



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE
WOOS.420.123.2018.PP

Lublin, dnia 21 listopada 2024 r.

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 5, art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112) zwanej dalej „ustawą ooś”, art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405, ze zm.), w powiązaniu z art. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r., poz. 1712 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572) zwanej dalej „Kpa”, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30 maja 2018 r. GDDKiA Oddział w Lublinie reprezentowanej przez Pana o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”, po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.

„Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”, według wariantu wybranego do realizacji

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej DK63 na odcinku drogi położonym w województwie lubelskim na terenie powiatu łukowskiego, miasto Łuków i gmina Łuków (obręb: Łuków, Gołaszyn, Krynka, Biardy) oraz w województwie mazowieckim na terenie powiatu siedleckiego, gmina Wiśniew obręb Okniny. Rozbudową zostanie objęty odcinek drogi od km 287+884,00 do km 299+348,30.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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) W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na ludzi podczas etapu realizacji inwestycji prace najbardziej uciążliwe pod względem akustycznym, w tym polegające na użyciu maszyn wibracyjnych oraz rozbiórkowe należy w rejonie bliskiej zabudowy prowadzić w porze dziennej (tj. w godzinach 6.00 – 22.00). Dopuszcza się wykonywanie pozostałych robót w porze nocnej w przypadku, gdy prace budowlane wymagają zachowania ciągłości ze względów technologicznych.
- 2) W pobliżu terenów chronionych przed hałasem należy ograniczyć do niezbędnego minimum równoczesną pracę maszyn najbardziej uciążliwych pod względem akustycznym.
- 3) W uzasadnionych przypadkach stosować lokalne, indywidualne zabezpieczanie wrażliwych obiektów przed hałasem elementami ekranującymi (np. ekranami przenośnymi).
- 4) Zaplecza techniczne budowy lokalizować możliwie daleko od terenów zabudowy objętej ochroną przed hałasem.
- 5) Drogi technologiczne w miarę możliwości lokalizować w pasie drogowym projektowanej drogi.
- 6) Dojazd do dróg technologicznych w miarę możliwości zapewniać istniejącymi drogami zlokalizowanymi poza granicami zabudowy mieszkalnej.
- 7) Podczas użytkowania drogi należy podejmować stosowne działania (np. czyszczenie nawierzchni) mające na celu zachowanie skuteczności tłumienia hałasu przez tzw. nawierzchnię cichą.
- 8) Należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne w celu nie dopuszczenia do pogorszenia warunków bytowania ludzi oraz stanu konstrukcyjnego budynków na skutek oddziaływania wynikającego z emisji drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia:
 - przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia należy wykonać inwentaryzację (wraz z dokumentacją fotograficzną) stanu technicznego budynków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego i planowanych dróg dojazdowych do placu budowy. Inwentaryzację należy ponowić po zakończeniu prac budowlanych.
 - w pobliżu terenów zabudowanych, w miejscach, gdzie zabudowa znajduje się w odległości mniejszej niż 20 m należy ograniczyć wykonywanie prac z wykorzystaniem sprzętu mogącego powodować drgania zaliczane do III strefy szkodliwości tj. drgania szkodliwe dla budynku, powodujące lokalne zarysowania i spękania.
 - należy ograniczyć do minimum prace lekkich walców wibracyjnych w odległościach mniejszych niż 20 m od budynków, natomiast walców ciężkich – w odległościach mniejszych niż 60 m od budynków. Dokładną odległość pracy walców wibracyjnych w rejonie bliskiej zabudowy należy ustalić na podstawie pomiarów w czasie rozpoczynania prac z zastosowaniem wibracyjnego zagęszczania oraz kontrolnie w trakcie trwania tych prac.
 - dla zminimalizowania negatywnego wpływu drgań na etapie realizacji inwestycji w razie potrzeby należy ograniczyć prędkość i tonaż pojazdów ciężkich.

- 9) W celu ograniczenia emisji gazów i pyłów do powietrza na etapie budowy należy stosować dostępne rozwiązania ograniczające ww. emisje oraz technologie jak najmniej uciążliwe dla środowiska oraz podejmować wszelkie działania ograniczające niezorganizowaną emisję pyłów, w tym: wykorzystywać pojazdy i maszyny sprawne technicznie, konserwowane systematycznie w sposób prawidłowy, ograniczyć do minimum czas pracy silników pojazdów i maszyn na biegu jałowym, ograniczyć prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy i ilość koniecznych manewrów zawracania na placu budowy, zabezpieczyć przed pyleniem podczas transportu, przeładunku i magazynowania materiałów pyłących, np. poprzez przykrywanie plandekami w okresie wysokich temperatur i silnych wiatrów, zraszanie wodą powierzchni, z których może następować pylenie, osłanianie przed działaniem wiatru składowisk materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe.
- 10) Masy ziemne powstające w wyniku prac ziemnych, oraz osady powstające w wyniku odmulania koryta rzeki należy w całości zagospodarować na terenie przedmiotowej inwestycji pod warunkiem, że nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 11) Prace budowlane związane z realizacją inwestycji należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć czas magazynowania odpadów do niezbędnego minimum.
- 12) Wszystkie odpady wytwarzane na etapie realizacji inwestycji należy magazynować selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w szczególności w szczelnych, oznakowanych pojemnikach, kontenerach, workach, luzem w stosach/pryzmach w wydzielonych sektorach, adekwatnie do charakteru magazynowanych odpadów, odpornych na działanie znajdujących się w nich substancji, usytuowanych w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy.
- 13) Odpady pochodzące z wyrobów przeznaczonych do użytkowania w warunkach oddziaływania czynników atmosferycznych należy magazynować luzem w pryzmach/stosach pod warunkiem, że nie spowoduje to zanieczyszczenia gleby ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych.
- 14) Wszystkie odpady wytwarzane na etapie realizacji inwestycji należy magazynować w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów do środowiska, oraz w sposób zabezpieczający przed mieszaniem się selektywnie magazynowanych odpadów tj. stosowanie szczelnych, zamykanych pojemników, kontenerów, worków do magazynowania odpadów, magazynowanie odpadów w wydzielonych sektorach itp.
- 15) Wszystkie odpady wytwarzane na etapie realizacji inwestycji należy magazynować na utwardzonym podłożu celem ograniczenia do minimum przedostawania się odpadów oraz składników odpadów do środowiska gruntowo – wodnego mogących powodować zanieczyszczenie gleby, ziemi oraz środowiska wodnego.
- 16) Odpady niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji należy magazynować w sposób zabezpieczony przed działaniem czynników atmosferycznych na odpady (zamykane, szczelne, oznakowane pojemniki/kontenery, zadane miejsce magazynowania odpadów).
- 17) Odpady inne niż niebezpieczne powstałe na etapie eksploatacji inwestycji bez magazynowania przekazywać uprawnionym podmiotom do zagospodarowania.
- 18) Na etapie eksploatacji zanieczyszczenia nagromadzone w urządzeniach podczyszczających ścieki regularnie usuwać przez uprawnione podmioty.
- 19) Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe środków transportu i maszyn budowlanych oraz miejsca magazynowania odpadów należy lokalizować poza terenami zadrzewionymi, podmokłymi, poza terenami dolin rzecznych

- oraz o płytkim zaleganiu wód, miejscami na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe oraz terenami bezpośredniego zagrożenia wodami wezbraniowymi.
- Zaplecza budowy należy lokalizować poza korytem rzeki Krzyny Północnej i jej doliną oraz terenami podmokłymi. Za bufor wyłączony z zagospodarowania czasowego należy przyjąć teren w odległości do 100 m od osi cieków lub brzegu koryta rzeki.
- 20) Na terenie zaplecza budowy i tymczasowych baz sprzętowo-materiałowych należy przewidzieć zabezpieczenia gwarantujące ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem. Teren zaplecza budowy i bazy sprzętowo-magazynowe, place postojowe dla maszyn i środków transportu należy lokalizować na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu.
- 21) Zaplecze budowy należy wyposażać w sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych (płynów eksploatacyjnych, itp.), a w przypadku składowania substancji stałych lub ciekłych stwarzających zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego należy zapewnić odprowadzanie wód opadowych wraz z ich podczyszczaniem.
- 22) Prace realizacyjne wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw.
- 23) Niedopuszczalne jest mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych na terenie zaplecza budowy, jak również tankowanie pojazdów i maszyn na terenie placu budowy, za wyjątkiem tankowania tzw. sprzętu drobnego w wyznaczonych miejscach o uszczelnionych powierzchniach zabezpieczających środowisko gruntowo – wodne przed wyciekami substancji ropopochodnych.
- 24) Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe gromadzić w szczelnych bezodpływowych zbiornikach, nie dopuszczać do ich przepełnienia. Zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty.
- 25) Zrealizować inwestycję w taki sposób, aby nie zmieniać stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku odpływu znajdującej się na jego gruncie wody opadowej, ani kierunku odpływu ze źródeł – ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
- 26) W przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów budowlanych, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych oraz w sposób niezakłócający stosunków wodnych w obrębie przedmiotowej inwestycji oraz na gruntach przyległych. Do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu inwestycyjnego.
- 27) Prace w obrębie koryt cieków prowadzić przy niskim stanie wód oraz w sposób ograniczający zaburzenie przepływu i zmętnienie wody, zapewnić ciągły przepływ wód.
- 28) Prace związane z budową mostu na rzece Krzna Północna, umocnieniem skarp należy prowadzić w sposób nie powodujący zmian dynamiki przepływów, zaburzenia ciągłości wód, zamulenia koryta oraz mętnienia wód.
- 29) W celu ochrony wód powierzchniowych rzeki Krzna Północna przed zanieczyszczeniem odpadami występującymi w trakcie rozbiórki i budowy obiektu mostowego stosować środki zapobiegające w postaci, np. siatek zabezpieczających, ochronnych odeskować, czy też innych dostępnych w tym zakresie rozwiązań.
- 30) Światło mostu musi zapewniać swobodę maksymalnego przepływu rocznego wód rzeki Krzna Północna, celem nie spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody oraz nadmiernej erozji koryta cieków.

- 31) Zapewnić odwodnienie przedmiotowej drogi za pomocą otwartych rowów trawiastych lub kanalizacji deszczowej do odbiorników, tj.: istniejących rowów melioracyjnych, projektowanych rowów, szczelnych zbiorników retencyjnych, układów rozsączających (tunele rozsączające, studnie chłonne) oraz do rzeki Krzna Północna.
- 32) Urządzenia odprowadzające wody opadowe i roztopowe do rzeki Krzna Północna wyposażyć w osadniki i w separatory substancji ropopochodnych.
- 33) Utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego przedmiotową drogę, a także poszczególnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe z terenu inwestycji.
- 34) Wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie, należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie lęgowym, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych oraz, że dane drzewo nie jest wykorzystywane przez ptaki jako miejsce gniazdowania, jak również, że wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków.
Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda. Ponadto niezależnie od terminu wycinki, drzewa przeznaczone do usunięcia o pierśnicy powyżej 50 cm (mierzonej na wysokości 130 cm) należy skontrolować pod kątem wykorzystywania ich jako schronienia letnie oraz zimowe nietoperzy oraz siedliska bezkręgowców. Kontrola musi zostać przeprowadzona przez specjalistę entomologa i chiropterologa z nadzoru przyrodniczego, na maksymalnie 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia obecności stanowisk gatunków chronionych, należy wstrzymać wycinkę oraz podjąć działania określone przez nadzór przyrodniczy.
- 35) Prace w bliskim sąsiedztwie drzew (powierzchnia, co najmniej w rzucie korony drzewa) i krzewów należy prowadzić ręcznie lub przy użyciu mikrokoparek, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. Odkopane korzenie należy zabezpieczyć przed wysychaniem i przymrozkami, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych, a wykopy w pobliżu drzew niezwłocznie zasypać po zakończeniu prac. W przypadku przerw w pracy wykopy należy tymczasowo zasypać lub zabezpieczyć korzenie przed wysychaniem, według zaleceń nadzoru przyrodniczego. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Nie należy obcinać korzeni szkieletowych.
Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, ale nie przeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć zgodnie z wytycznymi specjalisty z nadzoru przyrodniczego przed uszkodzeniami mechanicznymi i chemicznymi, poprzez osłonięcie pni deskami, drewnianymi listwami, tkaniną jutową, z zachowaniem ostrożności podczas prac prowadzonych przy nabiegach korzeniowych, eliminując możliwość ich uszkodzenia. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m (o ile jest to możliwe). Po zakończeniu realizacji inwestycji zabezpieczenia drzew należy zdemontować, nie dopuszczając do uszkodzeń drzew. Grupy drzew nieprzeznaczonych do wycinki wygrodzić widocznym i trwałym ogrodzeniem o wysokości około 1,5 metra. Pojedyncze drzewa mogą być także otoczone płotem z żerdzi i desek lub innym widocznym i trwałym ogrodzeniem o wymiarach 2x2 m.
- 36) Wszelkie prace prowadzone w obrębie drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia wykonać pod nadzorem i zgodnie z wytycznymi specjalisty z nadzoru przyrodniczego. Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczeń drzew.

- 37) Prace przygotowawcze związane ze zdjęciem wierzchniej warstwy gleby (humusu) wraz z roślinnością zieloną należy przeprowadzić poza głównym okresem lęgowym ptaków tj. poza 1 marca – 31 sierpnia. W przypadku konieczności wykonania ww. prac ziemnych w okresie lęgowym, prace te powinny być poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego, pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt w okresie 1 -3 dni przed terminem zdjęcia humusu. Prace te należy wykonywać od środka ku brzegom terenu, przez który biegnie trasa planowanej inwestycji. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, zdejmowanie humusu należy wstrzymać do momentu opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta (np. do zakończenia lęgów, wyprowadzenia młodych) oraz stosować zalecenia nadzoru przyrodniczego.
- 38) Zdjętą wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi (o miąższości około 20 cm), należy magazynować na placu budowy w sposób uporządkowany (pryzmy) i zabezpieczyć. Pryzmy ziemi nie powinny być wyższe niż 2,5 m ze względu na zachowanie ich stateczności, utlenianie się części organicznych, rozmywanie przez opady nawalne i możliwość zasiedlenia przez chronione gatunki (np. brzegówkę).
- 39) Masy ziemne powstające w wyniku prac ziemnych, należy w pierwszej kolejności zagospodarować na terenie przedmiotowej inwestycji pod warunkiem, że nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Nadmiar mas ziemnych należy przekazać uprawnionym podmiotom celem dalszego zagospodarowania zgodnie z prawem.
- 40) Przed rozpoczęciem prac przygotowawczych do realizacji przedsięwzięcia, nadzór przyrodniczy skontroluje teren prowadzenia prac budowlanych pod kątem występowania inwazyjnych gatunków roślin (szczególnie wyjście 32). W razie stwierdzenia ich obecności, należy w sposób widoczny oznaczyć miejsca występowania oraz podjąć następujące działania mające na celu ich likwidację:
- humus w miejscach występowania inwazyjnych gatunków roślin należy zdjąć wiosną przed rozpoczęciem ich kwitnienia;
 - w przypadku konieczności zdjęcia humusu w innym okresie, przed zdjęciem należy usunąć wszystkie stwierdzone osobniki inwazyjnych gatunków roślin. Likwidację przeprowadzić metodami mechanicznej walki z inwazyjnymi gatunkami roślin. Likwidację należy wykonać przed owocowaniem roślin (do połowy lipca);
 - zdjęty humus składować oddzielnie, w szczelnych pojemnikach i przekazać do unieszkodliwiania lub zdeponować pod powierzchnią gruntu na głębokości wskazanej przez botanika pełniącego nadzór przyrodniczy;
 - całość prac należy prowadzić pod kontrolą i zgodnie z wytycznymi nadzoru przyrodniczego, który zobowiązany jest do wskazania najskuteczniejszej metody likwidacji poszczególnych gatunków roślin inwazyjnych.
- 41) Nie dopuścić do tworzenia się w zasięgu prowadzonych prac budowlanych zastoisk z wodą, celem uniknięcia ich zasiedlenia przez płazy.
- 42) W pasie drogowym przebudowywanego odcinka drogi należy nasadzić co najmniej 200 sztuk drzew należących do gatunków rodzimych, dostosowanych do warunków siedliskowych.
- 43) Nachylenie skarp rowów przydrożnych nie może być większe niż 1:1,5. Po uformowaniu skarp należy je zadarnić poprzez obsianie mieszką traw, z wykluczeniem gatunków inwazyjnych.
- 44) Proponowane na odcinku leśnym korytka betonowe należy wyposażyć w rozwiązania umożliwiające wydostanie się małych zwierząt.

W tym celu w odstępach nie większych niż 200-metrowych należy: zmniejszyć nachylenie skarp do wartości co najwyżej 1:1,5, lub zastosować pochylnie ewakuacyjne. Elementy ewakuacyjne należy wykonywać pod nadzorem przyrodniczym.

- 45) Elementy kanalizacji deszczowej takie jak wpusty, wyloty, itp., należy zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do nich małych zwierząt. Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, elementy rozsączające, nie mogą stanowić pułapek dla zwierząt.
- 46) Zbiorniki retencyjne należy zabezpieczyć ogrodzeniem o wysokości co najmniej 1,5 metra. Ponadto należy uwzględnić rozwiązania uniemożliwiające przedostanie się płazów do zbiorników poprzez zastosowanie ogrodzenia dogęszczającego o średnicy oczek mniejszej niż 0,5 cm, wyposażonego w min. 5 cm przewieszkę bądź zastosowanie prefabrykatów betonowych, polimerobetonowych, polimerowych lub stalowych. Przewieszkę należy umieścić po zewnętrznych stronach zbiorników. Dodatkowo w obrębie wygrodzonego obszaru zbiornika należy uwzględnić, przyległe do ogrodzenia, pochylnie dla płazów (rampy ewakuacyjne) usytuowane po przeciwległej stronie zbiorników względem DK 63, celem umożliwienia wydostania się zwierząt poza wygrodzony obszar. Skarpy zbiornika sytuowane po przeciwległej stronie względem DK 63 powinny mieć łagodne nachylenie, tj. nie większe niż 1:1,5, tak by obecne w zbiorniku płazy mogły się wydostać w kierunku ramp ewakuacyjnych.
- 47) W km ok. 298+985 - 299+060 po stronie prawej oraz ok. 298+975 - 299+100 po stronie lewej DK 63 należy uwzględnić stałe systemy ochronne pozwalające bezpiecznie przekraczać płazom jezdnię. Proponowane rozwiązanie obejmuje wykonanie tunelu w poprzek drogi (pod jej nawierzchnią) oraz barier naprowadzających, umieszczonych po obu stronach drogi, ukierunkowujących ruch płazów w stronę otworów tunelu. Ponadto należy uwzględnić stoprynnę wbudowaną w poprzek drogi bocznej (dz. nr 854, obręb Łuków), dochodzącej do zabezpieczonego odcinka drogi DK 63. Ww. elementy ochronne należy wykonywać pod nadzorem przyrodniczym.
- 48) Ogrodzenie tymczasowe powinno mieć wysokość min. 50 cm nad poziom gruntu, być wkopane na min. 10 cm w ziemię, słupki wbijane w ziemię o rozstawie minimum co 1 m, posiadać stały naciąg, być wyposażone w przewieszkę na zewnątrz od pasa drogowego o szerokości minimum 10 cm oraz posiadać U-kształtne zakończenie. Ogrodzenie musi być szczelne, wykonane folii, agrotkaniny lub siatki (o oczkach mniejszych niż 5 cm x 0,5 cm) o wysokości min. 60 cm nad powierzchnią terenu. Zabezpieczenie powinno być wykonane przed rozpoczęciem wędrówek płazów - do połowy marca, ewentualnie później w przypadku dłuższego utrzymania się pokrywy śniegowej i temperatury poniżej 0°C.
- 49) Roboty ziemne związane z umacnianiem i regulacją rzeki Krzna Północna należy prowadzić z brzegów bez wjazdu sprzętu budowlanego do koryta. Konieczne jest wprowadzenie rozwiązań wykluczających możliwość przedostania się do rzeki elementów pochodzących z rozbiórki aktualnie funkcjonującego mostu. Nowy most nad rzeką Krzna Północna należy wyposażać w obustronne półki ziemne o szerokości nie mniejszej niż 1 metr, celem umożliwienia migracji małych zwierząt wzdłuż rzeki. Wysokość pomiędzy półką, a najniższą krawędzią konstrukcji mostowej nie powinna być mniejsza niż 1,5 metra. Materace gabionowe zaproponowane do umocnienia koryta należy zahumusować. Nowy obiekt mostowy należy wykonywać pod nadzorem przyrodniczym.
- 50) Roboty budowlane (zwłaszcza prace przygotowawcze, prace ziemne) na całym odcinku trasy należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Czas trwania nadzoru

przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosować do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania zaproponowanych działań minimalizujących oddziaływanie fazy budowy, aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków zdiagnozowanych na potrzeby wykonania Raportu, celem wykazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, ewentualne wskazanie dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy niezbędnych do wdrożenia.

Zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:

- szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę,
- nadzór nad uprzedzającymi przedsięwzięciami pracami przygotowawczymi, jak wycinka drzew i krzewów, zdejmowanie humusu z roślinnością zielną, lokalizacja zaplecza budowy, lokalizacja gatunków IGO itp.,
- kontrolę powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy w którymkolwiek stadium rozwoju,
- sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopu i studzienek, czy w wykopie nie zostały uwięzione zwierzęta; osoba zajmująca się nadzorem herpetologicznym powinna dopilnować, aby wszelkie studzienki kanalizacyjne lub inne otwory, w które mogłyby wpaść płazy i inne małe zwierzęta, były szczelnie zamknięte lub zabezpieczone,
- wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko.

- 51) W rejonie przepustów hydrologicznych z funkcją przejść dla małych zwierząt, należy zastosować płotki ochronno-naprowadzające z przewieszką. Elementy te powinny zostać wykonane z siatki metalowej o wielkości oczek nie większej niż 0,5 cm bądź prefabrykatów betonowych lub syntetycznych. Elementy naprowadzające należy poprowadzić w odległości co najmniej 100 m w każdą stronę od osi przejścia. Należy wykluczyć stosowanie siatek z tworzywa sztucznego z uwagi na ich ograniczoną trwałość. Górna krawędź płotka, tzw. przewieszka, powinna mieć ok. 5 cm i być odgięta na zewnątrz, a następnie schodzić w dół. Wysokość płotka od powierzchni gruntu do przewieszki nie powinna być mniejsza niż 50 cm.

Płotki muszą posiadać wymaganą wysokość na całej długości, także na wszelkich połączeniach z obiektami inżynierskimi, w miejscach przebiegu po stromych skarpach oraz przy przekraczaniu obniżień terenu (w tym rowów). W miejscu przejścia płotków przez rowy należy zastosować kotwy mocujące ogrodzenie do ziemi, bądź inne rozwiązania uniemożliwiające odchylenie się płotków pod naporem okresowo prowadzonej rowami wody. Optymalnym rozwiązaniem jest skanalizowanie odcinków rowów w miejscach przecięcia płotków. Instalowane siatki muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i być stabilnie zakotwiczone, dlatego zalecane jest zakopanie dolnej krawędzi płotka minimum 30 cm poniżej poziomu gruntu.

Na skrajach płotki ochronno-naprowadzające dla małych zwierząt muszą posiadać tzw. zawrotkę – zabezpieczenie w postaci załamania w kształcie litery „U” zwrócone w stronę ogrodzenia.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29 - należy uwzględnić warunki określone w pkt.I.2 niniejszej decyzji oraz:

1) W celu zminimalizowania akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy zastosować zabezpieczenie akustyczne w postaci tzw. cichej nawierzchni o skuteczności akustycznej nie mniejszej niż 1,5 dB o następującej lokalizacji (kilometraż podany z zaokrągleniem do pełnych metrów):

a) województwo lubelskie:

- km ok. 287+884 – 291+440,
- km ok. 296+150 – 299+297 (do przejazdu kolejowego z linią kolejową nr 12 i 26) z wyłączeniem odcinka w kilometrażu ok. km 299+152 (km istniejący 299+173) – km 299+176 (km istniejący 299+198) tj. odcinka wyłączanego z prac nawierzchniowych w rejonie przejazdu kolejowego;

b) województwo mazowieckie:

- km ok. 290+248 – 291+440.

2) Projektowany system odwodnienia rozbudowywanej drogi należy dostosować do rozpoznanych warunków gruntowo-wodnych w rejonie planowanego przedsięwzięcia.

3) Projektowane zbiorniki retencyjne, rowy drogowe, kanalizację deszczową należy dostosować do wielkości spływów wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych z przynależnych zlewni.

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 w rozumieniu art.75 ust.3 ustawy z dnia z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2024 r. poz. 54). Nie stwierdzam potrzeby kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 35 ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U z 2023 r. poz. 1336 ze zm.) (art. 6 Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).

III. Nie nakładam obowiązku zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

IV. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym

oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować:

1. ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań ograniczających oddziaływanie akustyczne oraz określenie rzeczywistego oddziaływania hałasu na tereny podlegające ochronie przed hałasem;
2. wykonanie analizy hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją drogi krajowej nr 63, zgodnie z obowiązującą w tym zakresie metodyką referencyjną określoną przez ministra właściwego ds. środowiska poprzez:
 - a) procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów w reprezentatywnych punktach o orientacyjnej lokalizacji:

Lp.	Województwo	Receptor	Kilometraż	Użytkowanie terenu	Strona
1	mazowieckie	47	290+260	ZZ	prawa
2		48	290+325	ZZ	prawa
3		49	290+380	ZZ	prawa
4		50	290+420	ZZ	prawa
5		51	290+545	MN	prawa
6		54	290+835	ZZ	prawa
7		132	290+330	MN	lewa
8		193	291+340	MU	prawa
9		227	290+540	MN	lewa
10	lubelskie	11	288+785	ZZ	prawa
11		28	289+575	ZZ	prawa
12		92	289+970	MU	prawa
13		100	288+595	ZZ	lewa
14		127	289+975	ZZ	lewa
15		239	298+710	MU	lewa

MN – zabudowa jednorodzinna

ZZ – zabudowa zagrodowa

MU – zabudowa mieszkaniowo-usługowa

- b) procedurę obliczeniową w stosunku do całego analizowanego odcinka drogi krajowej z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w pkt. a).

W analizie porealizacyjnej należy uwzględnić cały odcinek drogi krajowej, objęty przedmiotowym przedsięwzięciem. W razie potrzeby należy zwiększyć liczbę punktów pomiarowych.

Analizę porealizacyjną należy sporządzić w terminie po upływie 12 miesięcy od dnia oddania rozpatrywanego odcinka drogi krajowej nr 63 do użytkowania i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

V. Wymagania w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania będzie uzależniona od wyników sporządzonej analizy porealizacyjnej.

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

VI. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art.72 ust.1 ustawy ooś.

UZASADNIENIE

W dniu 27 lipca 2018 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin, reprezentowanej przez Pana

w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”.

W dniu 31 lipca 2018 r. (za pośrednictwem faksu) wpłynął wniosek z dnia 30 maja 2018 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”.

W dniu 01 sierpnia 2018 r. (za pośrednictwem poczty tradycyjnej) wpłynął wniosek z dnia 30 maja 2018 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”.

W trybie art. 21 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 zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o ww. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 846/2018).

Pismem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP z dnia 1 sierpnia 2018 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zwrócił się do Wnioskodawcy o uzupełnienie braków formalnych ww. wniosku. Dokumentacja została uzupełniona dnia 9 sierpnia 2018 r. przy piśmie pełnomocnika znak: L.dz. Mosty 2018/08/00272, z dnia 6 sierpnia 2018 r.

Zgodnie z art. 74 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, w toku postępowania przeanalizowano następujące dokumenty: wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jego uzupełnieniem, kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną w maju 2018 r. przez Mosty Katowice z siedzibą w Katowicach 40-555, przy ul. Rolnej 12, mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej, wypis z rejestru gruntów, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, odpis pełnomocnictwa, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest drogą publiczną, dla której nie jest wymagane dołączenie do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wypisu i wrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy OOŚ oraz stwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w myśl art. 80 ust. 2 ww. ustawy.

Wnioskodawca wskazał, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest konieczna do uzyskania przed uzyskaniem 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 2015 r. poz. 2031 oraz z 2016 r. poz. 1250).

Zgodnie art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017r. poz. 1405, ze zm.), w powiązaniu z art. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r., poz. 1712 ze zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Na podstawie art. 75 ust. 5 ww. ustawy w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednego województwa, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie. Stąd organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024r., poz. 1112).

W przedmiotowym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycję zakwalifikowano w oparciu o zapisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegające na „rozbudowie, (...) zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, (...) część zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone,” - § 3 ust. 2 pkt 2 w powiązaniu z § 3 ust. 1 pkt 60 „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych

poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz.1839, ze zm.), do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b 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, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Stronom zapewniono udział w postępowaniu zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r., poz. 572).

Stosownie do art. 49 i art. 61 §4 ww. ustawy, w związku z art. 73 ust. 1, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 6 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 (t.j. Dz. U. z 2017r. poz. 1405, ze zm.) oraz art. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r. poz. 1712, ze zm.), poinformowano strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie złożonego wniosku poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WOOS.420.123.2018.PP, z dnia 4 września 2018 r. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew. W ww. obwieszczeniu zawiadomiono również strony postępowania o wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie (art. 64 ust. 1 pkt. 2 i 4 ustawy ooś) oraz o wystąpieniu do Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska w Warszawie (art. 75 ust. 5 ustawy ooś) o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z procedurą oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 64 ust. 1 pkt. 2 i 4 oraz art. 75 ust. 5 ustawy ooś pismem znak: WOOS.420.123.2018.PP z dnia 4 września 2018 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie skierował wystąpienie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opinii co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łukowie przedłożył opinię znak: ONS.NZ-700.76.2018 z dnia 20 września 2018 r. (data doręczenia 25.09.2018 r.), w której stwierdził brak konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na

środowisko. W uzasadnieniu opinii organ inspekcji sanitarnej przedstawił rozwiązania techniczne oraz oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach przedłożył opinię znak: ZNS.4810.48.2018.1 z dnia 27 września 2018 r. (data doręczenia 2.10.2018 r.), w której stwierdził brak obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W uzasadnieniu opinii organ inspekcji sanitarnej przytoczył zakres prac związanych z realizacją przedsięwzięcia oraz oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie przesłał pismo znak: LU.RZŚ.436.67.2018.AP z dnia 1 października 2018 r. (data doręczenia 3.10.2018 r.) z zakresem uzupełnienia karty informacyjnej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie przesłał pismo znak: WOOS-II.420.463.2018.MP z dnia 8 października 2018 r. (data doręczenia 12.10.2018 r.) z zakresem uzupełnienia karty informacyjnej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOS.420.123.2018.PP z dnia 9 listopada 2018 r. zwrócił się do Wnioskodawcy, działającego przez pełnomocnika, o uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia zostało przedłożone do RDOŚ w Lublinie dnia 22 lutego 2019 r. (pismo pełnomocnika znak: L.dz. Mosty 2019/02/01341 z dnia 21 lutego 2019 r.).

W związku z przedłożonym uzupełnieniem oraz działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4, art. 75 ust. 5 i 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOS.420.123.2018.PP z dnia 25 lutego 2019 r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie o weryfikację przedłożonej opinii oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie i do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opinii, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łukowie pismem znak: ONS.NZ.700.21.2019 z dnia 4 marca 2019 r. (data doręczenia 8.03.2018 r.) poinformował, że po przeanalizowaniu uzupełnienia do karty informacyjnej przedsięwzięcia podtrzymuje uprzednio wyrażoną opinię znak: ONS.NZ.700.76.2018 z dnia 20 września 2018 r.

Z-ca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie pismem znak: LU.RZŚ.436.67.2018.AP z dnia 12 marca 2019 r. (data doręczenia 13.03.2019 r.) poinformował o wydłużeniu terminu na wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w przesłanym piśmie znak: WOOS-II.420.463.2018.MP.3 z dnia 28 marca 2019 r. stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określił warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b) i c) ustawy z dnia 3 października 2008 r. W uzasadnieniu swojej opinii organ ten przedstawił charakterystykę planowanego przedsięwzięcia oraz syntetycznie opisał oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

Opinią z dnia 4 kwietnia 2019 r. (data doręczenia 9.04.2019 r.), znak: LU.RZŚ.436.67.2018.AP Z-ca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

oraz określił warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b) i c) ustawy z dnia 3 października 2008 r. W uzasadnieniu opinii organ scharakteryzował planowane przedsięwzięcie, jego lokalizację względem jednolitych części wód i obszarów chronionych, jak również oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo - wodne. W podsumowaniu uzasadnienia organ wskazał, że po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Z uwagi na zawiliły charakter sprawy oraz konieczność dokonania dodatkowych ustaleń, obwieszczeniem znak: WOOS.420.123.2018.PP.10 z dnia 7 maja 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował strony postępowania o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

W dniu 22 maja 2019 r. radca prawny , działający w charakterze pełnomocnika osób fizycznych będących stronami postępowania, zwrócił się pismem z dnia 17 maja 2019 r. z wnioskiem o kierowanie decyzji, pism, w tym decyzji administracyjnych w przedmiotowej sprawie na adres swojej kancelarii. Jednocześnie zwrócił się o przesłanie kopii wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie oraz opinii Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie. Ponadto pełnomocnik wniósł o przesłanie informacji o aktualnym stanie toczącego się postępowania. Do ww. pisma załączono: pełnomocnictwo udzielone przez strony postępowania na rzecz radcy prawnego w dniu 7 maja 2019 r.; kopie potwierdzeń dokonania opłaty za udzielone pełnomocnictwo z dnia 13 maja 2019 r.; kopię odpisu zwykłego księgi wieczystej nr z dnia 13 maja 2019 r.

Powyższy wniosek został ponowiony przez radcę prawnego działającego w charakterze pełnomocnika osób fizycznych, będących stronami postępowania, przy piśmie z dnia 4 czerwca 2019 r. (data doręczenia 10.06.2019r.).

Z uwagi na zawiliły charakter sprawy oraz konieczność dokonania dodatkowych ustaleń obwieszczeniem znak: WOOS.420.123.2018.PP.11 z dnia 19 czerwca 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował strony postępowania o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOS.420.123.2018.PP.11 z dnia 19 czerwca 2019 r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach o weryfikację przedłożonej opinii w związku z uzupełnieniem karty informacyjnej przedsięwzięcia.

O powyższym poinformowano strony postępowania obwieszczeniem znak WOOS.420.123.2018.PP z dnia 1 lipca 2019 r.. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Pismem z dnia 1 lipca 2019 r. znak: WOOS.420.123.2018.PP.11 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przesłał odpowiedź do radcy prawnego, działającego w charakterze pełnomocnika osób fizycznych, będących stronami postępowania w związku z zapytaniem z dnia 17 maja 2019 r., w której przesłał kopie wnioskowanych dokumentów w sprawie oraz poinformował o aktualnym stanie postępowania.

Opinią znak: ZNS.4810.29.2019.1 z dnia 3 lipca 2019 r. (data doręczenia 9.07.2019 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko odnosząc się do możliwych oddziaływań inwestycji na środowisko.

Radca prawny, działający jako pełnomocnik osób fizycznych, pismem z dnia 10 lipca 2019 r. (11.07.2019 r.) zwrócił się o przesłanie opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach. Ponadto ww. pełnomocnik zwrócił się również o wyjaśnienie zakresu wystąpienia do organów inspekcji sanitarnej w Siedlcach i Łukowie dotyczącego analizy oddziaływania przedsięwzięcia m.in. na zdrowie i ludzi.

W dniu 17 lipca 2019 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo Pełnomocnika Inwestora znak: L.dz. Mosty 2019/07/01149 z dnia 16 lipca 2019 r., w którym poinformowano, iż z uwagi na dodatkowe ustalenia, co do lokalizacji sieci nie związanych z drogą (a objętych przedmiotem opracowania) rozszerzeniu ulega wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”, w zakresie terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie o konieczne miejscowe wyjścia czasowe na działki sąsiadujące z przedmiotową drogą. Zmianie nie ulega przebieg i geometria przebudowywanej drogi krajowej DK 63. Do ww. pisma dołączono skorygowaną mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej.

Pismem z dnia 25 lipca 2019 r. znak: WOOS.420.123.2018.PP.14 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przesłał odpowiedź do radcy prawnego, działającego w charakterze pełnomocnika osób fizycznych, będących stronami postępowania, w związku z zapytaniem z dnia 10 lipca 2019 r. W załączeniu do ww. pisma zostały dołączone kopie rozstrzygnięć PPIS w Siedlcach znak: ZNS.4810.48.2018.1 z dnia 27 września 2018 r. oraz znak: ZNS.4810.29.2019 z dnia 3 lipca 2019 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOS.420.123.2018.PP.15 z dnia 29 lipca 2019 r. zwrócił się do pełnomocnika Inwestora o wyjaśnienie w jakim zakresie uzupełnienie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 16 lipca 2019 r. wpłynie na zmianę skali i zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Wnioskodawca przy piśmie znak: L.dz. 2019/08/00380 z dnia 7 sierpnia 2019 r. (data doręczenia 8.08.2019 r.). udzielił odpowiedzi na powyższe zapytanie oraz przedłożył: 1) wyjaśnienia do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 25 lipca 2019 r., 2) uwierzytelnioną kopię pełnomocnictwa udzielonego przez Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie na rzecz Pana (Mosty Katowice Sp. z o.o.), znak: O.LU.D-4.011.2.263.2017 z dnia 16 listopada 2017 r..

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.16 z dnia 14 sierpnia 2019 r. zwrócił się do wnioskodawcy, działającego przez pełnomocnika, o złożenie wyjaśnień w zakresie wykazu działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt 7 ustawy ooś.

W dniu 16 sierpnia 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie otrzymał pismo z dnia 16 sierpnia 2019 r. radcy prawnego reprezentującego osoby fizyczne, będące stronami postępowania. W przesłanym piśmie pełnomocnik wniósł o akces wstąpienia do prowadzonego przez tutejszy organ postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o informowanie o każdej podjętej czynności proceduralnej w sprawie. Do powyższego pisma załączono potwierdzenie dokonania opłaty skarbowej za udzielone pełnomocnictwo.

W związku z przedłożonymi pismami wnioskodawcy z dnia 16 lipca 2019 r., znak: L.dz. Mosty 2019/07/01149 oraz z dnia 7 sierpnia 2019 r., znak: L.dz. 2019/08/00380, stanowiącymi uzupełnienie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zwrócił się: do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie – pismo znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.17 z dnia 20 sierpnia 2019 r., do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie – pismo znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.18 z dnia 20 sierpnia 2019 r., do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie – pismo znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.19 z dnia 20 sierpnia 2019 r., do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach – pismo znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.20 z dnia 20 sierpnia 2019 r., o weryfikację uprzednio zajętych stanowisk w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.21 z dnia 26 sierpnia 2019 r. wezwał radcę prawnego – , pełnomocnika osób fizycznych, będących stronami postępowania, do uzupełnienia wystąpienia o stosowne pełnomocnictwo.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie w dniu 30 sierpnia 2019 r. RDOŚ w Lublinie otrzymał uwierzytelnioną kopię pełnomocnictwa dla radcy prawnego upoważniającego do reprezentowania stron postępowania w przedmiotowej sprawie.

Obwieszczeniem znak WOOŚ.420.123.2018.PP.22 z dnia 26 sierpnia 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował strony postępowania o uzupełnieniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano

do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach pismem znak: ZNS.4810.29.2018.2 z dnia 28 sierpnia 2019 r. (data doręczenia 30.08.2024 r.) podtrzymał swoje stanowisko zawarte w opinii sanitarnej nr 74/2019 z dnia 03.07.2019 r. znak ZNS.4810.29.2018.1, w której nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem znak: L.dz. Mosty 2019/09/00037 z dnia 2 września 2019 r. (data doręczenia 3.09.2019 r.) pełnomocnik inwestora złożył wyjaśnienia w zakresie wykazu działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt 7 ustawy ooŚ.

Radca prawny – , pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, pismem z dnia 28 sierpnia 2019 r. (data doręczenia 5.09.2019 r.) wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o przesłanie kopii karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz o informację dotyczącą aktualnego stanu prowadzonego postępowania, terminu jego zakończenia oraz sposobu rozpatrzenia wniosku dowodowego, złożonego przy piśmie z dnia 10 lipca 2019 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łukowie pismem z dnia 4 września 2019 r., znak: ONS.NZ.700.100.2019 (data doręczenia 6.09.2019r.) podtrzymał uprzednio wyrażone opinię (znak: ONS.NZ.700.21.2019 z dnia 4 marca 2019 r.).

Radca prawny – , pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, pismem z dnia 9 września 2019 r. (data doręczenia 9.09.2019 r.) zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o wydanie odpisu raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz o umożliwienie wykonania fotografii z akt sprawy.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie pismem znak: LU.RZŚ.436.67.2018.AP z dnia 4 września 2019 r. (data doręczenia 10.09.2019 r.) poinformował Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o podtrzymaniu uprzednio wyrażonego stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Radca prawny – , pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, pismem z dnia 10 września 2019 r. (data doręczenia 17.09.2019 r.) zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego rzeczoznawcy z zakresu badania natężenia hałasu na okoliczność faktycznego poziomu hałasu, występującego w miejscowościach Biardy, Okniny, Okniny Stare, Łukowa ul. Trzaskoniec w kierunku, od przejazdu kolejowego do miejscowości Biardy. Ponadto pełnomocnik wniósł o wydanie z akt przedmiotowej sprawy poświadczonych za zgodność oryginałem odpisów 3 załączników mapowych.

Radca prawny – , pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, pismem z dnia 18 września 2019 r. (data doręczenia 23.09.2019 r.) zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o udzielenie odpowiedzi na pismo z dnia 28 sierpnia 2019 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 23 września 2019 r. (data doręczenia 27.09.2019 r.-system Epuap, 4.10.2019 r. – poczta) znak: WOOŚ-

II.420.463.2018.MP.7, podtrzymał uprzednio wyrażone stanowisko w przedmiotowej sprawie w piśmie znak: WOOS-II.420.463.2018.MP.3 z dnia 28 marca 2019 r.

Radca prawny – _____, pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, pismem z dnia 8 października 2019 r. (data doręczenia 10.10.2019 r.) zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie m.in. o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego rzeczoznawcy z zakresu hydrologii, hydrogeologii i stosunków wodnych lub melioracji, na okoliczność określenia faktycznego wpływu zmian na gruncie i na stosunki wodne w wyniku przebudowy struktury drogi nr 63 na przedmiotowym odcinku, ewentualnego zanieczyszczenia wód, w tym wód studziennych, wpływu na środowisko naturalne, podtopienia i osuszenia terenu, zanieczyszczenia wód, w tym wód studziennych, osuszenia studni. Ponadto ww. pełnomocnik zwrócił się o wydanie z akt sprawy poświadczonoego za zgodność z oryginałem odpisu opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Radca prawny – _____, pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, dnia 17 października 2019 r. przesłał drogą e-mail prośbę o przesłanie aktualnej informacji o stanie przedmiotowego postępowania oraz o przewidywanym terminie jego zakończenia.

Dnia 12 listopada 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem znak WOOS.420.123.2018.PP.26 stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określił szczegółowy zakres raportu. Postanowienie przekazano do organów współdziałających tj. do: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie. Dane o ww. dokumencie zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o ww. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 128/2020).

O powyższym poinformowano strony postępowania obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak WOOS.420.123.2018.PP.27 z dnia 14 listopada 2019 r.. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Dnia 18 listopada 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie skierował do radcy prawnego – _____, pełnomocnika osób fizycznych, będących stronami postępowania, pismo znak WOOS.420.123.2018.PP.24, w którym poinformował o możliwości i sposobie udostępnienia wnioskowanej przez pełnomocnika dokumentacji oraz poinformował o aktualnym stanie postępowania, tj. o wydaniu postanowienia stwierdzającego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz o braku możliwości wskazania przewidywanego terminu zakończenia sprawy, z uwagi na czynniki niezależne od RDOŚ w Lublinie.

Dnia 18 listopada 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie skierował do radcy prawnego – _____, pełnomocnika osób fizycznych, będących stronami postępowania, pismo znak WOOS.420.123.2018.PP.25, w którym poinformował

o możliwości i sposobie udostępnienia wnioskowanej przez pełnomocnika dokumentacji oraz poinformował o aktualnym stanie postępowania, tj. o wydaniu postanowienia stwierdzającego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Ponadto RDOŚ w Lublinie wezwał Pełnomocnika do uzupełnienia wnioskowanego przez niego wydania z akt przedmiotowej sprawy poświadczonych za zgodność z oryginałem dokumentów (odpisy 3 map opracowanych przez Mosty Katowice – branża sanitarna, odwodnienie drogi oraz potwierdzona za zgodność z oryginałem kopia opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie), o wskazanie ważnego interesu strony, co wynika z art. 73 §2 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r., poz. 572).

Pismem z dnia 18 września 2019 r. (data doręczenia 27.11.2019 r.) uzupełnionym pismem z dnia 25 listopada 2019 r. (data doręczenia 28.11.2019r.) radca prawny – , pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o doręczenia postanowienia RDOŚ z dnia 12 listopada 2019 r.

W odpowiedzi na powyższe, pismem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.28 z dnia 6 grudnia 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował Pełnomocnika, o sposobie i możliwościach wglądu do akt sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z dnia 5 grudnia 2019r. radca prawny – , pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z ponownym żądaniem o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłych zgodnie z treścią wniosków z dnia 10 września 2019 r. Powołując się na orzecznictwo Sądów Administracyjnych Pełnomocnik stwierdził, iż interes prawny znajduje uzasadnienie w przytoczonych przez niego przepisach prawa, w szczególności w ochronie ich zdrowia i życia oraz w konieczności posiadania dokumentacji wytworzonej na potrzeby przedmiotowego postępowania oraz na potrzeby wykorzystania w innych postępowaniach, w tym ewentualnych roszczeniach odszkodowawczych. Radca prawny – ponownie wniósł o wydanie 3 map opracowanych przez Mosty Katowice – branża sanitarna, odwodnienie drogi - w formie papierowej, potwierdzonych z zgodność z oryginałem.

W nawiązaniu do postanowienia znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.26 z dnia 12 listopada 2019 r. o stwierdzeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pn. „*Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30*”, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, pismem z dnia 29 stycznia 2020 r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.30 do pełnomocnika wnioskodawcy przesłał w załączeniu następujące dokumenty: kopia pisma radcy prawnego Pana

z dnia 10 lipca 2019 r., kopia pisma radcy prawnego Pana z dnia 10 września 2019 r., kopia pisma radcy prawnego Pana z dnia 8 października 2019 r., celem zapoznania się z treścią poruszonych w nich zagadnień w nawiązaniu do przygotowywanego raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Dnia 27 lutego 2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wydał postanowienie znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.29 o odmowie dopuszczenia

i przeprowadzenia dowodu z opinii biegłych rzeczoznawców z zakresu badania natężenia hałasu oraz z zakresu hydrologii i hydrogeologii i stosunków wodnych lub melioracji na okoliczności wskazane w wniosku radcy prawnego Pana _____, działającego w charakterze pełnomocnika stron, złożonym w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”.

Po rozpatrzeniu wniosku radcy prawnego Pana _____, działającego w charakterze pełnomocnika stron, dnia 10 marca 2020r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wydał postanowienie znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.31 o odmowie wydania z akt przedmiotowej sprawy poświadczonych za zgodność z oryginałem odpisów 3 map opracowanych przez firmę Mosty Katowice – branża sanitarna, odwodnienie drogi oraz potwierdzonej za zgodność z oryginałem kopii opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, złożonych w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”.

Radca prawny – _____, działający w charakterze pełnomocnika stron postępowania, pismem z dnia 3 kwietnia 2020 r. (data doręczenia 9.04.2020r.), za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, skierował do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zażalenie na powyższe postanowienie Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 10 marca 2020 r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.31 i wniósł o uchylenie zaskarżonego postanowienia w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia z nakazaniem organowi I instancji obowiązku wydania z akt sprawy wnioskowanych dokumentów.

Radca prawny – _____, pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania, pismem z dnia 18 kwietnia 2020 r. (data doręczenia 24.04.2020r.) wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o aktualną informację o stanie postępowania w przedmiotowej sprawie, w szczególności o czynnościach podjętych w sprawie i uzyskanych opiniach wraz z wnioskami z tych opinii, z okresu od grudnia 2019 r. do dnia udzielenia odpowiedzi. Skierowano również prośbę o przesłanie informacji pocztą z uwagi na ograniczenia wynikające z ogłoszonym na terenie kraju stanem epidemii.

Na powyższe pismo Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie udzielił odpowiedzi pismem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.32 z dnia 12 maja 2020 r.

Pismem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.32 z dnia 14 maja 2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przesłał do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zażalenie złożone przez radcę prawnego – _____ wraz z odniesieniem się do zarzutów stawianych przez pełnomocnika i wyjaśnieniem okoliczności sprawy.

Postanowieniem znak: DOOŚ-WAPiS.420.2.2020.AMH z dnia 15 kwietnia 2021 r. (data doręczenia 22.04.2021 r.) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska utrzymał w mocy postanowienie Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 10 marca 2020 r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.31.

Pismem z dnia 3 lipca 2021r. Radca prawny – _____, pełnomocnik osób fizycznych, będących stronami postępowania poinformował RDOŚ w Lublinie o zmianie adresu siedziby kancelarii i adresu do korespondencji.

W dniu 22 lipca 2021 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie - Pana _____ (Mosty Katowice Sp. z o.o.), znak: L.dz. Mosty 2021/07/01110 z dnia 21 lipca 2021 r. przekazujące raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”. Wraz z pismem przedłożono poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W nawiązaniu do pisma pełnomocnika stron postępowania – radcy prawnego _____, pismem znak WOOŚ.420.123.2018.PP.34 z dnia 27 lipca 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował o aktualnym stanie postępowania oraz o czynnościach w sprawie prowadzonych we wskazanym przez pełnomocnika terminie.

Przedstawiony przez Wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzupełnieniami odpowiada wymogom art. 66 ustawy ooś.

W trybie art. 21 ustawy ooś zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o raporcie o oddziaływaniu na środowisko (nr wpisu 778/2021).

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 572) zapewniono stronom udział w postępowaniu.

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego oraz art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 5 i 6, a także art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.38 z dnia 30 lipca 2021 r. poinformowano strony postępowania o złożonym przez przedstawiciela firmy MOSTY KATOWICE Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach przy ul. Rolnej 12, działającego jako pełnomocnik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Lublin, raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”. W ww. obwieszczeniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformowała o wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie i w Siedlcach oraz do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie, o wydanie uzgodnienia/opinii dot. przedmiotowego przedsięwzięcia, a także poinformował o wystąpieniu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (z uwagi na fakt, iż przedmiotowe postępowanie prowadzone jest w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie). Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie.

Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Zgodnie z procedurą oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt. 2 i 4 oraz art. 75 ust. 5 ustawy ooś pismami znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.35, WOOŚ.420.123.2018.PP.36, WOOŚ.420.123.2018.PP.37, WOOŚ.420.123.2018.PP.38 z dnia 30 lipca 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie skierował wystąpienie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”.

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy ooś przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskano wymagane ustawą opinie i uzgodnienia 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 ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, krajobraz, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami oraz dostępność złóż kopalin, ryzyko wystąpienia poważnych awarii i katastrof naturalnych i budowlanych. Rozważono także możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz określono wymagania realizacji inwestycji i wymagany zakres monitoringu.

W związku z wystąpieniem, o którym mowa powyżej znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.38, Z-ca Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie przedłożył pismo znak: LU.RZŚ.4360.51.2021.AP z dnia 9 sierpnia 2021 r., w którym poinformował, iż Dyrektor Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie wydał opinię w dniu 4 kwietnia 2019 r. znak: LU.RZŚ.4360.67.2018.AP o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo wodne, wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych warunków i wymagań. w ww. piśmie podniesiono również, że zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organ uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, chyba że - w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wraz z powyższym pismem została odesłana dokumentacja w sprawie, przesłana wraz z pismem RDOŚ w Lublinie z dnia 30 lipca 2021 r.

Dnia 13 sierpnia 2021r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie z dnia

9 sierpnia 2021 r. znak: ONS.NZ.7040.80.2021, w której nie wniesiono uwag do załączonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Zapisy powyższej opinii sanitarnej zostały uwzględnione w niniejszej decyzji o środowiskach uwarunkowaniach.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach w opinii sanitarnej nr 67/2021 znak: ZNS.4811.12.2021.1 z dnia 3 września 2021 r. (data doręczenia 9.09.2021 r.) określił środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowej inwestycji i wskazał na konieczność uwzględnienia warunków i wymagań w projekcie budowlanym, na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji. Wymagania określone w powyższej opinii sanitarnej zostały uwzględnione w niniejszej decyzji o środowiskach uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem znak: WOOS-II.420.59.2021.PT z dnia 15 września 2021r. wskazał na konieczność uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i wskazał szczegółowe uwagi z zakresie ochrony przed hałasem, gospodarki odpadami, gospodarki wodno – ściekowej, ochrony powietrza.

Obwieszczeniem znak: WOOS.420.123.2018.PP.39 z dnia 22 września 2021 r. poinformowano strony postępowania o otrzymanych stanowiskach organów uczestniczących w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwościach i terminach zapoznania się z dokumentacją sprawy. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Zgodnie z brzmieniem art. 79 ust. 1 ustawy ooś zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, zapewniając dostęp do dokumentacji przez 30 dni licząc od dnia 28 września 2021 r. do dnia 27 października 2021r., z możliwością zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz możliwością wnoszenia uwag i wniosków. O powyższym poinformowano zawiadomieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia WOOS.420.123.2018.PP.40 z dnia 24 września 2021 r. Zawiadomienie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Przekazano je również do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Pełnomocnik Inwestora wystąpił pismem znak: L.dz. Mosty 2021/09/01606 z dnia 30.09.2021r. (data doręczenia 4.10.2021r.) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o udostępnienie kopii otrzymanych opinii organów opiniujących, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy ooś w ramach prowadzonego postępowania, celem zapoznania się z nimi, tj. pismo Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie znak: LU.RZŚ.4360.51.2021.AP z dnia 9 sierpnia 2021r., Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie z dnia 9 sierpnia 2021 r. znak: ONS.NZ.7040.80.2021, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach znak: ZNS.4811.12.2021.1 z dnia 3 września 2021 r., Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie znak: WOOS-II.420.59.2021.PT z dnia 15 września 2021 r.

W odpowiedzi na powyższe Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.41 z dnia 8 października 2021 r. przesłał kopie wnioskowanych pism.

Dnia 13 października 2021 r. radca prawny - działający w charakterze pełnomocnika stron postępowania, wystąpił drogą e-mail z prośbą o umożliwienie zapoznania się z aktami sprawy oraz określił termin i godzinę. Akta sprawy zostały udostępnione dnia 25 października 2021 r.. Ze spotkania została sporządzona notatka służbowa.

W dniu 3 listopada 2021 r. do RDOŚ w Lublinie wpłynęło pismo radcy prawnego z dnia 27 października 2021 r., w którym zostały zgłoszone uwagi i wnioski do raportu ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił do Inwestora pismem znak WOOŚ.420.123.2018.PP.42 z dnia 23 grudnia 2021 r. o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W tym samym dniu RDOŚ w Lublinie pismem znak WOOŚ.420.123.2018.PP.42 przekazał także wystąpienie pełnomocnika stron postępowania w sprawie zgłoszenia uwag i wniosków w ramach prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z prośbą o zajęcie stanowiska w odniesieniu do zgłoszonych w wystąpieniu wniosków i uwag.

O powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował radcę prawnego przy piśmie znak WOOŚ.420.123.2018.PP.43 z dnia 23 grudnia 2021 r.

W dniu 4 lutego 2022 r. wpłynęło pismo pełnomocnika Inwestora znak: L.dz. Mosty 2022/02/00049 z dnia 1.02.2022r. z prośbą o przedłużenie terminu na złożenie wyjaśnień. W odpowiedzi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 4 marca 2022r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.44 przychylił się do prośby.

Dnia 8 marca 2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie otrzymał pismo radcy prawnego (pełnomocnika stron postępowania) o podanie aktualnego stanu sprawy. W odpowiedzi na powyższe pismem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.45 z dnia 15 marca 2022r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przedstawił wnioskowane informacje.

W dniu 12 kwietnia 2022 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo pełnomocnika inwestora z dnia 11 kwietnia 2022 r. znak: L.dz. Mosty 2022/04/00700 przekazujące uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”, wraz z załącznikami.

Powyższe uzupełnienie pismem z dnia 19 kwietnia 2022r. zostało przekazane do ponownego zaopiniowania przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

O powyższym zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo

Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew (obwieszczenie z dnia 19 kwietnia 2022r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.46).

Pismem z dnia 25 kwietnia 2022 r. radca prawny poinformował o zmianie adresu korespondencyjnego.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łukowie w piśmie z dnia 28 kwietnia 2022r. znak: ONS.NZ.7040.36.2022 podtrzymał swoją opinię z dnia 9 sierpnia 2021r. znak: ONS.NZ.7040.80.2021.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie ponownie wezwał do uzupełnienia raportu ooś przy piśmie znak WOOŚ-II.420.59.2021.PT.4 z dnia 24 maja 2022r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach w piśmie znak: ZNS.4811.12.2021.2 z dnia 26 maja 2022 r., podtrzymał swoje stanowisko z dnia 3 września 2021r. znak ZNS.4811.12.2021.1.

Z uwagi na skomplikowany charakter sprawy oraz konieczność uzyskania wymaganych prawem stanowisk, uzupełnienia dokumentacji, przeprowadzenia postępowania postępowania z udziałem społeczeństwa i dokonania szczegółowej analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.50 z dnia 21 czerwca 2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował strony postępowania o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew. Regionalny Dyrektor wystosował również pismo znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.51 z dnia 21 czerwca 2022r., w którym przekazał powyższe obwieszczenie wraz z informacją dotyczącą terminu i sposobu odesłania ww. obwieszczenia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił do Inwestora z pismem znak WOOŚ.420.123.2018.PP.52 z dnia 7 lipca 2022r. o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Uzupełnienie raportu zostało przekazane przez pełnomocnika Inwestora przy piśmie znak: L.dz. Mosty 2022/09/00001 z dnia 1 września 2022 r. (data doręczenia 2.09.2022r.).

Powyższe uzupełnienie pismami z dnia 13 września 2022r. zostało przekazane do ponownego zaopiniowania przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie (WOOŚ.420.123.2018.PP.53), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach (WOOŚ.420.123.2018.PP.54), Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (WOOŚ.420.123.2018.PP.55).

O powyższym zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 13 września 2022 r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.56, które zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie i na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ. Powyższe obwieszczenie przekazano do RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew, pismem z dnia 13 września 2022 r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.56, w którym poinformowano o terminie i sposobie wywieszenia i odesłania ww. obwieszczenia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łukowie w piśmie z dnia 20 września 2022r. znak: ONS.NZ.7040.75.2022 podtrzymał swoją opinię z dnia 9 sierpnia 2021r. znak: ONS.NZ.7040.80.2021.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie ponownie wezwał do uzupełnienia raportu ooś przy piśmie znak WOOŚ-II.420.59.2021.PT.8 z dnia 18 października 2022r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach w piśmie znak: ZNS.4811.12.2021.3 z dnia 14 października 2022 r. (data doręczenia 24.10.2022r.), podtrzymał swoje stanowisko z dnia 3 września 2021r. znak ZNS.4811.12.2021.1.

Obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.57 z dnia 4 listopada 2022r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował strony postępowania o otrzymanych opiniach sanitarnych oraz o otrzymaniu pisma RDOŚ w Warszawie zawierającego ponowne uwagi do raportu ooś. W powyższym obwieszczeniu poinformowano również o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew. Regionalny Dyrektor wystosował również pismo znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.58 z dnia 4 listopada 2022r., w którym przekazał powyższe obwieszczenie wraz z informacją o terminie i sposobie wywieszenia i odesłania ww. obwieszczenia

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił do Inwestora z pismem znak WOOŚ.420.123.2018.PP.59 z dnia 30 stycznia 2023 r. o ponowne uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Uzupełnienie raportu zostało przekazane przez pełnomocnika inwestora przy piśmie znak: L.dz. Mosty 2022/09/00001 z dnia 06 marca 2023 r. (data doręczenia 08.03.2023.).

Dnia 15 lutego 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował strony postępowania o wyznaczonym nowym terminie załatwienia sprawy (obwieszczenie znak WOOŚ.420.123.2018.PP.60 z dnia 15 lutego 2023 r., pismo przewodnie WOOŚ.420.123.2018.PP.61 z dnia 15 lutego 2023r.). Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Uzupełnienie raportu zostało przedłożone do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie dnia 8 marca 2023 r. wraz z pismem pełnomocnika Inwestora znak: L.dz. Mosty 2023/03/00294 z dnia 6 marca 2023 r.

Powyższe uzupełnienie pismami z dnia 20 marca 2023r. zostało przekazane do ponownego zaopiniowania przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie (WOOŚ.420.123.2018.PP.62), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach (WOOŚ.420.123.2018.PP.63), Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (WOOŚ.420.123.2018.PP.64).

O powyższym zawiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 20 marca 2023 r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.65, które zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie i na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ. Pismem z dnia 20 marca 2023 r., znak:

WOOŚ.420.123.2018.PP.66, powyższe obwieszczenie przekazane zostało do RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łukowie w piśmie z dnia 31 marca 2023r. znak: ONS.NZ.7040.80.2021 podtrzymał swoją opinię z dnia 9 sierpnia 2021 r., znak: ONS.NZ.7040.80.2021.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w piśmie znak WOOŚ-II.420.59.2021.PT.11 z dnia 20 kwietnia 2023 r. ponownie stwierdził wymóg merytorycznego uzupełnienia raportu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach w piśmie znak: ZNS.4811.12.2021.4 z dnia 24 kwietnia 2023 r. (data doręczenia 04.05.2023r.), podtrzymał swoje stanowisko z dnia 3 września 2021r. znak ZNS.4811.12.2021.1. oraz opinii sanitarnej uzupełniającej nr 82/2022 z dnia 14.10.2022r. znak: ZNS.4811.12.2021.3.

Pismem WOOŚ.420.123.2018.PP.67 z dnia 29 maja 2023r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił do Inwestora o ponowne uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.68 z dnia 29 maja 2023r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował strony postępowania o otrzymanych opiniach sanitarnych oraz o otrzymaniu pisma RDOŚ w Warszawie zawierającego ponowne uwagi do raportu ooś, a także o zmianie terminu załatwienia sprawy. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie (wraz z pismem przewodnim znak WOOŚ.420.123.2018.PP.69, z dnia 29 maja 2023r.) przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Uzupełnienie raportu zostało przekazane przez pełnomocnika Inwestora przy piśmie znak: L.dz. Mosty 2022/06/00718 z dnia 15 czerwca 2023r. (data doręczenia 19.06.2023r.).

Powyższe uzupełnienie pismami z dnia 7 lipca 2023r. zostało przekazane do ponownego zaopiniowania przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie (WOOŚ.420.123.2018.PP.71), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach (WOOŚ.420.123.2018.PP.72), Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (WOOŚ.420.123.2018.PP.70).

O powyższym zawiadomiono strony postępowania obwieszczeniem z dnia 7 lipca 2023 r., znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.73, które zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie i na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ. Pismem z dnia 7 lipca 2023r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.74, powyższe obwieszczenie przekazane zostało do RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łukowie pismem z dnia 14 lipca 2023 r., znak: ONS.NZ.7040.75.2022 podtrzymał swoje opinie z dnia 9 sierpnia 2021 r., znak: ONS.NZ.7040.80.2021 oraz z dnia 15 września 2022 r., znak: ONS.NZ.7040.75.2022.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach w piśmie znak: ZNS.4811.12.2021.5 z dnia 9 sierpnia 2023 r. (data doręczenia 10.08.2023 r.), podtrzymał

swoje stanowisko wyrażone w opinii sanitarnej nr 67/2021 z dnia 3 września 2021 r., znak ZNS.4811.12.2021.1. podtrzymanej pismem z dnia 26.05.2023 r., znak: ZNS.4811.12.2021.2 oraz opinii sanitarnej uzupełniającej nr 82/2022 z dnia 14.10.2022r. znak: ZNS.4811.12.2021.3 podtrzymanej pismem z dnia 25.04.2023 r., znak: ZNS.4811.12.2021.4.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem znak WOOŚ-II.420.59.2021.PT.14 z dnia 11 sierpnia 2023 r. uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i określił istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich. Zapisy powyższego postanowienia zostały uwzględnione w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

O otrzymanych opiniach sanitarnych i postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie poinformowano strony postępowania obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.75 z dnia 6 września 2023 r.. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie (wraz z pismem przewodnim znak WOOŚ.420.123.2018.PP.76, z dnia 6 września 2023 r.) przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Pismem z dnia 3 października 2023 r. (data doręczenia 9.10.2023r.) Pełnomocnik stron postępowania – radca Prawny , wystąpił z prośbą o sporządzenie i wydanie uwierzytelnionych odpisów opinii sanitarnych oraz stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

W odpowiedzi na powyższą prośbę Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przy piśmie z dnia 24 października 2023r. znak WOOŚ.420.123.2018.PP.79 przesłał kopie następujących pism: pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łukowie z dnia 14 lipca 2023r. znak: ONS.NZ.7040.75.2022, pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach ZNS.4811.12.2021.5 z dnia 9 sierpnia 2023 r., postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie znak WOOŚ-II.420.59.2021.PT.14 z dnia 11 sierpnia 2023r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wezwał radcę prawnego do uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie uwierzytelnionych kopii ww. dokumentów (Pismo z dnia 30 października 2023r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.80).

Zgodnie z brzmieniem art. 79 ust. 1 ustawy ooś zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, zapewniając dostęp do dokumentacji przez 30 dni licząc od dnia 27 października 2023 r. do dnia 25 listopada 2023 r., z możliwością zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz możliwością wnoszenia uwag i wniosków. O powyższym poinformowano obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 23 października 2023 r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.77. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Pismem znak WOOŚ.420.123.2018.PP.78 z dnia 23 października 2023r. powyższe obwieszczenie przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Zgodnie z art. 37 ustawy z dnia 3 października 2008 r. organ prowadzący postępowanie rozpatruje uwagi i wnioski. W uzasadnieniu decyzji, niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, podaje informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

W ramach toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa w przedmiotowej sprawie w dniu 10 listopada 2023 r. wpłynęło pismo Marbet WIL Sp. z o.o. ul. Towarowa 9, 44 – 100 Gliwice. w którym przedstawiono inną dostępną technologię budowy drogi (technologia ww. firmy), która nie wykorzystuje piasku, żwiru i wody. W powyższym piśmie zapisano prośbę o wpisanie zaproponowanych w nim warunków w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W powyższym piśmie zapisano, cyt.:

„DSU oraz ogólna działalność gospodarcza podlegają prawodawstwu polskiemu, w tym przepisom ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, który jest dokumentem nadrzędnym nad DSU.

W ustawie tej wskazano (w art. 75 ust. 1 i 2), że:

- 1. W trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest zobowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych.*
- 2. Przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji.*

Zatem inwestor jest zobowiązany wykorzystywać glebę, zieleni, kruszywa mineralne oraz wodę jako zbiór elementów przyrodniczych jedynie jeśli jest to niezbędnie konieczne.

Chcę zwrócić państwa uwagę na problem przekształcania elementów przyrodniczych, czyli wody i kruszyw naturalnych, jako głównego składnika betonu. Od wielu lat jest to podstawowa technologia budowlana, która nie miała ekologicznych alternatyw.

Dzięki rozwojowi technologicznemu, w Polsce są dostępne technologie o takich samych parametrach i spełniające normy jak beton. Technologie te nie zawierają w ogóle wody ani w materiale, ani procesie, ponadto zamiast kruszyw naturalnych, mogą być oparte na odpadach innych niż niebezpiecznie pochodzących z przemysłu w postaci pyłów, popiołów i żużli, w ponad połowie składu elementu.

Przykładem takich technologii może być Marbet Wil Sultech czy Thiocrete.

Podsumowując, dostępna technologia, w porównaniu do tradycyjnej betonowej, nie wymaga poboru wody i kruszyw naturalnych ze środowiska, zatem przekształcanie elementów przyrodniczych takich jak woda, piasek czy żwir, nie jest konieczne i jest wyeliminowane.

Zwracam się z uprzejmą prośbą o wpisywanie poniższych warunków do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- 1. w fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych bez zużycia wody, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie wody,*
- 2. w fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych w ponad połowie*

- z odpadów, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców,
3. w fazie projektowania, budowy i produkcji, wykorzystywać odpady, materiały z recyklingu i ekologiczne, w tym poprzez pozyskiwanie materiałów spełniające wymagania tzw. gospodarki o obiegu zamkniętym, tj. produkowane z wykorzystaniem kruszyw z recyklingu i odpadów oraz charakteryzujących się możliwością ponownego wykorzystania,
 4. w fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych w ponad połowie z odpadów, a w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców,
 5. w fazie realizacji stosować technologie nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, a jeśli to niemożliwe, zaopatrzenie w wodę dla węzłów betoniarskich prowadzić z istniejących ujęć wód podziemnych”.

Pismem z dnia 21 listopada 2023 r. znak: WOOS.420.123.2018.PP.81 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił z prośbą do pełnomocnika Wnioskodawcy o zajęcie stanowiska wobec złożonego przez firmę Marbet Wil Sp. z o.o. pisma.

W odpowiedzi na powyższe pełnomocnik Inwestora w piśmie znak: L.dz. Mosty 2023/12/00132 z dnia 4 grudnia 2023 r. (data doręczenia: 5.12.2023r. – email, 8.12.2023 r. – poczta) podkreślił, że Wnioskodawca nie znajduje podstaw do wprowadzenia wniosku firmy Marbet Wil Sp. z o.o. do opracowanego raportu. W uzasadnieniu podano, cyt:

„(...) nie możemy wskazywać (bezpośrednio ani pośrednio) na konkretnego producenta materiałów budowlanych lub konkretną technologię realizacji przedsięwzięcia.

Projektant podpisując umowę zobowiązany jest do dostosowania projektowanych rozwiązań do wymagań Zamawiającego zawartych w PFU, WWIORB itp. Tych samych wytycznych musi przestrzegać na placu budowy Wykonawca. Jeśli prezentowana przez Państwa technologia spełnia wymagania przepisów prawa budowlanego i norm branżowych oraz wymagania formalne Zamawiającego, może zostać rozważona przez Wykonawcę na etapie zamówień publicznych i budowy obiektu.

Raport jest dokumentem, który wskazuje jakie rodzaje odpadów mogą powstać na etapie budowy i eksploatacji inwestycji i na sposób ich zagospodarowania, w oparciu o stosowne przepisy prawne, aby nie stanowiły zagrożenia dla środowiska.

W raporcie nie określa się sposobów produkcji gotowych produktów z użyciem np. odpadów, ani procesów przetwarzania odpadów, a tym bardziej jakie gotowe materiały należy stosować na etapie budowy (typu beton) i z czego mają być wykonane.

Jedynie na co może wskazywać i wskazuje raport to jakie mogą być zastosowane procesy dalszego wykorzystania poszczególnych rodzajów odpadów, które powstaną na etapie budowy (procesy odzysku R).

Ponadto każdy odpad, który jest przewidziany do wykorzystania (odzysku) w odpowiednich instalacjach musi spełniać odpowiednie wymagania, określone w stosownych przepisach prawnych.

Wykonawca winien opracować technologię, która będzie wykorzystywała nowoczesne rozwiązania chroniące środowisko przyrodnicze a również stosować technologie mające na celu racjonalne wykorzystanie energii, paliw i materiałów.”

Wniosek o wpisanie wskazanych ww. warunków do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w brzmieniu wskazanym przez Wnoszącego nie został uwzględniony, gdyż obowiązek uwzględnienia ochrony środowiska w trakcie prac budowlanych nałożony jest na inwestora realizującego przedsięwzięcie przepisami art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54, ze zm.).

Pismem z dnia 15 listopada 2023 r. (data doręczenia 16.11.2023 r.) radca prawny ponownie zawnioskował o przekazanie mu przez RDOŚ w Lublinie uwierzytelnionych kopii stanowisk organów współdziałających (PPIS w Łukowie, PPIS w Siedlcach, RDOŚ w Warszawie).

W dniu 1 grudnia 2023 r. (pismo z dnia 27 października 2023r.) do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo radcy prawnego – pełnomocnika osób fizycznych, będących stronami postępowania, w którym zostały zgłoszone następujące uwagi i wnioski:

1. *Raport oddziaływania na środowisko w zakresie warunków i skutków powinien uwzględniać rozwiązania zaproponowane przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siedlcach w opinii sanitarnej nr 67/2021 z dn. 03 września 2021r. w części I pkt 5, tj. dot. rozwiązania wymiany stolarki okiennej na nową o podwyższonych parametrach akustycznych, z ewentualnym dodatkowym uwzględnieniem zabudowy akustycznej tarasów, balkonów, altan, na wzór rozwiązań w zabudowie biurowo-mieszkalnej wielkomiejskiej.*
2. *Raport oddziaływania na środowisko powinien zawierać szczegółową analizę wpływu emisji zanieczyszczeń spalin paliw przez pojazdy transportu zbiorowego, manewrujące na zatokach autobusowych, usytuowanych wzdłuż projektowanej drogi nr 63 na zdrowie i życie mieszkańców posesji, znajdujących się w otoczeniu tych zatok. Jednocześnie wskazanym jest uzupełnienie tego raportu o podobną analizę dotyczącą emisji hałasu. Wyniki i wnioski w/w analiz powinny być przedstawione w transparentny sposób, tj. z wyraźnym wyodrębnieniem merytorycznym.*
3. *W zakresie kwestii związanych z transportem zbiorowym, w tym z infrastrukturą na potrzeby tego transportu inwestor i wnioskodawca powinien wykazać uzasadnienie dla projektowanych rozwiązań, typu przystanki i zatoki autobusowe w oparciu o kompleksowe i aktualne uzgodnienia / opinie z organami samorządu terytorialnego, tj. Burmistrzem Miasta Łuków, Wójtem Gminy Łuków, Wójtem Gminy Wiśniew, Starostą Siedlecki, Starostą Łukowskim w zakresie stanu i charakteru publicznego transportu zbiorowego w kierunku Łuków – Siedlce i Siedlce – Łuków, z wykorzystaniem też ewentualnych analiz posiadanych przez te organy. Tym bardziej, iż to właśnie te organy są organizatorami publicznego transportu zbiorowego, o statusie i zadaniach szczegółowo określonych w ustawie z dn. 16 grudnia 2020r. o publicznym transporcie zbiorowym. Powyższe pozwoli na obiektywne i miarodajne określenie potrzeb w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz kierunków jego rozwoju, a co za tym idzie zweryfikowanie rozwiązań infrastrukturalnych przedmiotowego przedsięwzięcia w tym zakresie.*
4. *Z uwagi na dość duże ryzyko eskalacji konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem przedłużającym się czasem postępowania przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Lublinie, zasadnym jest także*

wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, w trybie art. 36 w zw. z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Rozprawa ta winna być zaplanowana po uzupełnieniu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz pozostałej dokumentacji sprawy oraz po umożliwieniu społeczeństwu zapoznania się z zaktualizowaną i uzupełnioną dokumentacją.

5. Wobec czasu trwania postępowania, a także dotychczas zgłoszonymi postulatami i wnioskami mieszkańców oraz ryzykiem dalszej eskalacji konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem zasadnym jest ponowna weryfikacja przez inwestora i wnioskodawcę postulatów i wniosków zgłoszonych przez społeczeństwo (mieszkańców), dotyczących usytuowania i charakteru projektowanych rozwiązań.

Jednym z tych postulatów jest zmiana usytuowania planowanej zatoki autobusowej w miejscowości Biardy, z których jedna przewidziana jest przy działce ewidencyjnej nr , będącej własnością moich Mocodawców. Zatoka ta mogłaby być przesunięta w kierunku terenów niezabudowanych w tej miejscowości, bez naruszenia wymogów projektowych takich rozwiązań, a wręcz z poprawą funkcjonalności przedsięwzięcia (zatoka połączona z planowaną pętlą autobusową).

Przedmiotowa zmiana pozwoli jednocześnie na ograniczenie emisji spalin i hałasu w bezpośrednim sąsiedztwie budynku mieszkalnego moich Mocodawców, ale też i ich sąsiadów. Ponadto poprawi bezpieczeństwo mieszkańców podczas wjazdu czy wyjazdu ze swoich posesji, a tym samym też i pasażerów korzystających z projektowanej zatoki i komunikacji zbiorowej.

Pismem z dnia 30 listopada 2023r. (data doręczenia 5.12.2023r.) radca prawny –

przedłożył dowód opłaty skarbowej za uwierzytelnione kopie dokumentów z akt przedmiotowej sprawy oraz sprostował oczywistą omyłkę w dacie pisma odnoszącego się do zgłoszonych uwag i wniosków (tzn. jest 27 października 2023 r., a powinno być 27 listopada 2023 r.). Sprostowanie omyłki w dacie ww. pisma pozostaje bez wpływu na możliwość uwzględnienia go w ramach toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa, gdyż zostało ono doręczone w dniu 01.12.2023 r., tj. po terminie przewidzianym na zapewnienie udziału społeczeństwa w postępowaniu, który miał miejsce od dnia 27 października 2023 r. do dnia 25 listopada 2023 r.

Niemniej jednak ww. pismo, złożone przez pełnomocnika stron postępowania p.

, zostało przekazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie do pełnomocnika Inwestora - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Lublinie, pismem z dnia 13 grudnia 2023 r. znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.82, celem zajęcia stanowiska wobec zgłoszonych przez pełnomocnika stron postępowania uwag i wniosków, które jako załącznik zostały przesłane wraz z ww. pismem.

W dniu 18 grudnia 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie skierował do radcy prawnego- pismo znak: WOOŚ.420 123.2018.PP.83, w którym, powołując się na obowiązujące przepisy prawa i odbywające się kilkakrotnie spotkania informacyjno – konsultacyjne z mieszkańcami, poinformował, że przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w przedmiotowej sprawie jest nieuzasadnione i bezcelowe, oraz że przyczyniłoby się do przedłużenia postępowania. W ww. piśmie pełnomocnik został również poinformowany o przekazaniu przedłożonego przez niego

pisma z uwagami i wnioskami do wnioskodawcy celem ustosunkowania się do przedstawionych żądań, a także, że wszystkie uwagi i wnioski złożone w toku postępowania zostaną rozpatrzone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dnia 29 grudnia 2023 r. do RDOŚ w Lublinie wpłynęło pismo – pełnomocnika GDDKiA oddział w Lublinie znak: L.dz. Mosty 2023/12/01647 z dnia 28.12.2023 r., w którym przedstawione zostały wyjaśnienia do uwag radcy prawnego działającego z pełnomocnictwa stron postępowania.

W przedmiotowym opracowaniu stwierdzano:

Ad. 1 – cyt.: „dla przedmiotowej inwestycji nie zachodzą przesłanki spełnienia warunków art. 114 Prawo ochrony środowiska, a więc wymiany stolarki okiennej na nową o podwyższonych parametrach akustycznych.”

Ad. 2 – cyt.: „Na podstawie prognozy ruchu można oszacować, że jednodominutowe zatrzymanie autobusu na pasie ruchu powoduje średnio zatrzymanie średnio 4-5 innych pojazdów, w godzinach szczytu nawet 2 razy więcej. W stanie istniejącym, każdy postój autobusu skutkuje więc dodatkowym hamowaniem, postojem na biegu jałowym i ponownym ruszaniem od 4 do 10 innych pojazdów. Nawet jeśli część kierowców omija stojący na pasie ruchu autobus, manewrowi towarzyszy początkowe hamowanie (dla oceny sytuacji na drodze) i dynamiczne przyspieszanie (w celu szybszego opuszczenia lewego pasa). Wykorzystanie zatok spowoduje, że pojazdy nie związane z komunikacją publiczną, nie będą musiały się zatrzymywać i generować niepotrzebnej, jałowej emisji.

W takim ujęciu rozbudowa drogi z uwzględnieniem budowy zatok autobusowych spowoduje 4-ro do 10-cio krotne obniżenie emisji w rejonie zatoki autobusowej, wynikającej z zatrzymania, postoju i ruszania pojazdów nie uczestniczących w przewozie pasażerskim. Kilkakrotne obniżenie liczby pojazdów współuczestniczących w postoju autobusu, dla mieszkańców najbliższych posesji, spowoduje poprawę zarówno w zakresie czystości powietrza, jak i tła akustycznego.

Budowa zatoki w miejscu i tak istniejącego przystanku jest korzystna zarówno dla mieszkańców najbliższych posesji, jak i dla pozostałych uczestników ruchu.

Zwiększenie płynności ruchu wiąże się zawsze ze zwiększeniem ekonomii jazdy i w konsekwencji ze zmniejszeniem emisji komunikacyjnych zwłaszcza w zakresie zanieczyszczeń powietrza”.

Ad. 3 – cyt.: „Zamówienie nie dotyczy studium rozwoju komunikacji i transportu publicznego, tylko projektu budowy drogi. Natomiast Raport nie stanowi oceny strategicznej programu rozwoju komunikacji zbiorowej, tylko ocenę oddziaływania na środowisko konkretnego przedsięwzięcia (odcinka drogi). W zakres projektu wchodzi między innymi przebudowa istniejących zatok autobusowych i budowa nowych zatok przy przystankach, które ich nie posiadają. Budowa nowych przystanków lub zmiana położenia przystanków istniejących nie jest przedmiotem zamówienia”.

Ad. 4 – Wnioskodawca stwierdził, że nie dostrzega eskalacji konfliktów społecznych. Podniósł, że jedyne zastrzeżenia do projektu ma strona postępowania reprezentowana przez radcę prawnego. Podkreślił korzyści płynące z realizacji przedmiotowego projektu oraz stwierdził, iż decyzja o potrzebie przeprowadzenia rozprawy administracyjnej należy do organu prowadzącego postępowanie, czyli RDOŚ.

Ad. 5 – cyt.: „Przesuwanie przystanku komunikacji publicznej poza tereny zabudowane jest mało racjonalne i pogarsza dostępność do usługi dla większości mieszkańców miejscowości.

Poinformowano ponadto, że dla planowanej inwestycji został przeprowadzony audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nr LU/DK63/108/2021 z dnia 02.12.2021 r., w którym nie stwierdzono zagrożenia bezpieczeństwa mieszkańców podczas wjazdu czy wyjazdu ze swoich posesji, a tym samym też i pasażerów korzystających z projektowanej zatoki i komunikacji zbiorowej."

Należy zaznaczyć, że celem postępowania środowiskowego jest ustalenie, czy planowane przedsięwzięcie zagraża środowisku oraz, czy spełnia wymagania i parametry w zakresie ochrony środowiska. Dokonuje się tego na podstawie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz biorąc pod uwagę opinie/uzgodnienia właściwych organów biorących udział w postępowaniu, wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją planowana inwestycja dotyczy istniejącej drogi, a jej najważniejszym celem jest poprawa warunków ruchowych w ciągu drogi krajowej, wraz ze zwiększeniem bezpieczeństwa ich użytkowników (m.in. pieszych i rowerzystów) poprzez realizację chodników i ciągu pieszo-rowerowego/ścieżki rowerowej.

Rozbudowa drogi nie zmieni sieci lokalnych połączeń drogowych ani natężenia lub struktury ruchu na przedmiotowej drodze. Droga w stanie obecnym obsługuje samochodową komunikację publiczną i rozbudowa nic w tym zakresie nie zmienia. Dodanie środkowego pasa manewrowego na obszarach zabudowanych zwiększy zarówno bezpieczeństwo jak i płynność ruchu pojazdów. Pojazdy oczekujące na możliwość zjazdu w lewo na posesję, nie będą tamowały ruchu na drodze, co pozwoli uniknąć niepotrzebnej emisji z nieporuszających się pojazdów oraz zwiększonej emisji z kolumny pojazdów ponownie się rozpędzających. Podobna sytuacja dotyczy autobusów w rejonie przystanków. Obecnie większość przystanków nie ma wydzielonej zatoki. Zatrzymanie autobusu skutkuje najpierw zatrzymaniem całej kolumny pojazdów, a po chwili ponownym jej rozpędzaniem. Rozbudowana droga z wydzielonymi zatokami komunikacji zbiorowej wyeliminuje ten niekorzystny efekt. Zwiększenie płynności ruchu wiąże się zawsze ze zwiększeniem ekonomii jazdy i w konsekwencji ze zmniejszeniem emisji komunikacyjnych zwłaszcza w zakresie zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Dodatkowe elementy drogi, takie jak pętla do zawracania lub stanowisko do kontroli pojazdów zlokalizowano poza terenami zabudowanymi, więc również one nie wpłyną, zwłaszcza niekorzystnie, na jakość życia mieszkańców ludzi mieszkających w rejonie przedmiotowej drogi.

Przeprowadzenie inwestycji oraz zastosowanie działań minimalizujących (cicha nawierzchnia) pozwoli na poprawę obecnych warunków akustycznych i ograniczenie oddziaływań dynamicznych pochodzących z istniejącej drogi krajowej DK63. Zaniechanie przeprowadzenia inwestycji, będzie prowadziło do pogarszania się wpływu istniejącej drogi zarówno ze względu na klimat akustyczny jak i zarówno oddziaływania dynamiczne (wibracje).

Zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego, obwieszczeniem znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.84 z dnia 4 stycznia 2024r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie poinformował strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30” oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do

zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Obwieszczenie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie. Obwieszczenie (wraz z pismem przewodnim znak WOOŚ.420.123.2018.PP.85, z dnia 4 stycznia 2024 r.) przekazano do Inwestora, RDOŚ w Warszawie i właściwych miejscowo Urzędów: Gmina Łuków, Miasto Łuków, Gmina Wiśniew.

Pismem z dnia 26 stycznia 2024r. (data doręczenia 31.01.2024r.) pełnomocnik stron postępowania – radca prawny _____ wniósł o wystąpienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie do Wójta Gminy Łuków o informację w jaki sposób zwyczajowo przyjęty dokonano ogłoszenia Obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dn. 04.01.2024 r., albowiem z własnego sprawdzenia strony ww. pełnomocnik stwierdził, że takie ogłoszenie nastąpiło. Zasugerował również RDOŚ w Lublinie skierowanie zapytań do Burmistrza Miasta Łuków i Wójta Gminy Wiśniew. W przypadku uchybień w publicznym ogłoszeniu ww. Obwieszczenie pełnomocnik wniósł o przeprowadzenie ponownej publikacji, uwzględniając również odpowiednie i realne terminy na zapoznanie się z aktami sprawy, biorąc pod uwagę także czas trwania sprawy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zweryfikował powyższą informację. W odpowiedzi na zapytanie, w piśmie z dnia 1 marca 2024 r., znak S.A.5315.1.1.2024 Sekretarz Gminy Łuków poinformował, iż obwieszczenie znak: WOOŚ.420.123.PP.84 zostało podane do publicznej wiadomości wyłącznie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Łuków w terminie 09.01.2024 r. – 24.01.2024 r.

Informację o publikacji obwieszczenia znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.84 z dnia 4 stycznia 2024r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przekazał radcy prawnemu _____ przy piśmie znak: WOOŚ.420.123.2018.PP.86 z dnia 19 marca 2024r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie nie stwierdził wystąpienia żadnych nieprawidłowości w sposobie ogłoszenia przedmiotowego obwieszczenia (zgodność z art. 49 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego) i za bezzasadne uznał przeprowadzenie jego ponownej publikacji.

Dnia 22 kwietnia 2024 r. radca prawny _____, pełnomocnik stron postępowania, wystąpił z wnioskiem o wgląd do akt sprawy, określając datę i godzinę spotkania.

Dnia 6 czerwca 2024 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo pełnomocnika z dnia 16 maja 2024 r., zatytułowane wniosek dowodowy, w którym radca prawny - _____, działający w charakterze pełnomocnika stron postępowania wniósł o:

- dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego rzeczoznawcy z zakresu akustyki celem potwierdzenia faktu wpływu planowanej inwestycji na środowisko w związku z przebiegiem inwestycji i generowaniem hałasu przez pojazdy jeżdżące przez miejscowości ujęte w planie przebiegu przedmiotowej inwestycji oraz sporządzenie opinii i raportu akustycznego na podstawie dokonanych pomiarów poziomu hałasu i zestawienia ich z obowiązującymi normami (określonymi w decybelach), z uwzględnieniem istniejącej zabudowy, odległości od drogi tej zabudowy, stanu technicznego okien budynków położonych przy drodze nr 63.
- potwierdzenia faktu konieczności zastosowania osłony ekranów akustycznych w miejscach wrażliwych, tj. w miejscowości Łuków ul. Trzaskoniec, w miejscowości

- Biardy na całym odcinku tej miejscowości lub wskazania jakie zastosowania będą konieczne w tych miejscach wrażliwych wraz ze wskazaniem ich skuteczności,
- określenia, czy działania inwestora doprowadzą do zmian poziomu hałasu, co może mieć istotny wpływ na poziom życia osób zamieszkujących wzdłuż drogi nr 63, ich zdrowia i bezpieczeństwa
 - określenia wpływu hałasu na walory krajobrazowe i przyrodnicze,
 - określenia analizy skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i egzystencje mieszkańców ww. miejscowości w związku z ruchem pojazdów w porze dziennej, jak i nocnej i konieczności podjęcia działań zapobiegawczych.

Ponadto zdaniem wnioskodawcy biegły winien dokonać oceny:

- konieczności ograniczenia prędkości pojazdów do 50 km/h w związku ze zjazdami do prywatnych posesji pod kątem zmniejszenia emisji hałasu i ogólnego bezpieczeństwa pod kątem minimalizacji skutków powstającego hałasu.

Wnoszący wskazał, że wniosek znajduje uzasadnienie w art. 6,8,10,28,75 § 1 i art. 77 §1 ustawy kodeks postępowania administracyjnego oraz art. 21, 32 i art. 64 Konstytucji RP.

W odpowiedzi na powyższy wniosek Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem z dnia 6 września 2024 r. znak: WOOS.420.123.2018.PP. odmówił dopuszczenia i przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego rzeczoznawcy z zakresu akustyki na okoliczności wskazane w wniosku złożonym w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”. W uzasadnieniu RDOŚ w Lublinie podniósł, że w myśl art. 78 § 2 ustawy kodeks postępowania administracyjnego organ nie ma obowiązku przeprowadzania dowodu, jeśli w jego ocenie wniosek dowodowy strony dotyczy okoliczności już wyjaśnionych w postępowaniu. Odnosząc się do żądania powołania biegłego, treść przepisu art. 84 § 1 ww. ustawy przesądza, że dowód z opinii biegłego można zastosować jedynie w sytuacji, gdy istnieje potrzeba pozyskania wiadomości wybiegających poza zwykłą, rutynową działalność organu administracji publicznej, przed którym toczy się postępowania administracyjne. Zgodnie z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 15 września 2010 r. (II OSK 1717/09) dowód z opinii biegłego powinien być dopuszczony wówczas, gdy po przeprowadzeniu postępowania dowodowego co do okoliczności faktycznych, okaże się, że pełna ocena jego wyników wymaga bliższego poznania reguł istniejących w danej dziedzinie.

Wobec powyższego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie dokonał oceny, czy przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego oraz dokumentów dotyczących rozbudowy drogi krajowej nr 63 może przyczynić się do wyjaśnienia sprawy, a także czy okoliczności mające być ich przedmiotem nie zostały już stwierdzone innymi dowodami.

Po przeprowadzonej analizie w odniesieniu do złożonego wniosku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie stwierdził, że:

- *w odniesieniu do potwierdzenia faktu wpływu planowanej inwestycji na środowisko w związku z przebiegiem inwestycji i generowaniem hałasu przez pojazdy jeżdżące przez miejscowości ujęte w planie przebiegu przedmiotowej inwestycji oraz sporządzenie opinii i raportu akustycznego na podstawie dokonanych pomiarów poziomu hałasu i zestawienia ich z obowiązującymi normami (określonymi w decybelach) z uwzględnieniem istniejącej zabudowy, odległości od drogi tej*

zabudowy, stanu technicznego okien budynków położonych przy drodze nr 63 - nie ulega wątpliwości, że użytkowanie przedmiotowej drogi, zarówno w stanie istniejącym, jak i po zrealizowaniu planowanej inwestycji wiąże się z emisją hałasu do środowiska; z Raportu ooś wynika, że obecnie, ze względu na zły stan techniczny jezdni przedmiotowego odcinka drogi krajowej oddziaływania te są bardziej uciążliwe niż przewidywane w przypadku zrealizowania planowanej inwestycji; Należy w tym miejscu nadmienić, że w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożony zostanie na Wnioskodawcę obowiązek sporządzenia i przedstawienia analizy porealizacyjnej mającej na celu porównanie ustaleń dotyczących przewidywanego akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia; w ramach tej analizy wymagane będzie przeprowadzenie pomiarów poziomów hałasu w środowisku i określenie rzeczywistego oddziaływania hałasu na tereny sąsiednie;

- w odniesieniu do potwierdzenia faktu konieczności zastosowania osłony ekranów akustycznych w miejscach wrażliwych tj. w miejscowości Łuków ul. Trzaskoniec, miejscowości Biardy na całym odcinku w tej miejscowości lub wskazania jakie zastosowania będą konieczne w tych miejscach wrażliwych wraz ze wskazaniem ich skuteczności należy wskazać, iż w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia, na podstawie przeprowadzonych analiz rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku oraz wielokryterialnej analizy w zakresie doboru zabezpieczeń akustycznych za najbardziej optymalne rozwiązanie ograniczające akustyczne oddziaływanie wynikające z użytkowania drogi uznano zastosowanie tzw. cichej nawierzchni; na ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań pozwoli sporządzona analiza porealizacyjna;
- w odniesieniu do określenia czy działania inwestora doprowadzą do zmian poziomu hałasu, co może mieć istotny wpływ na poziom życia osób zamieszkujących wzdłuż przebiegu drogi nr 63, ich zdrowia i ich bezpieczeństwa – wyniki analiz hałasu przeprowadzonych dla sytuacji polegającej na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz dla sytuacji, w której zostanie ono zrealizowane, wykonanych dla poszczególnych horyzontów czasowych świadczą o korzystnym wpływie inwestycji na warunki akustyczne panujące w otoczeniu drogi; przedmiotowa inwestycja, przez poprawę parametrów technicznych drogi, będzie miała pozytywny wpływ nie tylko na warunki życia, ale i bezpieczeństwo ludzi;
- w odniesieniu do określenia wpływu hałasu na walory krajobrazowe i przyrodnicze – co do zasady hałas nie wywiera wpływu na walory przyrodnicze i krajobrazowe; pośrednio oddziaływanie to może powodować zmiany w krajobrazie w przypadku zastosowania barier przed rozprzestrzenianiem się emitowanego hałasu (np. w postaci ekranów akustycznych); na obecnym etapie nie przewiduje się budowy ekranów;
- w odniesieniu do kwestii dot. skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i egzystencje mieszkańców ww. miejscowości w związku z ruchem pojazdów w porze dziennej, jak i nocnej i konieczności podjęcia działań zapobiegawczych należy zauważyć, że oddziaływania te zostały w dokumentacji przeanalizowane i ocenione;
- w odniesieniu do postulatu dotyczącego dokonania przez biegłego oceny konieczności ograniczenia prędkości pojazdów do 50 km/h w związku ze zjazdami do prywatnych posesji pod kątem zmniejszenia emisji hałasu i ogólnego bezpieczeństwa pod kątem minimalizacji skutków powstającego hałasu należy wskazać, iż kwestia ta uregulowana

jest przepisami – zgodnie z obowiązującą ustawą prawo o ruchu drogowym prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h przez całą dobę;

- *w odniesieniu do postulowanego wskazania na ewentualne alternatywne rozwiązania ograniczające hałas związane z realizacją i samym przebiegiem nowej drogi nr 63 należy stwierdzić, iż w Raporcie ooś (i w jego uzupełnieniu) zaproponowano rozwiązania mające na celu zminimalizowanie uciążliwości akustycznych występujących podczas prac budowlanych; oddziaływania te nie podlegają normowaniu i ze względu na charakter prac związanych z realizacją przedsięwzięcia z założenia nie mogą być całkowicie wyeliminowane, mogą być natomiast minimalizowane przy zastosowaniu rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które zostały przez Wnioskodawcę przewidziane i zostaną uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;*

Nadmienić należy, że inwestycja nie wiąże się z budową nowej trasy komunikacyjnej, ale dotyczy rozbudowy drogi po istniejącym śladzie. Ze względu na obecny stan techniczny przedmiotowego odcinka drogi krajowej planowana inwestycja sama w sobie przyczyni się do poprawy stanu istniejącego, ponadto w ramach działań minimalizujących wpływ użytkowania drogi na klimat akustyczny przewidziano na obecnym etapie zastosowanie tzw. cichej nawierzchni redukującej hałas; z uwagi na to, że przedsięwzięcie dotyczy drogi istniejącej możliwości dot. wariantowania są ograniczone, niemniej jednak alternatywne warianty przedsięwzięcia zostały przez Wnioskodawcę przeanalizowane; na podstawie przeprowadzonych analiz za najkorzystniejsze dla środowiska uznano rozwiązanie preferowane przez Wnioskodawcę;

- *w kwestii wyraźnego wskazania przez biegłego dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne źródła hałasu w odniesieniu do przedmiotowego przedsięwzięcia należy zauważyć, że zostały one w dokumentacji określone; w zasięgu oddziaływania akustycznego przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 63, objętego planowaną rozbudową zidentyfikowano w Raporcie ooś rodzaje terenów, którym następnie przyporządkowano dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku obowiązujące na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 112), wskazane w tabeli 1 załącznika do ww. rozporządzenia w rubryce „Drogi i linie kolejowe”;*

Nadmienić należy że w dokonanej w Raporcie ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny odniesiono się do stosownych norm dotyczących hałasu zawartych w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (uciążliwość przedmiotowego przedsięwzięcia oceniono, odnosząc się do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 112)).

Z uwagi na powyższe Regionalny Dyrektor ochrony Środowiska w Lublinie stwierdził, że biorąc pod uwagę informacje o przedmiotowym zamierzeniu zawarte w zgromadzonej w sprawie dokumentacji oraz wnioskowany zakres ekspertyzy należy stwierdzić, że powołanie biegłego w przypadku toczącego się postępowania dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia jest bezzasadne i bezcelowe.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 74 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2024 r., poz. 1112), w toku postępowania przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożony przez z Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, reprezentowaną przez Pana
- kartę informacyjną przedsięwzięcia, opracowaną przez MOSTY KATOWICE Sp. z o. o., ul Rolna 12, 40-555 Katowice,
- raport o oddziaływaniu na środowisko inwestycji wraz z uzupełnieniami opracowany przez MOSTY KATOWICE Sp. z o. o., ul Rolna 12, 40-555 Katowice,
- załączniki mapowe wymagane na mocy 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,
- potwierdzone za zgodność z oryginałem pełnomocnictwa udzielone przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dla Pana _____ oraz Pana _____

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 2, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 3 października 2008r., przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności, dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, krajobraz, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, zakres monitoringu oraz określono wymagania realizacji inwestycji. Zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej nr 63 od km 287+884 do km 299+348,30 (299+327,20 według stanu projektowanego). Planowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach województwa lubelskiego (287+884 – 290+248,26 oraz 293+206,48 - 299+348,30 /299+327,20 według stanu projektowanego/) i mazowieckiego (290+248,26 - 293+206,48).

Zgodnie z przedłożonym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko projektowane przedsięwzięcie będzie realizowane na odcinku drogi położonym w województwie lubelskim na terenie powiatu łukowskiego, gmina Łuków i miasto Łuków oraz w województwie mazowieckim na terenie powiatu siedleckiego, gmina Wiśniew:

- Gmina Łuków: obręb Łuków, Gołaszyn, Krynka, Biardy (województwo lubelskie; powiat łukowski),
- Gmina Wiśniew: obręb Okniny (województwo mazowieckie; powiat siedlecki)

Początek odcinka drogi DK63, która podlega rozbudowie ma miejsce w km 287+884 w rejonie granicy województwa mazowieckiego i lubelskiego, a koniec ma miejsce w km 299+348,30. Zaraz za końcowym odcinkiem drogi DK63 przebiega linia kolejowa nr 12 Skierniewice – Łuków i nr 26 Radom - Łuków, która krzyżuje się z dalszym odcinkiem DK63 nie będącym przedmiotem wniosku.

Na końcu opracowania odcinek drogi nr 63, podlegający rozbudowie krzyżuje się z łącznicą kolejową linii nr 523 Trzaskoniec – Poważe.

Na trasie przebiegu drogi krajowej nr 63 występują obszary zabudowane oraz obszary niezabudowane wśród pól uprawnych, łąk i lasów.

Zakres prac w ramach rozbudowy drogi krajowej nr 63 obejmuje m.in.:

- poszerzenie istniejącej jezdni wraz z pełną wymianą konstrukcji o nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie pasa manewrowego w osi jezdni na terenie zabudowy,
- przeniesienie i odtworzenie miejsca do zawracania pojazdów użytkowanego przez pojazdy szkolne, służby komunalne i utrzymaniowe,
- wykonanie stanowiska – odrębnych, kierunkowych zatok – przeznaczonych na miejsca kontroli i ważenia pojazdów,
- przebudowę istniejących zatok autobusowych i budowę nowych, przeznaczonych dla obsługi pojazdów komunikacji zbiorowej,
- budowę ciągów pieszych w rejonie zatok autobusowych,
- przebudowę ciągów pieszych i rowerowych,
- zapewnienie obsługi komunikacyjnej terenu przyległego do drogi poprzez przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych,
- rozbiórkę istniejących obiektów inżynierskich (przepustów),
- rozbiórkę istniejącego przepustu drogowego i budowę mostu na rz. Krzna Północna oraz budowę obiektu tymczasowego,
- wykonanie przebudowy koryta (regulacja) i umocnienie rzeki Krzna Północna (wykonanie budowli regulacyjnych),
- przebudowa sieci uzbrojenia terenu: sieci elektroenergetycznej nN i SN, sieci wodociągowe, sieci kanalizacyjne, sieci gazowe, sieci telekomunikacyjne),
- uporządkowanie oznakowania poziomego i pionowego drogi,
- budowę elementów odwodnienia drogi,
- budowę kanału technologicznego.

W ciągu DK63 przewidziano zabudowę stanowiska dla kontroli i ważenia pojazdów w km ok. 296+018 drogi krajowej.

W ramach zadania inwestycyjnego wykonuje się przebudowę istniejących miejsc obsługi podróżnych wykonując normatywne zatoki autobusowe. Łącznie 18 zatok autobusowych (po 9 dla każdego kierunku ruchu).

W ciągu drogi krajowej nr 63 występują skrzyżowania zwykłe z drogami bocznymi powiatowymi i gminnymi. Są to drogi zarówno gruntowe jak również o nawierzchni bitumicznej.

Dla projektowanej drogi krajowej przyjęto następujące założenia i parametry do projektowania:

- | | |
|----------------------------------|--|
| – klasa drogi | - GP, |
| – liczba jezdni | - 1, |
| – liczba pasów ruchu | - 2 + dodatkowy pas manewrowy (obszar zabudowy), |
| – szerokość jezdni ok. | - 7,0 m na odcinkach bez pasa manewrowego
- 10,5 m na odcinkach z pasem manewrowym, |
| – szerokość pasa ruchu ok. | - 3,50 m, |
| – szerokość pobocza ziemnego ok. | - 1,50 m, |

- szerokość chodników ok. -1,5 – 2,0 m,
- szerokość ciągu pieszo rowerowego ok.- 3,7 m

W raporcie dokonano analizy porównawczej możliwych wariantów przedsięwzięcia: wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, a także racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Każdy z analizowanych wariantów drogi zgodnie z zapisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 320), musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podkreślono, że w stanie istniejącym droga DK63 jest drogą klasy "GP". Jej parametry, zarówno w planie sytuacyjnym, profilu podłużnym, jak i przekroju normalnym, nie odpowiadają parametrom technicznym dla ww. klasy drogi. Brak realizacji inwestycji będzie skutkował zachowaniem dotychczasowych, niedostosowanych do współczesnych norm i przepisów, rozwiązań, które mają wpływ na niską płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Na etapie poprzedzającym projektowanie rozbudowy przedmiotowej drogi krajowej nr 63 Inwestor rozważał wariant alternatywny polegający na zmianie przebiegu osi drogi na odcinku od km 296+100 do km 297+100. Brano również pod uwagę różne przekroje poprzeczne drogi na obszarach zabudowanych. Zmiana przebiegu osi drogi miała na celu wyprostowanie osi drogi z uwagi na występowanie kilku łuków w planie. Po szczegółowym przeanalizowaniu wariantu alternatywnego uwzględniającego korektę przebiegu osi drogi krajowej, stwierdzono że oprócz potrzeby pozyskania nowego gruntu pod pas drogowy, zapewnienia obustronnych dojazdów do działek sąsiadujących z nowym odcinkiem drogi, uzyskania odstępstw od przepisów normowych, należałoby jednocześnie utrzymać starodroża dla potrzeb dojazdu do nieruchomości istniejących.

Ponadto poprowadzenie osi drogi po nowym śladzie wiązałoby się z potrzebą wykonania nowego mostu na rzece Krzna Północna, z jednoczesnym pozostawieniem istniejącego obiektu na rzece, w celu utrzymania dojazdu do nieruchomości.

W konsekwencji podjęto decyzję o utrzymaniu istniejącego przebiegu drogi krajowej, jako mniej obciążającego środowisko społeczne i przyrodnicze, prostszego w realizacji oraz mniej kosztownego.

Rozważane w projekcie inwestycyjnym warianty (wariant wybrany do realizacji, racjonalny wariant alternatywny) przebiegają po dotychczasowym śladzie i w większości w dotychczasowym pasie drogowym. Oba warianty różnią się tylko organizacją ruchu na jezdni, na odcinkach ulicznych (zabudowanych).

W wariantcie alternatywnym założono utrzymanie stałego przekroju drogowego 1/2 - tj. jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu na całej długości projektowanego odcinka drogi.

W wariantcie preferowanym założono wykonanie drogi o przekroju 1/2 (tj. jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu), z zastosowaniem na obszarze zabudowanym dodatkowego pasa manewrowego pomiędzy pasami ruchu.

Dołożenie wewnętrznego pasa manewrowego znacznie podniesie funkcjonalność i bezpieczeństwo drogi dla społeczności lokalnej i ten wariant przekroju drogi został wybrany przez Wnioskodawcę do realizacji.

Dodanie pasa manewrowego o szerokości 3,5 m na łącznej długości 5308 m będzie skutkowało zwiększeniem zajętości terenu względem wariantu alternatywnego o 1,86 ha i odcinkowym odsunięciem granic pasa drogowego o szerokość pasa manewrowego, czyli 3,5 m. To rozróżniające warianty poszerzenie pasa drogowego nastąpi na zabudowanych odcinkach drogi, w miejscu o najniższych walorach przyrodniczych.

Pas manewrowy zaprojektowano dla zapewnienia bezpiecznego włączenia pojazdów wyjeżdżających z sąsiadujących z drogą nieruchomości do ruchu. W pasie manewrowym zostaną zabudowane wyniesione wyspy ograniczające możliwość wyprzedzania. Pasy będą służyły tylko dla celów zjazdu z drogi lub włączenia do ruchu. Efektem poszerzenia drogi będzie upłynnienie ruchu na odcinkach zabudowanych i zwiększenie jego bezpieczeństwa. Ponadto, zwiększenie płynności ruchu będzie się wiązało ze zwiększeniem ekonomii jazdy i w konsekwencji ze zmniejszeniem emisji komunikacyjnych w zakresie emisji hałasu oraz emisji gazów i pyłów do powietrza.

Na potrzeby niniejszego postępowania dokonano analiz, w których uwzględniano dodatkowo wariant z zastosowaniem zabezpieczeń akustycznych (nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości, ekrany akustyczne). W raporcie podkreślono, że nie ma możliwości dodatkowego ograniczenia prędkości na planowanej do realizacji drodze w zakresie receptorów R47-50 i 132, jak również zastosowania np. wałów ziemnych. Dodatkowo ze względu na liczne zjazdy do posesji, wyeliminowano zastosowanie ekranów akustycznych wzdłuż drogi, które mogłyby w sposób skuteczny ograniczyć emisję hałasu na terenach przyległych. Ponadto podkreślono, iż ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, realizacja ekranów nie jest wskazana. Realizacja ekranów wprowadzałaby zagrożenie w ruchu drogowym wskutek ograniczania widoczności (np. dla pojazdu wyjeżdżającego z chronionej takim ekranem posesji). Dlatego też do realizacji zaproponowano wariant z nawierzchnią o obniżonej hałaśliwości.

Jak podkreślono w przedłożonej dokumentacji wariant wybrany do realizacji jest jednocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska.

Podkreślenia wymaga fakt, iż rozbudowa drogi nie zmieni natężenia ani struktury ruchu. Nie zmieniają się więc czynniki ryzyka związane z ilością pojazdów lub typem przewożonych towarów.

W niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 80 ustawy o oś zostały wzięte pod uwagę wyniki opinii i uzgodnień właściwych organów, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia związana jest z emisją hałasu do środowiska.

Zgodnie z Raportem, w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi krajowej znajdują się podlegające ochronie przed hałasem tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

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

- dla terenów mieszkaniowo-usługowych i terenów zabudowy zagrodowej – 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy,
- dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży – 61 dB w porze dnia i 56 dB

w porze nocy (przy czym w porze nocnej nie przyjmuje się wartości dopuszczalnych ze względu na brak wykorzystania zgodnie z funkcją w porze nocnej).

W przypadku planowanej inwestycji nie znajduje zastosowania art. 114 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U z 2024 r., poz. 54 ze zm.) – w zasięgu akustycznego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia nie znajduje się zabudowa zlokalizowana na granicy pasa drogowego ani też na terenie przeznaczonym do produkcji, składowania i magazynowania, tj. zabudowa, dla której ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Źródłem hałasu w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie oraz środki transportu dowożące materiały budowlane. Z uwagi na zlokalizowanie przedsięwzięcia w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem etap realizacji inwestycji może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne. W związku z powyższym konieczne jest zastosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie.

W Raporcie wskazano sposoby ograniczania hałasu na etapie realizacji inwestycji. Zgodnie z Raportem, wykorzystywany sprzęt budowlany, maszyny i środki transportu będzie sprawny technicznie, stosowane będą nowoczesne maszyny o niskiej emisji hałasu do środowiska, spełniające wymagania w zakresie emisji hałasu do środowiska. Opracowany harmonogram prac będzie uwzględniał w swoich założeniach wpływ oddziaływania akustycznego poszczególnych maszyn budowlanych. Jeśli technologia i harmonogram budowy na to pozwalają należy unikać równoczesnej pracy urządzeń o dużych mocach akustycznych w pobliżu terenów chronionych przed hałasem.

Prace najbardziej uciążliwe pod względem akustycznym, w tym polegające na użyciu maszyn wibracyjnych, oraz rozbiórkowe należy w pobliżu terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dziennej. Dopuszcza się wykonywanie pozostałych prac w porze nocnej w sytuacji, gdy wymagają one zachowania ciągłości ze względów technologicznych.

W uzasadnionych przypadkach możliwe będzie lokalne, indywidualne zabezpieczenie wrażliwych obiektów elementami ekranującymi. Ewentualne działania minimalizujące zostaną podjęte, np. w przypadku skarg mieszkańców na hałas, dobór rozwiązań będzie należał do wykonawcy robót budowlanych.

Zaplecze techniczne budowy należy lokalizować, w granicach technicznych i ekonomicznych możliwości, na terenach oddalonych od terenów zabudowanych.

Drogi technologiczne w miarę możliwości należy lokalizować w pasie drogowym projektowanej drogi. Dojazd do dróg technologicznych zapewniać istniejącymi drogami, za zgodą właściciela również niepublicznymi, jeśli jest taka możliwość – poza granicami zabudowy mieszkalnej.

Oddziaływanie związane z emisją hałasu do środowiska na etapie realizacji inwestycji będzie miało charakter tymczasowy, przemijający. Uciążliwości te ustaną wraz z zakończeniem budowy.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia hałas powodowany będzie głównie w wyniku ruchu pojazdów, odbywającego się po przedmiotowej drodze krajowej.

W celu określenia wpływu etapu użytkowania przedmiotowej drogi na klimat akustyczny terenów sąsiadujących z analizowanym przedsięwzięciem, wykonano prognozę hałasu z wykorzystaniem oprogramowania komputerowego Cadna/A przeprowadzającego obliczenia zgodnie z zalecanymi przez Unię Europejską metodami obliczeniowymi.

W ramach przeprowadzonej analizy akustycznej, mającej na celu określenie zasięgu hałasu powodowanego w wyniku ruchu pojazdów po przedmiotowej drodze, wykonano obliczenia równoważnego poziomu dźwięku dla pory dziennej i nocnej dla poszczególnych wariantów realizacyjnych planowanego przedsięwzięcia i przeanalizowano oddziaływanie projektowanego przedsięwzięcia w przypadku:

- braku zastosowania zabezpieczeń akustycznych,
- zastosowania zabezpieczeń akustycznych w postaci tzw. cichej nawierzchni o skuteczności ok. 1,5 dB,
- zastosowania zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych.

Obliczenia dla ww. wariantów przeprowadzono na podstawie prognozy ruchu dla roku 2021 (tj. dla przyjętego roku oddania przedsięwzięcia do użytkowania) oraz dla roku 2036 (tj. w perspektywie 15 lat od oddania drogi do użytkowania).

W celu określenia oddziaływania akustycznego analizowanego odcinka drogi krajowej DK nr 63 w stanie istniejącym przeprowadzono obliczenia dla natężenia i struktury ruchu w roku 2019, z uwzględnieniem obecnego złego stanu nawierzchni. Ponadto analizę wykonano także dla sytuacji polegającej na niepodejmowaniu przedsięwzięcia (prognoza dla roku 2021 i 2036).

Oddziaływanie przedmiotowej drogi krajowej przeanalizowano z uwzględnieniem krzyżujących się z nią dróg bocznych oraz linii kolejowych (oddziaływanie skumulowane).

Przeprowadzone obliczenia potwierdzają, że ze względu na obecny stan nawierzchni przedmiotowa droga w istniejącym stanie powoduje ponadnormatywne oddziaływania akustyczne, tj. przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Z Raportu wynika, że w sytuacji niepodejmowania przedsięwzięcia będzie następował dalszy wzrost uciążliwości akustycznej powodowanej w wyniku ruchu pojazdów, odbywającego się po przedmiotowym odcinku drogi krajowej. Planowana rozbudowa skutkująca poprawą parametrów technicznych i funkcjonalnych drogi oraz upłynnieniem ruchu przyczyni się do zminimalizowania negatywnego oddziaływania akustycznego. Zgodnie z Raportem przedsięwzięcie nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu.

Z przeprowadzonej w Raporcie analizy wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny wynika, że planowana inwestycja przy zastosowaniu przewidywanego rozwiązania minimalizującego (tzw. cichej nawierzchni) będzie miała istotny wpływ na poprawę warunków akustycznych w otoczeniu przedmiotowej drogi.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że prognozowana skala oddziaływania akustycznego dla wariantu alternatywnego będzie tak sama jak dla wariantu preferowanego. Owe rozwiązania różnią się między sobą organizacją ruchu, nie ulega natomiast zmianie natężenie ani struktura ruchu pojazdów.

Zgodnie z Raportem, na wstępnym etapie projektowania przeanalizowano możliwość wykorzystania różnych typów zabezpieczeń akustycznych, w szczególności ekranów panelowych, wałów ziemnych, cichych nawierzchni, rozwiązań organizacyjnych.

W przedmiotowym przypadku, z uwagi na charakter przedsięwzięcia i jego lokalizację (inwestycja dotyczy drogi istniejącej zlokalizowanej w bliskiej odległości od budynków mieszkalnych), nie ma możliwości wykonania wałów ziemnych. Ograniczanie prędkości natomiast, ze względu na charakter i cel istnienia przedmiotowej drogi, negatywnie wpłynie na jej funkcjonalność.

Na podstawie przeprowadzonych analiz uwzględniających kryteria takie, jak koszty budowy, eksploatacji i konserwacji oraz trwałość, bezpieczeństwo ruchu, akceptowalność społeczna, estetyka spośród pozostałych środków ochrony przed hałasem (tj. cichych

nawierzchni

i ekranów), w oparciu o wyniki obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku za optymalną przyjęto ochronę terenów przy zastosowaniu tzw. cichej nawierzchni, tj. nawierzchni o obniżonej hałaśliwości o skuteczności akustycznej wynoszącej ok. 1,5 dB. Z uwagi na charakter i usytuowanie przedsięwzięcia (droga istniejąca zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie zabudowy), obecność licznych zjazdów do posesji, wpływających na skuteczność ekranowania, a także kwestie bezpieczeństwa użytkowników drogi, spodziewaną efektywność zastosowania tego rodzaju rozwiązania oraz względy ekonomiczne, wykonanie ekranów akustycznych w przypadku przedmiotowej inwestycji uznano za nieuzasadnione.

W celu porównania ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia w sentencji nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w terminie po upływie 12 miesięcy od dnia oddania rozpatrywanego odcinka drogi krajowej DK63 do użytkowania i przedstawienia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie nie dłuższym niż 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

W analizie porealizacyjnej należy określić rzeczywiste oddziaływanie hałasu na tereny podlegające ochronie akustycznej oraz ocenić skuteczność zastosowanych rozwiązań minimalizujących.

W związku z powyższym należy wykonać analizę hałasu wprowadzanego do środowiska w wyniku użytkowania drogi krajowej nr 63, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną, określoną przez ministra właściwego do spraw środowiska.

W ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary hałasu dla pory dnia i pory nocy wraz z pomiarami natężenia i struktury ruchu pojazdów w punktach pomiarowych wskazanych w pkt. III decyzji. W razie potrzeby należy zwiększyć liczbę punktów pomiarowych. W analizie porealizacyjnej należy uwzględnić cały odcinek drogi krajowej, objęty przedmiotowym przedsięwzięciem.

Jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska nadal nie będą dotrzymane, sporządzona analiza porealizacyjna stanowić będzie podstawę do utworzenia na tym terenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią przejściowe oddziaływania związane z powstawaniem drgań.

Na etapie budowy drgania wzbudzane są celowo podczas niektórych operacji technologicznych (przygotowanie podłoża drogi oraz warstw podbudowy drogi i samej nawierzchni drogowej), wykonywanych przy użyciu specjalistycznych maszyn.

Niektóre urządzenia i technologie budowlane (praca drogowych walców wibracyjnych, wibracyjne lub udarowe wbijanie w grunt ścianek szczelnych lub pali fundamentowych, udarowe prace wyburzeniowe itd.) mogą być źródłem znacznych szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. Podczas budowy drogi jednym z głównych źródeł drgań są pracujące walce wibracyjne.

Zgodnie z Raportem orientacyjny zasięg oddziaływań dynamicznych w przypadku prowadzenia prac drogowych wynosi ok. 20 m, natomiast przyjmuje się, że prace budowlane nie powodują nadmiernego obciążenia budynków drganiami w odległości powyżej 20 m.

Zgodnie z Raportem w potencjalnym zasięgu tych oddziaływań znajdują się budynki zlokalizowane w sąsiedztwie przedmiotowej drogi.

W związku z powyższym należy bezwzględnie ograniczyć wykorzystanie sprzętu i technologii mogących wzbudzać drgania szkodliwe dla budynków, powodujące lokalne zarysowania i spękania. Ze względu, iż określenie zasięgu i skali oddziaływań dynamicznych jest trudne do oszacowania na obecnym etapie dokładną odległość pracy walców wibracyjnych w rejonie bliskiej zabudowy należy ustalić na podstawie pomiarów przeprowadzonych w czasie rozpoczynania prac z zastosowaniem wibracyjnego zagęszczania oraz kontrolnie w trakcie trwania tych prac. W celu zminimalizowania wpływu ewentualnych drgań na ludzi przebywających w budynkach, prace najbardziej uciążliwe, polegające na użyciu maszyn wibracyjnych oraz rozbiórkowe w rejonie bliskiej zabudowy prowadzić w porze dziennej.

Z Raportu wynika, że po zastosowaniu planowanych działań minimalizujących, wymienionych w sentencji, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na budynki, wywołanego drganiami.

Zgodnie z Raportem obecny stan nawierzchni przedmiotowej drogi sprzyja powstawaniu zwiększonych oddziaływań dynamicznych. Nowoczesna masywna konstrukcja drogi dostosowana do przenoszenia ruchu o dużym natężeniu ogranicza możliwość powstawania i przenoszenia drgań do otoczenia. W związku z tym podczas użytkowania przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia negatywnego wpływu drgań na konstrukcję budynków oraz uciążliwości dla mieszkańców.

W wyniku planowanego przedsięwzięcia, ze względu na poprawę warunków technicznych konstrukcji drogi, drgania podłoża zostaną zminimalizowane, niepodjęmowanie przedsięwzięcia będzie natomiast prowadziło do zwiększania się negatywnego wpływu drogi na środowisko w tym zakresie.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne podczas budowy będą: emisja spalin pochodząca z silników pracujących maszyn i urządzeń oraz środków transportu, emisja pyłów powstająca podczas przemieszczania mas ziemnych, manipulacji sypkimi materiałami budowlanymi oraz transportu materiałów pyłących. W związku z transportem i układaniem mas bitumicznych wystąpi emisja substancji odorotwórczych.

W odpowiedzi na wezwanie RDOŚ w Warszawie na potrzeby etapu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia dokonano obliczeń rozprzestrzeniania gazów i pyłów w powietrzu przy zastosowaniu metodyki referencyjnej, zgodnej z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87).

Przeprowadzone modelowanie w fazie realizacji nie wykazało wystąpienia przekroczeń maksymalnych stężeń średniorocznych żadnej z emitowanych substancji.

W raporcie przedstawiono rozwiązania mające na celu ograniczanie emisji gazów i pyłów do powietrza podczas rozbudowy drogi DK63 i zmniejszenie uciążliwości dla mieszkańców. Prace będą prowadzone przy użyciu urządzeń i maszyn sprawnych technicznie, spełniających wymagania techniczne dotyczące norm emisji spalin. Prace budowlane i transportowe zostaną zorganizowane w sposób skutkujący ograniczeniem do minimum ruchu i czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym, ograniczenie do minimum ruchu pojazdów i maszyn budowlanych. Materiały sypkie i pyłące będą przewożone i magazynowane w sposób minimalizujący emisję pyłów m. in. zabezpieczanie przewożonych materiałów sypkich przed pyleniem np. plandekami. Plac budowy i drogi dojazdowe w dni wietrzne i suche będą

zraszane wodą. Masy bitumiczne będą transportowane pod przykryciem. Oddziaływanie inwestycji w okresie budowy będzie miało charakter czasowy, przemieszczający się wraz z postępem prac i ograniczy się do okresu realizacji inwestycji.

Funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązało z emisją zanieczyszczeń komunikacyjnych. Na potrzeby przedmiotowej inwestycji wykonano prognozy ruchu. Obliczenia stężeń maksymalnych zanieczyszczeń w powietrzu przeprowadzono zgodnie z metodyką referencyjną określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87), przy użyciu programu Operat FB. W obliczeniach uwzględniono dane meteorologiczne charakteryzujące warunki w rejonie przedmiotowej inwestycji oraz tło zanieczyszczeń zgodnie z informacją GIOŚ, wskazujące na brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w rejonie inwestycji. Na podstawie wykonanych analiz stwierdzono, że prognozowane stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń na przedmiotowej drodze nie będą przekraczać standardów jakości powietrza poza obszarem terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

Zgodnie z informacjami przedłożonymi w raporcie rozbudowa drogi nie zmieni sieci lokalnych połączeń drogowych ani natężenia lub struktury ruchu na przedmiotowej drodze. Podkreślono, że dodanie środkowego pasa manewrowego na obszarach zabudowanych oraz wydzielenie zatok komunikacji zbiorowej zwiększy zarówno bezpieczeństwo jak i płynność ruchu pojazdów. Zwiększenie płynności ruchu będzie się wiązało ze zwiększeniem ekonomii jazdy i w konsekwencji ze zmniejszeniem wielkości emisji komunikacyjnych.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z wytwarzaniem odpadów, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji przedsięwzięcia. W ramach realizacji inwestycji przewidziane są do wytwarzania odpady powstające w wyniku prac związanych z wymianą konstrukcji nawierzchni bitumicznej, rozbiórką istniejących obiektów inżynierskich, przepustów drogowych, itp, prowadzonych prac budowlanych; funkcjonowaniem zaplecza socjalnego pracowników budowy, itp.

Odpady wytwarzane na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w odpowiednich kontenerach, pojemnikach, workach adekwatnie do charakteru magazynowanych odpadów, odpornych na działanie znajdujących się w nich substancji. Przewidziane jest również magazynowanie odpadów pochodzących z wyrobów przeznaczonych do użytkowania w warunkach oddziaływania czynników atmosferycznych luzem w pryzmach/stosach/hałdach, w wydzielonych boksach pod warunkiem, że nie spowoduje to zanieczyszczenia gleby ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych.

Stan techniczny pojemników, kontenerów, worków w których magazynowane będą odpady należy systematycznie kontrolować. W razie konieczności pojemniki, kontenery, worki należy naprawiać lub wymieniać.

Pojemniki, kontenery, worki, przeznaczone do magazynowania odpadów, oraz stosy/pryzmy odpadów wytwarzanych na etapie realizacji inwestycji będą usytuowane w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy. Miejsce przeznaczone do magazynowania odpadów zostanie wyposażone w utwardzone podłoże celem ograniczenia do minimum przedostawania się odpadów oraz składników odpadów do środowiska gruntowo – wodnego mogących powodować zanieczyszczenie gleby, ziemi oraz środowiska wodnego.

Odpady będą magazynowane w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów do środowiska, jak również w sposób zabezpieczający przed mieszaniami się

selektywnie magazynowanych odpadów, tj. stosowanie szczelnych, zamykanych pojemników, kontenerów, worków do magazynowania odpadów, magazynowanie odpadów w wydzielonych sektorach, itp.

Dodatkowo magazynowanie odpadów niebezpiecznych prowadzone będzie w sposób zabezpieczony przed działaniem czynników atmosferycznych na odpady (zamykane pojemniki, kontenery, zadaszone miejsce magazynowania odpadów).

Wytwarzane odpady magazynowane będą na terenie inwestycji do momentu przygotowania partii transportowej, lecz nie dłużej niż określają to obowiązujące przepisy prawa (art. 25 ust. 4 ustawy o odpadach), po czym przekazywane będą uprawnionym podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia na gospodarowanie odpadami, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem,

Z informacji zawartych w uzupełnieniu do dokumentacji wynika, że masy ziemne powstające w wyniku prac ziemnych oraz osady powstające w wyniku odmulania koryta rzeki zostaną w całości zagospodarowane na terenie inwestycji pod warunkiem, że nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.

Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji inwestycji związane będą z funkcjonowaniem i utrzymaniem drogi. Stanowią je będą odpady powstające w wyniku prowadzonych prac serwisowych, porządkowych, konserwacyjnych, odpady powstające w wyniku wypadków oraz zdarzeń losowych, itp. Za utrzymanie czystości i porządku drogi odpowiedzialny będzie zarząd drogi.

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

Północny odcinek drogi krajowej nr 63 przebiega w obrębie czwartorzędowego GZWP Nr 223 „Dolina kopalna górnego Liwca”, a południowy w obrębie trzeciorzędowego GZWP nr 215 „Subniecka Warszawska”.

Wg Mapy Hydrogeologicznej Polski ePSH - najbliższe ujęcie wód podziemnych dla wodociągu wiejskiego w m. Gołaszyn zlokalizowane jest w odległości ok. 50 m od drogi nr 63 oraz ok. 110 m od wylotu wód opadowych nr 13. Na odcinkach drogi, której zlewnie bezpośrednio ciążą do rzeki Krzny Północnej przed zrzutem do rzeki zaprojektowano urządzenia podczyszczające (osadniki i separatory lamelowe). Powyższe rozwiązanie zabezpieczy ww. ujęcie przed ewentualnym zanieczyszczeniem wód.

Inwestycja będzie realizowana poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych.

Projektowana do rozbudowy droga DK63 przecina rzekę Krzna Północna.

Przedsięwzięcie będzie realizowana poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

Na podstawie rozpoznania warunków gruntowo-wodnych stwierdzono, że droga na przeważającym odcinku nie przebiega w obszarze o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Wody podziemne stwierdzono na głębokości większej niż 2,0 m p.p.t.

Na odcinku końcowym opracowania od km ok. 298+000 ÷ km ok. 299+200 (na terenie m. Łuków, ul. Trzaskoniec) nawiercono (ustabilizowane) zwierciadło wody na głębokości od 1,7 m do 2,0 m względem projektowanej niwelety oraz z punktowym podniesieniem zwierciadła wody do 1,0 m.

W rejonie miejscowości Biardy, na wschód od projektowanej do rozbudowy drogi DK63, znajduje się sieć rowów melioracyjnych.

Rów melioracyjny R-8 (wg ewidencji Wód Polskich) jest odbiornikiem wód opadowych i roztopowych pochodzących ze spływów powierzchniowych okolicznego terenu oraz nadmiaru wód gruntowych (odwadnia pola uprawne, łąki i pastwiska). Rów ten jest odbiornikiem wód z rowu R-10 i R-11 odwadniających również pola uprawne, łąki i pastwiska.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 lipca 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły, w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonych kodami:

- PLGW200055, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. Przedmiotowy odcinek drogi położony jest poza obszarami przeznaczonymi do ochrony siedlisk i gatunków w rozumieniu ustawy Prawo wodne. Z uwagi na znaczną odległość od obszarów chronionych, jak również ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia można stwierdzić, że inwestycja nie będzie oddziaływać w sposób znaczący negatywnie na stan i zachowanie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków fauny i flory od wód zależnych.
- PLGW200067, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym (ocena stanu na 2019 rok. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. Inwestycja będzie realizowana na terenie Łukowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych JCWP nazwie:

- „Krzna do Krzymoszy” o kodzie RW200010267144159. Jest to naturalna, monitorowana część wód o słabym stanie ekologicznym i złym stanie wód. Typ JCWP PNp – Potok lub strumień nizinny piaszczysty. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny wód. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz nie jest przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych.

Na mocy dyrektywy 91/271/EWG - cała zlewnia JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub

fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

JCWP znajduje się w obszarach przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW - odroczenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych. Odstępstwo jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: fosforany, OWO; MMI. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w kolumnie pn. „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE)”), a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

- „Krzna Południowa do Dopływu spod Lipniaków” o kodzie RW200010267144271. Jest to naturalna, monitorowana część wód o złym stanie ekologicznym, stanie chemicznym poniżej stanu dobrego oraz złym stanie wód. Typ JCWP PNp – Potok lub strumień nizinny piaszczysty. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny wód. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. JCWP jest przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych.

Cała zlewnia JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

JCWP znajduje się w obszarach przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW - odroczenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych. Odstępstwo jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, OWO, fosforany; MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; bromowane difenyletery(b), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w kolumnie pn. „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE)”) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe

wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

- „Muchawka do Myrchy” o kodzie RW200015267148279. Jest to naturalna, monitorowana część wód o umiarkowanym stanie ekologicznym, stanie chemicznym poniżej stanu dobrego oraz złym stanie wód. Typ JCWP P-org – Potok lub strumień w dolinie o dużym udziale torfowisk. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. JCWP jest przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych.

Cała zlewnia JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

JCWP znajduje się w obszarach przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW - odroczenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych. Odstępstwo jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot amonowy, OWO; IO. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w kolumnie pn. „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE)”) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 5 RDW polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane czynnikami wskazanymi w zestawie kolumn pn. „Wskazanie dominującego rodzaju presji determinujących stan wód”, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze (określone w kolumnie pn. „Potrzeba społeczno-ekonomiczna zaspokajana przez źródło presji antropogenicznej determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych”) i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb (zob. kolumna pn. „Uzasadnienie braku alternatywnych opcji”). Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Zakres planowanych prac w ramach rozbudowy drogi krajowej nr 63 obejmuje m.in.:

- poszerzenie istniejącej jezdni wraz z pełną wymianą konstrukcji o nawierzchni bitumicznej,
- rozbiórkę istniejących obiektów inżynierskich (przepustów),
- rozbiórkę istniejącego przepustu drogowego i budowę mostu na rz. Krzna Północna (o długości ok. $L = 11,428$ m i szerokości całkowitej ok. $b = 15,20$ m), w celu przeprowadzenia ruchu samochodowego, pieszego oraz rowerowego w ciągu drogi krajowej nr 63 w km ok. 296+842,23, a także budowę obiektu tymczasowego,
- wykonanie przebudowy koryta (regulacja) i umocnienie rzeki Krzna Północna (wykonanie budowli regulacyjnych),
- przebudowę sieci uzbrojenia terenu: sieci elektroenergetycznej nN i SN, sieci wodociągowych, sieci kanalizacyjnych, sieci gazowych, sieci telekomunikacyjnych).

Rozbudowa drogi krajowej stanowi potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne: przekroczenia cieków, możliwość odprowadzenia zanieczyszczeń, możliwość zaburzenia przepływu wód w tym spływu wód powierzchniowych.

Czynnikami oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne jest:

- naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi pracami ziemnymi przy rozbudowie drogi, oraz posadowieniu obiektów inżynierskich (mostu);
- wytworzenie odpadów i ścieków.

Na etapie realizacji prace budowlane będą prowadzone przy wykorzystaniu sprawnego technicznie sprzętu, a zaplecza budowy rozmieszczone poza korytem i dolinami cieków.

Celem minimalizacji oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne należy:

- terenowe elementy bazy technicznej i socjalnej zlokalizować w granicach projektowanego pasa drogowego. Zaplecza budowy wyposażać w przenośne toalety wyposażone w zbiorniki bezodpływowe, okresowo opróżniane do oczyszczalni ścieków.

Zapleczy technicznych i socjalnych nie należy lokalizować w dolinie Krzny Północnej i przy rowach. Za bufor wyłączony z zagospodarowania czasowego wskazano w raporcie teren w odległości do ok. 100 m od osi cieku lub brzegu doliny.

- place postojowe i technologiczne baz technicznych zostaną zabezpieczone przed infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych, pełnymi płytami betonowymi.
- paliwa, materiały eksploatacyjne i odpady będą magazynowane w warunkach kontrolowanych w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed infiltracją, takich jak place technologiczne.
- w rejonie prowadzenia prac budowlanych zostaną zabezpieczone odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych. Ponadto, stanowiska narażone na zanieczyszczenie będą wyposażone w sorbenty do wykorzystania w sytuacji awaryjnej.
- spływ powierzchniowy z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie ukierunkowany i zabezpieczony przed niekontrolowanym odpływem rowami/korytkami opaskowymi.
- zrzut wód opadowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie zabezpieczony osadnikiem.
- czasowe obniżenie zwierciadła wód gruntowych będzie wykonane, np. za pomocą bezpośredniego wydobywania, igłofiltrów lub wydzielenia wykopu za pomocą ścianek szczelnych. Wodę z odwodnienia wykopów budowlanych należy odprowadzać do

pobliskich cieków w sposób nie powodujący zaburzenia przepływu, zmętnienia wody. Planowane odwodnienia będą miały charakter lokalny i krótkotrwały.

W przypadku prowadzenia odwodnień budowlanych należy dokonać zgłoszenia do nadzoru wodnego Wód Polskich na prowadzenie odwodnień wykopów budowlanych i odprowadzanie wód z wykopów.

Trwałe przekształcenie powierzchni terenu nastąpi w liniach rozgraniczających drogi na odcinkach biegnących po istniejącym śladzie. W miejscach posadowienia fundamentów obiektów inżynierskich nastąpi trwała ingerencja w środowisko geologiczno-gruntowe.

Przy budowie obiektu mostowego na rzece Krzna Północna przewidziano działania minimalizujące oddziaływanie na środowisko wodne poprzez m.in. prowadzenie prac wyburzeniowych z poziomu drogi lub brzegu, po uprzednim wykonaniu pod mostem ochronnego odeskowania i osiatkowania w celu zabezpieczenia przed przedostawaniem się gruzu i innych materiałów do rzeki. Prace związane z budową nowego mostu będą prowadzone z zachowaniem ciągłego przepływu i cech hydrologicznych w cieku. Przejściowe zmiany będą polegać jedynie na okresowym zwiększeniu mętności wody w rzece.

Budowa mostu na rzece Krzna Północna może mieć okresowy wpływ na środowisko biotyczne związane z zamuleniem wód. Może spowodować to okresowe zmniejszenie dopływu ilości światła w głąb wody. Jednak nie przewiduje się istotnych zagrożeń dla fauny i flory w związku z tym, iż oddziaływanie to będzie okresowe - krótkotrwałe.

Światło projektowanego mostu musi zapewnić swobodę maksymalnego przepływu rocznego, bez spowodowania nadmiernego piętrzenia wody w cieku oraz bez spowodowania nadmiernych rozmyć koryta cieku.

W ramach planowanych prac przewiduje się odcinkowe umocnione koryta rzeki w rejonie projektowanego mostu bez zasadniczej zmiany jego przebiegu. Wykonanie tych prac polega na wyprofilowaniu skarp z odpowiednim nachyleniem oraz ich umocnienie, zgodnie z wymaganiami administratora rzeki.

W ramach planowanych prac przewiduje się przebudowę/umocnienie koryta rzeki na odcinku od km ok. 31+656,0 do km ok. 31+728,0 na długości ok. 72,0 metrów. Na odcinku przebudowy koryta projektuje się nową niweletę dna z wyrównaniem i odmuleniem dna w rejonie projektowanego obiektu mostowego i poniżej. Projektowaną niweletę dna dostosowano do jednolitego spadku dna istniejącego na dłuższym odcinku rzeki.

Na etapie realizacji przebudowa/umocnienie cieku może skutkować czasowym pogorszeniem parametrów fizyko - chemicznych wód w zakresie zawiesiny ogólnej (zamulenie koryta związane z naruszeniem ziemnych skarp oraz prac wykonywanych w dnie koryta).

Roboty ziemne związane z umacnianiem i regulacją rzeki Krzna Północna zaleca się prowadzić z brzegu bez wjazdu sprzętu budowlanego do koryta cieku.

W fazie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi negatywne oddziaływanie na skład i liczebność fitobentosu, makrofitów, makrobezkręgowców bentosowych i ichtiofaunę. Tymczasowe odcinkowe zwiększenie zawiesiny ogólnej w korycie rzeki nie doprowadzi do degradacji organizmów wodnych.

Prowadzenie prac budowlanych będzie skutkować zniszczeniem siedlisk przybrzeżnych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ograniczone do miejsca prowadzonych prac oraz nie doprowadzi do stałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych i przybrzeżnych.

Przebudowa cieku poprawi ciągłość morfologiczną, a zniszczone w fazie realizacji budowli siedliska, będą miały dogodne warunki do odtworzenia się.

Zastosowane rozwiązania projektowe uwzględniają zachowanie dynamiki przepływów w przekraczanych ciekach oraz ich ciągłość i podstawowe parametry hydromorfologiczne. Przebudowa cieków nastąpi na niewielkich odcinkach, a koryto zostanie umocnione materiałami możliwie zbliżonymi do naturalnych z zachowaniem pierwotnego spadku cieków. Planowane prace przyczynią się do ograniczenia erozji i zwiększenia stabilności koryta rzeki.

Podczas wykonywania prac w obrębie cieków wodnych (szczególnie rzeki Krzny Północnej) zostaną zastosowane rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem.

Na etapie realizacji zostanie zapewniony stały przepływ wody w cieku. Prace prowadzone będą, w sposób niepowodujący długotrwałego utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych. Nie przewiduje się zagrożenia podpiętrzenia wody i podtapiania przyległych gruntów. Poniżej miejsca budowy nie zostanie zaburzony dotychczasowy reżim hydrologiczny i warunki ekologiczne cieków.

W ramach budowy drogi krajowej nr 63 przewiduje się wykonanie odwodnienia w postaci:

- systemu kanalizacji deszczowej obejmującej odprowadzenie wód opadowych poprzez wpusty drogowe na odcinkach zabudowy i odcinkowych rowów przydrożnych (poza zabudową),
- prefabrykowanych, betonowych koryt odwodnieniowych zlokalizowanych u podnóża skarpy nasypu w odcinkach poza zabudową,
- zbiorników retencyjnych otwartych i studni chłonnych,
- odcinków rowów łączących zbiorniki retencyjne z rowami melioracyjnymi w terenie.

Przewidziano przebudowę istniejącego układu odwodnienia drogi oraz budowę nowej kanalizacji dla potrzeb odwodnienia planowanej inwestycji. Wody opadowe odprowadzane będą poprzez spadki poprzeczne i podłużne pasów drogowych, skąd trafią do wpustów deszczowych, a następnie po podczyszczeniu we wpustach do odbiorników naturalnych lub będą rozsączone w komorach drenażowych.

Odwodnienie inwestycji drogowej i terenów do niej związanych będzie następować poprzez m.in. wybudowanie czterech zbiorników po wschodniej stronie inwestycji, do których zostanie odprowadzona woda z drogi i przyległej zlewni.

Ze względu na istniejące warunki gruntowo-wodne (zmienny, lokalnie wysoki poziom wód gruntowych) zaprojektowano zbiorniki retencyjne otwarte (betonowe).

Zbiorniki retencyjne będą zlokalizowane w km ok.:

- 287+939 – ZB1 (o pojemności ok. 981 m³);
- 288+233 – ZB2 (o pojemności ok. 2515 m³);
- 288+682 – ZB 3 (o pojemności ok. 1833 m³);
- 288+974 – ZB 4 (o pojemności ok. 1303 m³).

W związku z koniecznością odprowadzania wody ze zbiorników do istniejącego układu rowów melioracyjnych w sąsiedztwie inwestycji, niezbędna jest budowa rowów łączących ten układ z projektowanymi zbiornikami oraz wykonanie przebudowy istniejących rowów w celu ich dostosowania wysokościowego do rzędnych projektowanych wylotów kanalizacji.

Ponadto, w związku z koniecznością ograniczenia zrzutu wody do rowów melioracyjnych R-10 i R-11 w rejonie miejscowości Biardy, ilość odprowadzanych wód deszczowych została ograniczona do wartości równoważnej odpływowi ze zlewni naturalnej o tej samej powierzchni.

W miejscach, gdzie nie ma odbiorników naturalnych projektuje się urządzenia retencyjno-rozsączające w formie studni chłonnych oraz komór drenażowych (km ok. 291,353 – 295,500).

Na odcinku końcowym drogi (na terenie Łukowa, ul. Trzaskoniec), z uwagi na płytkie zaleganie wód gruntowych, należałoby podnieść niweletę drogi, natomiast warunki terenowe na to nie pozwalają, występuje w tym obszarze ścisła zabudowa oraz przejazd kolejowy. W związku z powyższym przewidziano na tym odcinku drogi drenaż francuski.

Z uwagi na zastosowanie urządzeń retencyjnych oraz zachowanie kierunków spływu wód z przedmiotowej inwestycji, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie skutkowała zmianą stosunków wodnych na gruncie sąsiednim.

Z dokonanej analizy wynika, że w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych prognozowane są przekroczenia wartości dopuszczalnych w przypadku zawiesiny ogólnej.

W związku z powyższym przed urządzeniami retencyjno-rozsączającymi oraz przed zbiornikami przewiduje się jako element podczyszczający osadniki wirowe.

Na odcinkach drogi, której zlewnie bezpośrednio ciążą do rzeki Krzyny Północnej projektuje się przed zrzutem do rzeki osadniki i separatory lamelowe.

Projektowane urządzenia podczyszczające zapewnią wymagany stopień podczyszczenia wód opadowych, określony w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U.2019, poz.1311).

Zimowe utrzymanie dróg będzie obejmować w szczególności: osłonę dróg przed zawiewaniem (bierna osłona), mechaniczne usuwanie śniegu z dróg i stosowanie topików lub środków uszorstniających - osłona czynna chemiczna. Do tego celu zostaną zastosowane substancje, które dopuszczone są przepisami prawa tj. zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. z 2005 nr 230 poz. 1960).

Mając na względzie charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, stwierdza się, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia przy uwzględnieniu ww. warunków i wymagań nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne, wody powierzchniowe i podziemne oraz możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez otwarte tereny rolnicze i łąkowe, obszary zabudowane oraz lasy. Przygotowanie raportu poprzedziła inwentaryzacja przyrodnicza obejmująca bufor ok. 250 metrów od osi drogi. Badania prowadzono głównie w oparciu bezpośrednio obserwacje oraz kwerendę dostępnej literatury. Skupino się na terenach naturalnych i półnaturalnych, mogących stanowić siedliska gatunków chronionych.

W granicach opracowania stwierdzono występowanie jednego siedliska przyrodniczego wymienionego w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. U. UE. L. 206/7 z dnia 22 lipca 1992 r.), tj. 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny. Płaty siedliska zlokalizowane są w wydzielaniu 320a (leśnictwo Stok Wiśniewski,

Nadleśnictwo Siedlce w km ok. 291+775 po stronie prawej) przylegającym do granicy pasa drogowego, w wydzieleniach 390a i 390b (leśnictwo Kryńszczak, Nadleśnictwo Łuków w km ok. 293+100 po stronie prawej) 25 m od granicy pasa drogowego, w wydzieleniu 389d (leśnictwo Kryńszczak, Nadleśnictwo Łuków w km ok. 293+300 po stronie prawej) 45 m od granicy pasa drogowego oraz w wydzieleniu 387d (leśnictwo Kryńszczak, Nadleśnictwo Łuków w km ok. 294+400 po stronie prawej) maksymalnie 2,5 metra w zasięgu projektowanego pasa drogowego.

Stwierdzone płaty siedliska nie mają charakteru naturalnego. Stanowią typowe drzewostany gospodarcze. Są efektem odnowień i przebudowy lasu w kierunku zgodnym z siedliskiem. Reprezentatywność tych siedlisk nie jest wysoka. Konieczna ingerencja w siedlisko 9170, związana z realizacją inwestycji ma marginalne znaczenie w kontekście ogólnych zasobów siedliska, w tym także płatów zlokalizowanych w bezpośrednim otoczeniu inwestycji.

Niezależnie od cenniejszych fragmentów grądów, analizowany odcinek drogi krajowej Nr 63 przecina także bory mieszane świeże, gdzie gatunkiem dominującym jest sosna zwyczajna *Pinus sylvestris* z domieszką brzozy brodawkowatej *Betula pendula*, dębu szypułkowego *Quercus robur*, osiki *Populus tremula* i świerka *Picea abies*. Występuje także inwazyjny dąb czerwony *Quercus rubra*. Niektóre fragmenty wydzieleni mają również charakter lasu mieszanego świeżego.

W obszarze badań nie stwierdzono chronionych gatunków roślin i grzybów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409) oraz rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408). Natomiast stwierdzono obecność szeregu gatunków zwierząt wymienionych w załącznikach rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 2380).

Spośród bezkręgowców wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt w rejonie inwestycji potwierdzono obecność trzmieli *Bombus spp.* oraz mrówki rudnicy *Formica rufa*, objętych ochroną częściową. W wodach Krzny Północnej na wysokości Łukowa występują pospolite gatunki ryb. Niewielkie stawy (oczka) zarybiane są pospolitymi gatunkami z rodziny karpionatych.

Przeprowadzone badania wykazały obecność płazów na dwunastu stanowiskach, w tym kumaka nizinnego *Bombina bombina* oraz grzebiuszki ziemnej *Pelobates fuscus* objętych ochroną ścisłą. Kumak figuruje także w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Większość zinwentaryzowanych zbiorników oddalonych jest od osi DK 63. Wyjątkiem są dwa zbiorniki położone w granicach administracyjnych Łukowa, po obu stronach drogi w km ok. 299+000 - 299+100. Spośród gadów odnotowano pojedyncze osobniki jaszczurki zwinki *Lacerta agilis* podlegającej ochronie częściowej. Jej obecność najczęściej związana była z nasłonecznionymi obrzeżami lasów.

Inwentaryzacja wykazała obecność 34 gatunków ptaków objętych ochroną, spośród których 33 objętych jest ochroną ścisłą. Dodatkowo bocian biały *Ciconia ciconia*, derkacz *Crex crex*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius* oraz lerka *Lullula arborea* zostały ujęte w załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. U. UE. L. 20/7 z dnia 26 stycznia 2010 r.

Lasy i zadrzewienia zamieszkuje pospolita zwierzyna łowna: zając *Lepus europaeus*, lis *Vulpes vulpes*, borsuk *Meles meles*, sarna *Capreolus capreolus* i dzik *Sus scrofa*. Badania chiropterofauny wykazały tylko pojedyncze przeloty pospolitych gatunków, tj. borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, mroczka późnego *Eptesicus serotinus*, mroczka poźlocistego *Eptesicus nilssonii* i nocka rudego *Myotis daubentonii*. Wszystkie gatunki nietoperzy podlegają ścisłej ochronie gatunkowej.

Przedsięwzięcie w części zlokalizowane jest w obrębie Łukowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (km 292+300 - 296+850). Aktualnym aktem prawnym regulującym jego funkcjonowanie, w tym określającym obowiązujące zakazy, jest uchwała Nr XLII/625/2018 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 13 lipca 2018 r. w sprawie Łukowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2018 r., poz. 3849). Wobec tego, iż planowane przedsięwzięcia zalicza się do inwestycji celu publicznego, nie zostaną naruszone zakazy obowiązujące na terenie ww. Obszaru. Zgodnie bowiem z brzmieniem art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Inwestycja położona jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są: obszar specjalnej ochrony ptaków Lasy Łukowskie PLB060010 oddalony na zachód o około 1,7 km oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Jata PLH060108 oddalony na zachód o około 5,5 km.

Jedynym przedmiotem ochrony obszaru Lasy Łukowskie PLB060010 jest lelek *Caprimulgus europaeus*. Jego obecność nie została wykazana w otoczeniu planowanej inwestycji. Ochrona populacji lelka, w tym jego siedlisk, zgodnie z obowiązującym Planem Urządzenia Lasu dla Nadleśnictwa Łuków na lata 2015-2024, wymaga m.in. zapewnienia odpowiedniego udziału terenów otwartych. Siedliska lelka to duże, ponad 5-cio hektarowe powierzchnie zrębów i upraw na ubogich piaszczystych siedliskach. Planowana inwestycja w tego typu tereny nie ingeruje, przy czym nie jest wykluczone iż w przyszłości, w związku z prowadzoną planową gospodarką leśną, tego typu siedliska wtórnie powstaną w otoczeniu inwestycji.

Inwestycja zlokalizowana jest poza korytarzami ekologicznymi, istotnymi dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i kontynentalnej, w tym także dla zachowania spójności obszarów Natura 2000. Koncepcja korytarzy łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce powstała na zlecenie Ministerstwa Środowiska w 2005 r. (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J., Zalewska H.: Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2005), po czym w 2011 r. została uszczegółowiona (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R.: Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Uwzględniając rodzaj, zakres, charakter i usytuowanie przedsięwzięcia, można stwierdzić, że nie spowoduje ono pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000. Nie wpłynie także negatywnie na gatunki, dla ochrony których wyznaczono obszary oraz nie pogorszy ich integralności. Przedsięwzięcie nie spowoduje uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000, ani innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu sieci Natura 2000. Nie spowoduje

także oddziaływań, które mogłyby wywołać efekt skumulowany w postaci wpływu na obszary Natura 2000. Prace dotyczące zarówno etapu realizacji przedsięwzięcia, jak i jego eksploatacji, przy spełnieniu wskazanych warunków, nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywierać znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz inne elementy środowiska przyrodniczego.

Planowana inwestycja prowadzona będzie w śladzie istniejącej drogi DK 63. Zakres przewidzianych prac obejmuje m.in. poszerzenie istniejącej jezdni, wykonanie nowych zatok (autobusowych oraz miejsc kontroli i ważenia pojazdów), przebudowę i budowę ciągów pieszych i rowerowych, itp. Negatywne oddziaływania związane z realizacją inwestycji będą obejmowały przede wszystkim zwiększenie zajętości terenu. Z tego względu konieczna będzie wycinka drzew i krzewów, szczególnie na odcinku drogi przebiegającym przez tereny leśne. Z uwagi na skalę wycinek, ich przeprowadzenie wymaga nadzoru przyrodniczego. Niezależnie od wyników przeprowadzonej inwentaryzacji, do momentu rozpoczęcia prac problemowe drzewa mogą zostać zasiedlone przez gatunki ptaków.

Aby ograniczyć liczbę usuwanych drzew zaproponowano, aby na leśnym odcinku drogi w km od 292+315 do 292+527 oraz od 292+623 do 295+904, zastosować jednostronnie korytka betonowe. Dodatkowo takie rozwiązanie umożliwi uzyskanie właściwych spadków podłużnych w płaskim na tym odcinku terenie. Korytka betonowe o stromo nachylonych ściankach stanowią istotną barierę dla małych zwierząt. Tym samym konieczne jest uwzględnienie rozwiązań umożliwiających wydostanie się z nich uwięzionych zwierząt. Za najwłaściwsze należy uznać odcinkową rezygnację z korytek, i zastąpienie ich elementami o łagodniej nachylonych skarpach, optymalnie rowami ziemnymi.

Inwestycja obejmuje rozbiórkę istniejącego mostu ponad rzeką Krzna Północna i zastąpienie go nowym obiektem. Pomimo tego, że w Krznie Północnej nie potwierdzono obecności chronionych gatunków ryb, konieczne jest zapewnienie odpowiedniej organizacji robót oraz wprowadzenie rozwiązań ograniczających możliwość przedostania się do rzeki odpadów pochodzących z rozbiórki. Z kolei nowy obiekt powinien posiadać parametry umożliwiające migrację drobnych zwierząt wzdłuż koryta.

W ramach prac związanych z wykonaniem nowego mostu, przewidziano odcinkowe umocnione koryta rzeki, ale bez korekty jego trasy. Zakres robót obejmował będzie ok. 72-metrowy odcinek rzeki, na którym wykonana zostanie nowa niweleta dna, z jednoczesnym jego wyrównaniem i odmuleniem. Projektowaną niweletę dna dostosowano do jednolitego spadku dna na dłuższym odcinku rzeki. Ponadto przewiduje się wyprofilowanie skarp do nachylenia 1:1,5 oraz umocnienie z wykorzystaniem materacy gabionowych. Niezależnie od zaproponowanych rozwiązań, materace gabionowe po ich ułożeniu należy zahumusować ponad poziomem wody w rzece. Takie rozwiązanie ułatwi spontaniczne zadarnienie brzegów rzeki oraz nadanie korytu seminaturalnego charakteru.

W dokumentacji projektowej zaproponowano stałe zabezpieczenie drogi DK 63 ogrodzeniem herpetologicznym, na wysokości zinwentaryzowanych zbiorników SP10 i SP11. Ze względu na uwarunkowania terenowe i proponowane rozwiązania projektowe, a przede wszystkim stały charakter zabezpieczenia, należy zrezygnować z zastosowania siatki metalowej na rzecz dedykowanych pełnych rozwiązań tj. prefabrykatów betonowych bądź laminatów bądź prefabrykatów stalowych, wkomponowanych w nasyp drogi. Na końcach ogrodzeń należy uwzględnić tzw. zawrotki.

Aby zapewnić możliwość migracji płazów pomiędzy zbiornikami SP10 i SP11, konieczne jest uwzględnienie na problemowym odcinku przepustu pod drogą. Mając na

względnie niweletę istniejącej drogi, proponuje się wykonanie przepustu w formie tunelu. Tego typu rozwiązania były realizowane m.in. w ramach projektu „Ochrona płazów na obszarach Natura 2000 w północno-wschodniej Polsce” LIFE12 NAT/PL/00006. Informacje dotyczące proponowanych rozwiązań dostępne są na stronie <https://czlowiekiprzyroda.eu/ochrona-plazow-natura-2000>.

Istotną funkcję na etapie realizacji inwestycji będzie pełnił nadzór przyrodniczy. W jego zakresie pozostaje nadzór nad odpowiednią organizacją robót oraz poprawnością wykonania obiektów mających na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań na gatunki zwierząt. Należy pamiętać, że wykonanie czynności ustawowo zakazanych w stosunku do dziko występujących zwierząt, roślin lub grzybów należących do gatunków chronionych, każdorazowo wymaga zezwolenia wydawanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody, które określają szczegółowo warunki realizacji wnioskowanych działań. Wydaje się, że sama kontrola terenu inwestycji pod kątem obecności gatunków zwierząt nie musi być prowadzona przez osoby sprawujące nadzór przyrodniczy. Dobrym rozwiązaniem jest przeszkolenie pracowników budowy na okoliczność postępowania z osobnikami zwierząt stwierdzonymi na placu budowy.

Autorzy raportu zaproponowali wykonanie tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych. Niemniej z uwagi na czas jaki upłynął od przygotowania dokumentacji, w tym przeprowadzenia inwentaryzacji przyrodniczej, odstąpiono o jednoznaczne wskazania odcinków koniecznych do zabezpieczenia. O ich lokalizacji powinien decydować nadzór przyrodniczy, biorąc pod uwagę zarówno termin realizacji inwestycji, jak i aktualnie panujące warunki pogodowe. Z pewnością zasadne jest wprowadzenie tego typu rozwiązań w rejonie Krzyny Północnej oraz zinwentaryzowanych zbiorników SP10 i SP11 w km 299+000 - 299+100.

Ochronie płazów będzie sprzyjać ograniczenie dostępności zbiorników retencyjnych. Należy pamiętać, że gromadzone w nich wody mogą być zanieczyszczone. Nawet jeśli jakość odprowadzanych do zbiorników wód będzie spełniała określone przepisami normy, to z czasem szkodliwe substancje będą podlegały akumulacji, przede wszystkim w osadach dennych. Odrębny problem stanowi opróżnianie zbiorników. Nawet jeśli woda po ustaniu opadu będzie szybko odprowadzona, to możliwe jest powstanie płytkich zastoisk wody, stanowiących atrakcyjne siedlisko dla płazów. W okresach suszy zbiorniki mogą wyschnąć, co może stanowić zagrożenie dla ewentualnie zasiedlających je osobników, w tym form rozwojowych.

W związku z tym, że skuteczność ogrodzeń herpetologicznych o średnicy oczek poniżej 0,5 cm nigdy nie będzie pełna, konieczne jest zastosowanie pochylni ewakuacyjnych, umożliwiających wydostanie się osobników zasiedlających zbiornik, poza ogrodzony teren.

Ochronie płazów będzie sprzyjało także zabezpieczenie elementów kanalizacji deszczowej. Ponadto łagodne wyprofilowanie skarp rowów oraz ich zadarnienie umożliwi zachowanie możliwości migracji małych zwierząt po powierzchni drogi, także na odcinkach na których nie przewidziano obiektów o funkcji ekologicznej.

Na trasie przebiegu drogi krajowej nr 63 występują obszary zabudowane oraz obszary niezabudowane wśród pól uprawnych, łąk i lasów. Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z rozbudową drogi istniejącej, zatem warunki krajobrazowe praktycznie nie ulegną zmianie. Istniejąca droga krajowa kształtuje krajobraz w stanie istniejącym.

Z przedłożonego raportu wynika, że realizacja inwestycji nie będzie związana z pracami wyburzeniowymi budynków mieszkalnych i gospodarczych.

Rozbiórce podlegać będą tylko obiekty inżynierskie, tj. przepusty, w tym min. przepust na rzece Krzna Północna oraz kładka.

Lokalnie demontażowi podlegać będą ogrodzenia istniejących nieruchomości.

Nie przewiduje się prowadzenia prac rozbiórkowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U.2019, poz.1839 ze zm.) nie będących przedmiotem wniosku.

W ramach wnioskowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono kolizji z obiektami będącymi przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko.

Jak wskazano w przedłożonym raporcie na terenie planowanej inwestycji nie występuje żadna kolizja z obiektami figurującymi w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz wpisanymi do rejestru zabytków.

Na terenie gminy Łuków znajdują się zabytki i są nimi niżej wymienione obiekty, przy czym odległość od analizowanej inwestycji jest znaczna i wynosi powyżej 0,5 km:

- zespół dworsko-parkowy w Ryżkach,
- pomnik ku czci księdza Stanisława Brzózki w pobliżu Dąbrówki, położony w Lasach „Jata”,
- pomnik ku czci partyzantów AK w pobliżu Gręzówki, położony w lasach „Jata”,
- pomnik partyzantów polskich i radzieckich w pobliżu miejscowości Żdżary, położony w lasach „Jata”,
- zespół dworski w Kownatkach,
- kapliczka drewniana w Gręzówce,
- zespół folwarczny i zespół leśniczówki w Kryńszczaku.

W gminie Łuków przy granicy z gminą Wiśniew w bliskim sąsiedztwie drogi (ok. 12 m od pasa drogowego) w lasach należących do Łukowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu występuje pomnik – miejsce pamięci narodowej.

Przy realizacji inwestycji winny być przestrzegane zapisy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz.1292) stanowi: kto, w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia;
- niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie z dnia 20.11.2017r., znak IN.I.5152.190.1.2017 w pasie drogowym zlokalizowane jest stanowisko archeologiczne Gołaszyn 4 (obszar AZP 62-79), a w sąsiedztwie pasa inwestycji występują stanowiska archeologiczne: Gołaszyn 37 (obszar AZP 62-79), Biardy 2, Biardy 3, Biardy 4 (obszar AZP 61-79). W miejscowości Biardy na terenie posesji nr 29, znajduje się kapliczka przydrożna ujęta w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Zestawienie stanowisk archeologicznych z podaniem przybliżonych odległości od planowanej drogi bądź kolizji:

Lp.	Klasyfikacja stanowiska	Miejscowość	Nr AZP	Kilometraż ok.	Odległość ok. [m]	Kolizja T/N
	Ślad osadnictwa:					

1	wczesne średniowiecze (XI-XIIw.)	Gołaszyn	37 AZP 62-79	294+450	430	N
2	Osada: późn. średniowiecze; wieś: okres nowożytny	Gołaszyn	4 AZP 62-79	296+920- 297+380	w kolizji ~103,8 ara z ~ 4176, arów	T
3	Osada: okres nowożytny (XVII- XVIIIw.)	Biardy	2 AZP 61-79	288+160	145	N
4	Ślad osadnictwa: neolit-wczesna epoka brązu	Biardy	3 AZP 61-79	288+320	150	N
5	Ślad osadnictwa: okres nowożytny	Biardy	4 AZP 61-79	288+800	160	N

Jak wynika z raportu, w kilku miejscach projekt przewiduje przeniesienie kapliczek kolidujących z inwestycją (przesunięcie) w inne miejsce.

Ziemne prace budowlane będą odbywać się na zasadach określonych w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, a przed rozpoczęciem skonsultowane zostaną z Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewę, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Przyjęte technologie i planowane działania związane z realizacją inwestycji pozwolą na zminimalizowanie uciążliwości związanych z ekstremalnymi zjawiskami atmosferycznymi i prognozowane zmiany klimatu.

Na etapie projektowania zakłada się, aby infrastruktura była odporna przede wszystkim na ekstremalne zdarzenia pogodowe takie jak nawałne deszcze oraz ich skutki (powódzie, podtopienia), a także na wahania temperatury.

Zwiększenie odporności w kontekście realizacji polityki adaptacji do zmian klimatu będzie realizowane poprzez:

- zastosowanie materiałów konstrukcyjnych odpornych na wysokie i niskie temperatury,
- zastosowanie nawierzchni odpornych na erozję wietrzną i wodną,
- profilowanie dróg w sposób umożliwiający szybkie ich odwodnienie podczas intensywnych lub długotrwałych opadów oraz burz

Zmiany klimatyczne obserwowane w ujęciu całego kraju nie będą oddziaływały w sposób negatywny na funkcjonowanie planowanej Inwestycji. Zmiany klimatu polegające na jego ociepleniu nie stanowią znaczącego zagrożenia dla trwałości infrastruktury transportu.

W raporcie zawarto informację, że ponad jedna czwarta emisji dwutlenku węgla pochodząca z transportu pochodzi z samochodów ciężarowych. Z prognozy ruchu wynika, iż na terenie analizowanej drogi w potoku ruchu będą przeważać pojazdy osobowe. Pojazdy ciężarowe i autobusy będą stanowić niewielki udział zakładanego natężenia.

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Rozporządzenie

Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 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 (Dz. U. z 2016 r., poz. 138), dlatego w niniejszej decyzji nie nałożono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Zgodnie z raportem, poważna awaria (w kontekście przedmiotowej inwestycji – wypadek drogowy), to zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia bądź zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne.

Trasy i sposób przewozu substancji niebezpiecznych regulowany jest specjalnymi przepisami. Służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie katastrof ekologicznych są Służby Ratownictwa Chemicznego Państwowej Straży Pożarnej.

W aspekcie narażenia środowiska, wynikającego z awarii z udziałem substancji niebezpiecznych, rozpatrywany odcinek drogi może generować zagrożenia dla następujących elementów środowiska:

- zagrożenie zdrowia lub życia (w rejonie zdarzenia),
- gruntu (w rejonie zdarzenia),
- wód powierzchniowych (w miejscach zrzutu do cieków naturalnych lub rowów melioracyjnych wraz z możliwością migracji zanieczyszczeń w dół zlewni),
- wód podziemnych (w rejonie zdarzenia).

Sytuacje awaryjne, w wyniku, których mogą wystąpić zdarzenia kwalifikowane, jako poważne awarie mogą mieć miejsce zarówno na etapie budowy, jak i po oddaniu obiektu do eksploatacji.

W okresie realizacji zagrożenie jest niewielkie, ograniczone ilościowo i jakościowo do materiałów pędnych pojazdów i maszyn roboczych. W okresie eksploatacji awaryjnemu uwolnieniu mogą ulec wszystkie substancje przewożone transportem drogowym.

W przedłożonym raporcie oceniono ryzyko wystąpienia katastrof naturalnych, katastrof budowlanych lub poważnych awarii istotnych dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dla przedmiotowej inwestycji wyliczono prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii. Zestawienie poszczególnych zagrożeń zestawiono w tabelach.

Akceptowalny poziom ryzyka związany z zagrożeniem środowiska odpowiada prawdopodobieństwu $\leq 4,0 \times 10^{-5}$ wystąpienia awarii transportowej z udziałem niebezpiecznych substancji determinującej poważne skutki dla środowiska.

Poważne awarie zalicza się do tzw. zdarzeń przypadkowych. Ocenia się, że prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkadziesiąt lat lub rzadziej.

Dla planowanej inwestycji nie przewiduje się zwiększonego ryzyka wystąpienia poważnej awarii.

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

Zgodnie z art. 82 ust. 2 ustawy oś właściwy organ stwierdza konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

1. posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko lub wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18, oraz pozwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4b;
2. ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
3. 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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w wyniku przeprowadzonej analizy przedłożonych dokumentów oraz stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie nie stwierdził konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Według ustaleń raportu ze względu na położenie, charakter przedsięwzięcia oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z powyższym nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko przed realizacją przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 54) obszar ograniczonego użytkowania m.in. dla budowy dróg tworzy się w sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu. W przypadku przedmiotowej inwestycji z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika, konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W przypadku, gdy standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

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

Organ rozstrzygający przeprowadził przedmiotowe postępowania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi jego uprawnienia jak i w oparciu o przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Stronom postępowania zapewniono czynny udział w postępowaniu, w szczególności poprzez wgląd do akt sprawy, możliwość uzyskania kopii dokumentów, jak również poprzez zapoznanie się z całością zebranego materiału dowodowego i zapewnienie terminu do złożenia nowych wniosków dowodowych.

Zakończone postępowanie zostało przeprowadzone z zachowaniem zasady prawdy obiektywnej, zasady pogłębiania zaufania Obywateli do organów Państwa, zasady informowania stron i pozostałych uczestników postępowania oraz zasady czynnego udziału stron postępowania. Analiza zebranego materiału dowodowego pozwoliła na wydanie końcowego rozstrzygnięcia zawierającego zasadne odniesienia zawarte w rozstrzygnięciu decyzji.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

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

POUCZENIE

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

Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania stronom przysługuje możliwość zrzeczenia się praw do wniesienia odwołania. Zrzeczenie się prawa do odwołania następuje w formie oświadczenia. Oświadczenie to należy złożyć do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie.

Z dniem doręczenia oświadczenia o zrzeczeniu się praw do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.
2. Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie

Beata Sielewicz

Otrzymują:

1. GDDKiA Oddział w Lublinie reprezentowana przez pełnomocnika
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art.49 Kpa poprzez obwieszczenie
3. Aa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łukowie
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siedlcach
4. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie

Załączniki do decyzji
Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie
z dnia 21 listopada 2024 r.
znak: WOOŚ.420.123.2018.PP

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112).

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej nr 63 od km 287+884 do km 299+348,30 (299+327,20 według stanu projektowanego).

Projektowane przedsięwzięcie będzie realizowane na odcinku drogi położonym w województwie lubelskim na terenie powiatu łukowskiego, gmina Łuków (obręb Łuków, Gołaszyn, Krynka, Biardy) i miasto Łuków oraz w województwie mazowieckim na terenie powiatu siedleckiego, gmina Wiśniew (obręb Okniny).

Początek odcinka drogi DK63, która podlega rozbudowie ma miejsce w km 287+884 w rejonie granicy województwa mazowieckiego i lubelskiego a koniec opracowania ma miejsce w km 299+348,30. Zaraz za końcowym odcinkiem drogi DK63 przebiega linia kolejowa nr 12 Skierniewice – Łuków i nr 26 Radom-Łuków, która krzyżuje się z dalszym odcinkiem DK63 nie będącym przedmiotem wniosku.

Na końcu opracowania odcinek drogi nr 63, podlegający rozbudowie krzyżuje się z łącznicą kolejową linii nr 523 Trzaskoniec – Poważe.

Na trasie przebiegu drogi krajowej nr 63 występują obszary zabudowane oraz obszary niezabudowane wśród pól uprawnych, łąk i lasów.

Zakres prac w ramach rozbudowy drogi krajowej nr 63 obejmuje m.in.:

- poszerzenie istniejącej jezdni wraz z pełną wymianą konstrukcji o nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie pasa manewrowego w osi jezdni na terenie zabudowy,
- przeniesienie i odtworzenie miejsca do zawracania pojazdów użytkowanego przez pojazdy szkolne, służby komunalne i utrzymaniowe,
- wykonanie stanowiska – odrębnych, kierunkowych zatok – przeznaczonych na miejsca kontroli i ważenia pojazdów,
- przebudowę istniejących zatok autobusowych i budowę nowych, przeznaczonych dla obsługi pojazdów komunikacji zbiorowej,
- budowę ciągów pieszych w rejonie zatok autobusowych,
- przebudowę ciągów pieszych i rowerowych,
- zapewnienie obsługi komunikacyjnej terenu przyległego do drogi poprzez przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych,
- rozbiórkę istniejących obiektów inżynierskich (przepustów),
- rozbiórkę istniejącego przepustu drogowego i budowę mostu na rz. Krzna Północna oraz budowę obiektu tymczasowego,
- wykonanie przebudowy koryta (regulacja) i umocnienie rzeki Krzna Północna (wykonanie budowli regulacyjnych),
- przebudowę sieci uzbrojenia terenu: sieci elektroenergetycznej nN i SN, sieci wodociągowe, sieci kanalizacyjne, sieci gazowe, sieci telekomunikacyjne),

- uporządkowanie oznakowania poziomego i pionowego drogi,
- budowę elementów odwodnienia drogi,
- budowę kanału technologicznego;

W ciągu DK63 przewidziano zabudowę stanowiska dla kontroli i ważenia pojazdów w km ok. 296+018 drogi krajowej. W celu oznakowania m.in. prowadzonych czynności związanych z wykonywaniem kontroli ruchu, dla relacji Siedlce – Łuków zostaną zabudowane po obu stronach stanowiska dla kontroli znaki o zmiennej treści, budowa stanowiska stacji meteorologicznej, stacji pomiaru ruchu, kamery monitoringu wizyjnego.

W ramach zadania inwestycyjnego zaplanowano przebudowę istniejących miejsc obsługi podróżnych wykonując normatywne zatoki autobusowe. Łącznie 18 zatok autobusowych (po 9 dla każdego kierunku ruchu).

Na obszarach zabudowanych tj. na odcinkach ok.: od km 287+980 do km 289+390, od km 289+520 do km 291+400, od km 297+230 do km 299+070, zaprojektowano pas manewrowy (pomiędzy pasami ruchu) dla zapewnienia bezpiecznego włączenia pojazdów do ruchu wyjeżdżających z sąsiadujących z drogą nieruchomości. W pasie manewrowym zostaną zabudowane wyniesione wyspy ograniczające możliwość wyprzedzania. Pasy będą służyły tylko dla celów zjazdu z drogi lub włączenia do ruchu.

W ciągu drogi krajowej nr 63 występują skrzyżowania zwykłe z drogami bocznymi powiatowymi i gminnymi. Są to drogi zarówno gruntowe, jak również o nawierzchni bitumicznej.

Na odcinku przebiegu drogi krajowej DK 63 przez miasto Łuków występują skrzyżowania w jednym poziomie z następującymi liniami kolejowymi:

- w km 299+167,90 z łącznicą kolejową Nr 523 Trzaskoniec – Poważe,
- w km 299+310,51 z dwutorową linią kolejową Nr 12 Skierniewice – Łuków,
- w km 299+325,23 z dwutorową linią kolejową Nr 26 Radom – Łuków.

Dla projektowanej drogi krajowej przyjęto następujące założenia i parametry do projektowania:

– klasa drogi	GP,
– liczba jezdni	1,
– liczba pasów ruchu	2+dodatkowy pas manewrowy (obszar zabudowy),
– szerokość jezdni ok.	7,0 m na odcinkach bez pasa manewrowego 10,5 m na odcinkach z pasem manewrowym,
– szerokość pasa ruchu ok.	3,50 m,
– szerokość pobocza ziemnego ok.	1,50 m,
– szerokość chodników ok.	1,5 – 2,0 m,
– szerokość ciągu pieszo-rowerowego	ok. 3,7 m

Parametry zatok autobusowych:

– szerokość zatoki postojowej	3,00 m,
– skos wyjazdowy z drogi krajowej	1:8,
– skos wjazdowy na drogę krajową	1:4,
– długość krawędzi zatrzymania (peronu)	20,00 m,
– promień wyokrąglenia załomów krawędzi	30,00 m,
– pochylenie poprzeczne	2,00%.

Rodzaj projektowanych nawierzchni:

- Nawierzchnia o skuteczności akustycznej około 1,5 dB,
 - Odcinek od km 287+884 do km 291+440,
 - Odcinek od km 296+150 do km 299+297,

– Nawierzchnia standardowa asfaltowa

- Odcinek od km 291+440 do km 296+150.

Odcinki wyłączone z prac nawierzchniowych w rejonie przejazdów kolejowych:

- km 299+152 (km istniejący 299+173 - km 299+176 (km istniejący 299+198)
- km 299+297 (km istniejący 299+318) – km 299+327 (km istniejący: 299+348) /koniec zakresu opracowania/.

W ramach realizacji inwestycji planowana jest budowa mostu na rzece Krzna Północna. W stanie obecnym w miejscu projektowanego mostu znajduje się betonowy przepust ramowy o konstrukcji zamkniętej z równoległymi do osi drogi skrzydełkami. Istniejący obiekt znajduje się w złym stanie technicznym, a ponadto nie spełnia wymaganych parametrów technicznych dla drogi o projektowanej kategorii ruchu oraz posiada zbyt mały przekrój hydrauliczny.

Przepust został przeznaczony do rozbiórki ze względu na: zły stan techniczny obiektu, niewystarczające światło poziome, przesunięcie osi drogi w planie ok. 1,44 m oraz podniesienie niwelety projektowanej do poziomu 163.24 m n.p.m.

Z lewej strony istniejącego przepustu na wylocie w odległości ok. 9.76 m od istniejącej osi drogi krajowej znajduje się kładka dla pieszych o całkowitej długości 10.50 m (teoretycznej $L_t = 7.50$ m) o konstrukcji zespolonej stalowo-betonowej. Szerokość ciągu pieszego na kładce 1.50 m. Kładka przewidziana jest do rozbiórki, ruch pieszo-rowerowy zostanie przeniesiony na nowoprojektowany most.

Projektowany most na rzece Krzna Północna ma na celu przeprowadzenie ruchu samochodowego, pieszego oraz rowerowego w ciągu drogi krajowej nr 63 w km ok. 296+842,23. Most zaprojektowany został do przenoszenia obciążeń użytkowych klasy „A”.

Most zaprojektowany został w postaci jednonawowej, żelbetowej ramy otwartej. Kształt obiektu w planie oraz profilu został dostosowany do parametrów drogi krajowej oraz znajdującego się cieku i przylegającego terenu. Rozpiętość mostu w świetle ścian wynosi 10,0 m. W przekroju poprzecznym obiekt został dostosowany do projektowanych rozwiązań drogowych.

Dane techniczne mostu na rzece Krzna Północna:

Rozpiętość teoretyczna przęsła ok.	$L_0 = 10,726$ m
Rozpiętość w świetle ścian ok.	$L_s = 10,025$ m
Długość obiektu ok.	$L = 11,428$ m
Szerokość całkowita ok.	$b = 15,20$ m
Przekrój ruchowy	2x3,5 m pasy ruchu + 1,5 m chodnik + 2,0m ścieżka rowerowa + + 1,5 m chodnik
Ustrój nośny	żelbetowa rama otwarta

Po zakończeniu prac na cieku związane z realizacją obiektów inżynierskich, parametry geometryczne koryta (pochylenie, szerokość) zostaną odtworzone do warunków początkowych. Wielkość i dynamika przepływu wody nie ulegną zmianie. Dla zabezpieczenia trwałości obiektu inżynierskiego przewiduje się odcinkowe (około 72 m) umocnienie koryta. Umocnienie cieku sprawi, iż koryto rzeki będzie stabilne (brak erozji i akumulacji rumowiska) w rejonie przeprawy mostowej. Umocnienie obejmie tylko skarpy koryta rzeki. Umocnienie wykonane zostanie z naturalnego kamienia wypełniającego siatki

gabionowe ułożonego na geowłókninie. Umocnienie zostanie rozpoczęte i zakończone palisadą z kołków drewnianych. Zarówno dno, jak i suche półki będą wykonane z nieumocnionego gruntu naturalnego. Tak zastosowane gabiony, nie będą stanowiły pułapki lub zagrożenia dla zwierząt lądowych. Wykształcone półki ziemne udrożnią dolinny korytarz ekologiczny, który nie istnieje pod obiektem istniejącym. Środowisko wodne rzeki Krzna Północna i powiązane z nim ekosystemy zostaną zabezpieczone również w okresie eksploatacji drogi. W rozwiązaniach technicznych systemu odwodnienia drogi uwzględniono zarówno kontrolę jakości (osadnik i separator) jak i ilości (retencja) odprowadzanych wód.

Z realizacją przedsięwzięcia związana będzie likwidacja przepustów drogowych w następującej lokalizacji (km projektowany ok.): 287+891,10; 288+236,20; 288+645,20; 288+985,60; 289+244,90; 289+989,90; 290+262,00; 298+432,80; 299+155,00; 299+180,00.

Wszystkie linie infrastruktury będące w kolizji z projektowanym układem drogowym (doziemne kable energetyczne, doziemne kable telefoniczne, wodociąg, gazociąg, skrzyżowania z napowietrznymi liniami elektrycznymi NN, SN, skrzyżowania z napowietrzną linią telefoniczną) zostaną przebudowane zgodnie z warunkami wydanymi przez ich właścicieli w sposób, nie naruszający skrajni drogi, nośności i stateczności podłoża oraz nawierzchni drogi.

Projektuje się przebudowę istniejącego układu odwodnienia drogi DK 63 oraz budowę nowej kanalizacji dla potrzeb odwodnienia planowanej inwestycji. Wody opadowe odprowadzane będą poprzez spadki poprzeczne i podłużne pasów drogowych, skąd trafią do wpustów deszczowych, a następnie po podczyszczeniu we wpustach do odbiorników naturalnych lub jest rozsączane w komorach drenażowych.

Urządzenia zatrzymujące zawiesiny (wpusty deszczowe, osadniki wirowe) zapewnią uzyskanie parametrów wód opadowych i roztopowych podczyszczonych odprowadzanych do środowiska w granicach wartości dopuszczalnych obowiązującymi przepisami.

Rozwiązania projektowe przewidują montaż studzienek kanalizacyjnych z prefabrykowanych kręgów betonowych.

Wpusty deszczowe uliczne wykonane będą z typowych kręgów betonowych zintegrowanych z osadnikiem z nasadą żeliwną z zawiasem i rygłem wg PN-EN-124:2000. Przed urządzeniami retencyjno-rozsączającymi oraz przed zbiornikami jako element podczyszczający zastosowane zostaną osadniki wirowe.

Na odcinkach drogi, której zlewnie bezpośrednio należą do rzeki Krzny Północnej przed zrzutem do rzeki zaprojektowane zostaną osadniki i separatory lamelowe. Urządzenia te będą przyjmowały wody nie tylko z projektowanej drogi, ale również z przyległego terenu miejskiego. Separatory lamelowe zostaną zlokalizowane w: km 296+820 (separator lamelowy 40/400), km 296+875 (separator lamelowy 65/650).

Elementy odwodnienia planowane do wykonania w ramach budowy drogi krajowej nr 63 przewiduje się wykonanie odwodnienia w postaci:

- systemu kanalizacji deszczowej obejmującej odprowadzenie wód opadowych poprzez wpusty drogowe na odcinkach zabudowy odcinkowych rowów przydrożnych (poza zabudową),
- prefabrykowanych, betonowych koryt odwodnieniowych zlokalizowanych u podnóża skarpy nasypu w odcinkach poza zabudową,
- zbiorników retencyjnych otwartych i studni chłonnych,
- odcinków rowów łączących zbiorniki retencyjne z rowami melioracyjnymi w terenie.

Na kolektorach z materiału GRP zaprojektowano tzw. studzienki zintegrowane (fabryczne) składające się z rury przewodowej (prostej lub załamanej) wykonanej z żywicy poliestrowych.

W miejscach, gdzie nie ma odbiorników naturalnych projektuje się urządzenia retencyjno-rozsączające w formie studni chłonnych oraz komór drenażowych. Jako elementy rewizyjne między komorami drenażowymi zaprojektowano studnie betonowe.

W ramach inwestycji projektowane są zbiorniki retencyjne otwarte. Dobór zbiorników przeprowadzono na bazie obliczeń wartości spływów z poszczególnych zlewni metodą porównania wartości spływów dla deszczy o różnym prawdopodobieństwie wystąpienia i czasie trwania. Za minimalną pojemność czynną zbiornika retencyjnego przyjęto wartość spływu dla najbardziej niekorzystnego wariantu rodzaju deszczu. W związku z koniecznością ograniczenia zrzutu wody do rowów R-10 i R-11 ilość odprowadzanych wód deszczowych została ograniczona do wartości równoważnej odpływowi ze zlewni naturalnej o tej samej powierzchni. Takie rozwiązanie wyeliminuje ryzyko przeciążenia koryta zbiornika retencyjnego otwartego, spowodowane uszczelnieniem części powierzchni zlewni każdego z odbiorników. Ze względu na niekorzystne warunki gruntowo-wodne (wysoki i zmienny poziom wód gruntowych) projektuje się zbiorniki betonowe szczelne. Dla bezpieczeństwa ludzi zbiorniki retencyjne będą wygrodzone siatką stalową, ogrodzeniową. Aby zapobiec przenikaniu do zbiorników płazów siatka ogrodzeniowa będzie zintegrowana z siatką herpetologiczną o oczkach nie większych od 0,5 cm.

Wykaz zbiorników retencyjnych

Nazwa zbiornika	km drogi	Powierzchnia [m ²]	Pojemność [m ³]	Rzędna dna [m]	Wysokość czynna [m]
ZB 1	287+939	882	981	158.40	1.0
ZB 2	288+233	2315	2515	157.45	1.0
ZB 3	288+682	1688	1833	159.80	1.0
ZB 4	288+974	1175	1303	160.08	1.0

Dla odbioru wód deszczowych z projektowanych rowów projektuje się studnie wpadowe zintegrowane z osadnikiem.

Poniżej zbiorników retencyjnych projektuje się studnię regulacyjną betonową z korytkowym regulatorem montowanym na „mokro” – na odpływie wewnątrz studzienki. Na dopływie do studni zamontowana zostanie zastawka kanałowa ze stali nierdzewnej z adapterem do montażu w studni kołowej z wyprowadzonym trzpieniem do otwierania/zamykania zastawki. Konstrukcję studni stanowi studnia z kręgów betonowych wykonana zgodnie z wytycznymi studni betonowej.

Wyloty kolektorów kanalizacji do rowów innych niż przydrożne (odbiorników końcowych) zostaną wykonane, jako dokowe. Dno i skarpy odbiorników w rejonie wylotów zostaną umocnione.

Projektowane odwodnienie drogi DK 63 w miejscu lokalizacji ujęcia wody w Gołaszynie uwzględniło istniejące ujęcie wód. Warunki odwodnienia w tym miejscu po uruchomieniu inwestycji w stosunku do stanu obecnego (istniejącej drogi) zostaną poprawione i zapewnią bezpieczeństwo środowiska wodno-gruntowego w tym rejonie i na całej trasie drogi. Planowana inwestycja nie wpłynie na obecnie panujące warunki gruntowe w rejonie istniejącego ujęcia wód w Gołaszynie.

2. Wykaz działek ewidencyjnych przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów:

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Działka
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1418
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1422
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1423
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1421/2
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1425/2
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1426/1
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1426/2
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1426/3
Lubelskie	Łukowski	Łuków	0015 Krynka	1427/2
Mazowieckie	Siedlecki	Wiśniew	0016 Okniny	1521
Mazowieckie	Siedlecki	Wiśniew	0016 Okniny	1693
Mazowieckie	Siedlecki	Wiśniew	0016 Okniny	1515/1
Mazowieckie	Siedlecki	Wiśniew	0016 Okniny	1515/2
Mazowieckie	Siedlecki	Wiśniew	0016 Okniny	1522/1
Mazowieckie	Siedlecki	Wiśniew	0016 Okniny	1522/2
Mazowieckie	Siedlecki	Wiśniew	0016 Okniny	1522/3
Mazowieckie	Siedlecki	Wiśniew	0016 Okniny	1532/3

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie

Beata Siewicz