skarp innymi rozwiązaniami technicznymi (np. kotwionymi geosiatkami), które pozwolą na wyeliminowanie negatywnych skutków zastosowania takich materiałów.

Na trasie obwodnicy w miejscach o charakterze korytarzy ekologicznych (rzeka Kurówka, rowy melioracyjne i suche ciek) okresowo czynne oraz w km 14+600-trasa migracji łosi i km 16+979,06 , 22+024,14 -trasa migracji jeleni i saren) gdzie można spodziewać się zwiększonej migracji zwierzyny zostały zaproponowane przejścia dla zwierząt a przepusty i mosty dodatkowo przystosowano do przepuszczania płazów i gadów. W trakcie inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono miejsc koncentracji płazów. Płazy występują na całym obszarze przyległym do doliny rzeki Kurówka, stąd przepusty będą przystosowane do przepuszczania płazów. Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynika, że głównym zagrożeniem dla świata roślinnego i zwierzęcego jest bezpośrednie oddziaływanie w okresie realizacji przedsięwzięcia. W okresie tym w wyniku bezpośredniej kolizji lub w wyniku realizacji robót towarzyszących może dojść do

całkowitego lub częściowego zniszczenia cennych ekosystemów. Bezpośrednie oddziaływanie na świat roślinny i zwierzęcy dotyczy w szczególności ubytku powierzchni leśnej na powierzchni ok. 23,0 ha (12+840 do 13+000, 13+450 do 14+400, 14+400 do 16+200, 16+200 do 17+180 oraz na drogi dojazdowe i węzeł Michalówka). Ubytek powierzchni leśnej będzie miał charakter trwały. Dotyczy on siedliska leśnego boru mieszanego świeżego i boru świeżego oraz zadrzewień na siedliskach wilgotnych i nie dotyczy siedlisk chronionych przyrodniczych. Ubytek dotyczy fitocenozy leśnych, których stan zachowania jest niski. Drzewostan występujący na tym terenie jest uproszczony pod względem gatunkowym, odbiegając składem od typu siedliska, występuje spora ilość gatunków obcych. Warstwa podszytu uproszczona pod względem składu gatunkowego, duży udział elementów obcych (czeremcha amerykańska), runo zdegenerowane, uproszczone, z elementami obcymi.

Jak wynika z raportu dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania ponieważ:

- jak wykazały dokonane obliczenia ekrany akustyczne w m. Młynki mogą skutecznie wyeliminować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu,
- negatywne oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego zamyka się w granicach projektowanego pasa drogowego.

Jednak w związku z tym, że obliczenia poziomu hałasu są teoretyczne, oparte o model matematyczny oraz o przyjętą teoretycznie prognozę ruchu, przedsięwzięcie wymaga przedstawienia analizy porcelizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.

Inwestor został zobowiązany do przeprowadzenia w ramach analizy porcelizacyjnej pomiarów hałasu w miejscach wskazanych w niniejszej decyzji. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

W sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych i technologicznych nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Biorąc pod uwagę okoliczności o których mowa w art. 82 ust. 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 ze zm.), 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). Z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że 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, która wynosi około 150 km z Republiką Ukraina i Republiką Białoruś realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały wzięte pod uwagę i uwzględnione ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

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

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. Kodeksu postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w związku z art. 74 ust. 3 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r., o niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione poprzez obwieszczenie w siedzibie organu wydającego decyzję, przez inwestora, Urząd Miasta Puławy, Urząd Gminy Końskowola, Urząd Gminy Puławy w sposób zwyczajowo przyjęty a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie pod adresem: <http://www.lublin.rdos.gov.pl>

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

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje wymienione w art. 72 ustawy z dnia 3 października 2008 r. i stanowi załącznik do wniosku o wydanie tej decyzji. Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, 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.

Załącznik do decyzji:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).



Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

dr Jerzy Krzyszycki
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie,
ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin
2. Urząd Miasta Puławy, ul. Lubelska 5, 24-100 Puławy
3. Urząd Gminy Końskowola, ul. Pożowska 3A, 24-130 Końskowola
4. Urząd Gminy Puławy, ul. Dęblińska 4, 24-100 Puławy
5. PKP S.A., ul. Okopowa 5, 20-022 Lublin
6. Pozostałe strony postępowania- zgodnie z art. 49 Kpa
7. A/a

Do wiadomości:

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie

Planal

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie
z dnia 12 października 2009 r. znak: RDOŚ-06-WOŚ-6650/37-6/09/Sm

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art.82 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy m. Puławy (II etap) w ciągu drogi ekspresowej S-12 Radom - Puławy - Kurów - Lublin, na odcinku m. Puławy, km 10+982,00 do przecięcia z drogą krajową S-17 Warszawa-Lublin w km 23+160,05 - z włączeniem do starego przebiegu w km 24+187,82, wraz z budową węzłów, łącznic i dróg dojazdowych o następujących parametrach technicznych:

- klasa techniczna drogi - S (droga ekspresowa),
- prędkość projektowa - $V_p = 100$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 110$ km/h,
- typ przekroju poprzecznego - szlakowy (przekrój podstawowy),
- liczba jezdni - 2,
- liczba pasów ruchu - $2 \times 2 = 4$,
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m,
- szerokość jezdni - $2 \times 7,00$ m,
- szerokość pasa awaryjnego - $2 \times 2,50$ m,
- szerokość pobocza gruntowego - 1,75 m,
- szerokość pasa rozdzielającego jezdnie - 5,00 m (w tym opaski utwardzone - $2 \times 0,50$ m),
- skrajnia pionowa - 5,00 m,
- kategoria ruchu drogowego - KR6,
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś.

Przedsięwzięcie będzie zrealizowane w obszarze województwa lubelskiego, powiat puławski i przebiega przez obszar Miasta Puławy, Gminy Puławy i Gminy Końskowola.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące podstawowe roboty:

- budowa prawej jezdni (dobudowa do jezdni obecnie realizowanej),
- budowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową Warszawa - Lublin (dla przeprowadzenia prawej jezdni drogi ekspresowej),
- budowa dwujezdniowej obwodnicy klasy S (droga ekspresowa),
- budowa skrzyżowań „Azoty I” oraz „Azoty II” (relacje typu: włączenie - wyłączenie) obsługujących Zakłady Azotowe „Puławy” S.A.,
- budowa węzła drogowego „Michałówka” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką Nr 824 Żyrzyn - Puławy,
- budowa węzła drogowego „Końskowola”, na skrzyżowaniu z istniejącą drogą powiatową Nr 2507L Końskowola - Sielce,
- budowa węzła drogowego „Sielce” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową Nr 17 Warszawa - Lublin (docelowo droga ekspresowa S17),
- budowa 3 przejazdów drogowych na skrzyżowaniach z istniejącymi drogami: powiatową Nr 2501L oraz gminnymi (przejazdy: „Młynki”, „Wronów”, „Chrzęchówek”),
- budowa mostów: na rzece Kurówka i na cieku bez nazwy w m. Sielce,
- budowa bezkolizyjnych z trasą obwodnicy przejść dla zwierząt,
- budowa elementów odwodnienia,
- budowa w pasie obwodnicy dróg dojazdowych dla obsługi ruchu lokalnego,
- budowa (częściowo przebudowa) drogi dojazdowej do Zakładów Azotowych „Puławy” S.A. (Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego),
- budowa oznakowania drogowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,

- budowa oświetlenia drogowego,
- przebudowa kolidujących z trasą obwodnicy istniejących urządzeń uzbrojenia terenu.

Planowane przedsięwzięcie jest kontynuacją przedsięwzięcia już zrealizowanego (I etap obwodnicy Puławy) i oddanego do użytku w lipcu 2008 r. Ponieważ początek przedmiotowego II etapu obwodnicy jest jednocześnie końcem wykonanego I etapu, nie ma możliwości poprowadzenia trasy obwodnicy z ominięciem obszaru Natura 2000 „Puławy” PLH060055 (w momencie rozpoczęcia realizacji etapu I projektowana obwodnica znajdowała się poza obszarem Natura 2000). Minimalizację wpływu inwestycji na obszar Natura 2000 osiągnięto poprzez wyprowadzenie trasy II etapu z obszaru Natura 2000 najkrótszą drogą. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na skraju obszaru Natura 2000 – PLH060055, w odległości 2,05 km od ostoi nietoperzy w Domu Dziecka w Puławach.

Planowane przedsięwzięcie przebiega przez obszar Natura 2000 PLH060055 „Puławy” na odcinku od km 10+982 do km 13+080, a na odcinku od km 13+080 do km 17+000 biegnie w odległości około 400 m od granicy obszaru.

Oddziaływanie planowanej inwestycji na obszar Natura 2000 PLH060055 „Puławy” dotyczy przede wszystkim spójności obszaru – efekt bariery (okresowy i odwracalny). Należy podkreślić, że przebieg inwestycji narusza obszar chroniony na długości 2100 m w brzeżnej części obiektu tuż przy granicy w sąsiedztwie Zakładów Azotowych, a dalszy przebieg projektowanej drogi leży poza obszarem. Biorąc pod uwagę przebieg różnoskalowych korytarzy ekologicznych w krajobrazach okolic Puław i funkcję obszaru Natura 2000 w tej strukturze, stopień ingerencji inwestycji w funkcjonalną spójność należy uznać za znikomy i nieznaczący.

Planowane przedsięwzięcie przebiega głównie poprzez tereny niezabudowane, tereny rolnicze i lasy. Projektowana trasa przecina tylko jeden obszar zabudowy mieszkalnej w m. Młynki (w wariantcie B trasa obwodnicy przebiega w zbliżeniu do zabudowy). Jest to obszar wiejskiej zabudowy zagrodowej zlokalizowany wzdłuż istniejącej drogi powiatowej 2501L.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe i dowóz materiałów na plac budowy. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Wobec czego prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w porze dnia (6⁰⁰ - 22⁰⁰). W miarę możliwości, urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze, związanych z realizacją inwestycji, emisji substancji zanieczyszczających z wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz nieorganizowanej emisji z materiałów, stosowanych do budowy drogi. Podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko nieorganizowanej emisji pyłów. Zasięg oddziaływania tych emisji ograniczy się do najbliższego otoczenia. Projektowana inwestycja przebiega głównie poza obszarami zabudowanymi i w miejscowości Młynki w niewielkiej odległości od kilku budynków zabudowy zagrodowej. Z raportu wynika, że na obszarze tych terenów, które są chronione akustycznie, mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, emitowanego przez ruch samochodowy. W celu jego ograniczenia zaproponowano budowę ekranów akustycznych w m. Młynki. Celem zaproponowanych w raporcie ekranów akustycznych jest ochrona zabudowy zagrodowej przed ponadnormatywnym oddziaływaniem projektowanej obwodnicy na klimat akustyczny. Wykonane w raporcie prognozy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny wykazały, że zaproponowane ekrany będą skutecznie chronić zabudowę zagrodową przed ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie hałasu.

Z przedstawionej w raporcie analizy wpływu na jakość powietrza emisji spowodowanej ruchem pojazdów po planowanej obwodnicy wynika, że nie prognozuje się przekroczeń standardów jakości powietrza na obszarze poza pasem drogowym.

W zakresie gospodarki wodnej budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz jego prawidłową eksploatacją powinny pozwolić na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne.

Z przedłożonych przez wnioskodawcę dokumentów wynika, że z uwagi na rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich ilości, a także ze względu na właściwy sposób zagospodarowania wytwarzanych odpadów nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów. Ponadto z raportu wynika, że znaczne ilości odpadów powstających w trakcie realizacji inwestycji zostanie poddana odzyskowi poprzez ich wykorzystanie do utwardzenia podłoża,

umacniania dróg gruntowych i zjazdów, na podsypki itp. co znacznie ograniczy ilość odpadów przeznaczonych do dalszego wykorzystania lub unieszkodliwiania.



Z upr. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

Dr Jerzy Jędrzejcha
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

