Hrubieszów, dnia 11.03.2025 r.

RGNR.6220.7.2022

**DECYZJA**

**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 80, art. 82 i 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska
oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.) (dalej jako ustawa ooś)
i § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) oraz w związku z art. 10, art. 49, art. 104, art. 106, art. 107 i art. 109 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 22.09.2022 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, złożonego przez Województwo Lubelskie - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie w imieniu którego działa pełnomocnik Inwestora Roden Road Design Polska Sp. z o.o. reprezentowany przez Panią ,

**orzekam**

*określić środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie północnej obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków - Dołhobyczów - granica państwa” w wariancie 1-W1.*

W trakcie realizacji inwestycji należy zachować następujące warunki i wymagania:

**I.** Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

**1.** Zaplecze budowy oraz przebieg prac budowlanych należy zorganizować w sposób minimalizujący zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego, w tym:

1. stosować wyłącznie sprawny technicznie sprzęt, maszyny budowlane i środki transportu, bez śladów wycieków płynów eksploatacyjnych i substancji ropopochodnych;
2. miejsca składowania materiałów i substancji podatnych na wsiąkanie do gruntu zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi. Place budowy i bazy sprzętowe należy wyposażyć w środki chemiczne, sorbenty, maty neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych;
3. przedsięwzięcie realizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i jak najmniejsze przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren sąsiadujący z inwestycją należy przywrócić do poprzedniego stanu;
4. zaplecze budowy, bazy materiałowe i sprzętowe lokalizować poza dolinami cieków wodnych;
5. w przypadku zaistnienia konieczności odwadniania np. wykopów budowlanych, czas prowadzonych prac odwodnieniowych powinien być skrócony do minimum tj. do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót, celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac;
6. wody opadowe i roztopowe pochodzące z odwodnienia wykopów podczyszczać mechanicznie
z zawiesiny przed wprowadzeniem ich do wód powierzchniowych;
7. wszystkie prace inwestycyjne prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji;
8. roboty budowlane prowadzone w rejonie cieków wodnych i rowów nie powinny powodować długotrwałego zaburzenia przepływów, zamulenia, mącenia wód oraz emisji skutkujących zanieczyszczeniem wód;
9. wszelkie prace w dolinach cieków wodnych i rowów związane z budową lub przebudową przepustów należy prowadzić przy niskich stanach wód;
10. w fazie budowy lub przebudowy przepustów itp. w przypadku zaistnienia potrzeby wzmacniania, zabezpieczania skarp przed ich zniszczeniem spowodowanym działaniem ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych zaleca się zastosowanie metod naturalnych (np. faszyny) oraz osłon zabezpieczających przed zanieczyszczeniem cieków;
11. prace związane z utrzymaniem brzegów powinny opierać się na wykorzystaniu naturalnych materiałów (m. in. drewno, kamienie), a zakres tych prac powinien zostać ograniczony do niezbędnego minimum;
12. na etapie realizacji przedsięwzięcia ściany wykopów i skarpy nasypów w miarę możliwości zabezpieczać przed niszczącą działalnością wód opadowych i roztopowych;
13. zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty przenośne z wywozem nieczystości płynnych do oczyszczalni ścieków zapewnianym przez wyspecjalizowane firmy.

**2.** Zastosować urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe (osadniki) przed zbiornikami retencyjnymi (jeżeli zostaną wykonane).

**3.** Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi odprowadzać do otwartych rowów trawiastych, rowów zamkniętych, kanalizacji deszczowej, zbiorników retencyjnych.

**4.** Utrzymywać system odwodnieniowy drogi w pełnej sprawności technicznej poprzez prowadzenie systematycznego przeglądu i konserwacji.

**5.** Parametry wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do odbiornika powinny spełniać wymagania odnośnie jakości w zakresie zawartości zawiesin ogólnych - do 100 mg/l i substancji ropopochodnych - do 15 mg/l.

**6.** Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie zakłócać swobodnego przepływu wody w cieku oraz nie zaburzyć stosunków wodnych na omawianym terenie.

**7.** Całość robót wykonać zgodnie z „warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych”.

**8.** W rozwiązaniach projektowych, a w konsekwencji w realizacji inwestycji, należy zastosować wszystkie zalecane w opracowanym raporcie zabezpieczenia dla środowiska wodno - gruntowego przed ewentualnym zagrożeniem, ze szczególnym uwzględnieniem wód podziemnych stanowiących zasoby wodne dla zaopatrzenia ludności w wodę.

**9.** Należy prowadzić prawidłową gospodarkę odpadami zarówno w fazie realizacji i eksploatacji
ww. przedsięwzięcia.

**10.** Prace budowlane należy wykonywać z zastosowaniem materiałów i technologii nie wpływających negatywnie na środowisko i w sposób:

1. maksymalnie eliminujący uciążliwość dla terenów sąsiednich ze szczególnym uwzględnieniem hałasu;
2. bezpieczny dla zatrudnionych przy tych pracach.

**11.** Należy zorganizować zaplecze budowy zapewniając odpowiednie warunki higienicznosanitarne i bhp dla pracowników, w tym wyposażyć w sanitariaty, opróżniane przez podmioty posiadające odpowiednie zezwolenia.

**12.** Dowóz i rozładunek materiałów na budowę oraz wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, zapobiegający wtórnemu zapyleniu, spełniający wymagania aktualnych przepisów w zakresie emisji spalin.

**13.** W celu ograniczenia pylenia podczas budowy należy przewidzieć zabezpieczenia mające na celu ochronę ludzi i środowiska.

**14.** Należy zastosować do obsiewu rowów i skarp gatunki traw i drzew odpornych na zasolenie.

**15.** Na etapie realizacji i eksploatacji należy dotrzymywać dopuszczalne poziomy hałasu określone
w przepisach szczegółowych dla zabudowy chronionej akustycznie.

**16.** W zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji i eksploatacji należy dotrzymywać dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń w powietrzu określone w przepisach szczegółowych.

**17.** W celu zminimalizowania negatywnego wpływu etapu realizacji przedsięwzięcia na ludzi, prace budowlane w sąsiedztwie terenów mieszkalnych prowadzić wyłącznie w porze dziennej (tj. w godzinach 6.00 - 22.00). W porze nocnej dopuszcza się prowadzenie wyłącznie tych robót, które wymagają zachowania ciągłości ze względów technologicznych.

**18.** Zaplecza budowy (z wyjątkiem zapleczy administracyjno-socjalnych), bazy sprzętu budowlanego w miarę możliwości lokalizować w oddaleniu od zabudowań mieszkalnych.

**19.** W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy eliminować jałową i przeciążającą pracę silników wykorzystywanych maszyn i pojazdów oraz unikać jednoczesnej pracy sprzętu najbardziej uciążliwego pod względem emisji hałasu i drgań do środowiska.

**20.** W celu zminimalizowania oddziaływania wynikającego z emisji drgań na etapie realizacji inwestycji,
w miejscach, gdzie prace prowadzone będą w pobliżu budynków stosować walce o możliwie najmniejszym zasięgu negatywnego oddziaływania.

**21.** W celu ograniczania natężenia ruchu w obrębie terenu inwestycji do transportu stosować samochody ciężarowe o optymalnej ładowności.

**22.** Wyłączać silniki pojazdów i maszyn budowlanych w trakcie przerw w pracy.

**23.** Transport materiałów sypkich, pylących i emitujących gazy (np. gorąca masa bitumiczna) odpowiednio zabezpieczać (plandeki lub innego rodzaju przykrycia).

**24.** W jak największym stopniu do podbudowy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach,
by ograniczyć operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy.

**25.** Celem ograniczenia możliwości pylenia stosować zraszanie planowanych dróg dojazdowych i placu budowy, szczególnie w okresie bezdeszczowym.

**26.** Odpady budowlane, niezanieczyszczone masy ziemne powstające podczas prac rozbiórkowych
i remontowych, wykorzystywać w miejscu ich powstawania. Nadmiar jako odpad przekazywać odpowiednim podmiotom posiadającym stosowne decyzje, celem dalszego zagospodarowania.

**27.** W przypadku stwierdzenia zanieczyszczenia wydobytych odpadów substancjami niebezpiecznymi (odpady o kodzie 17 05 05\*) należy magazynować je w pryzmach na utwardzonym terenie w wyznaczonym
i oznakowanym miejscu, zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych, a następnie przekazać odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne decyzje, celem dalszego zagospodarowania.

**28**. Place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

**29.** Zaplecza budowy, bazy magazynowania materiałów budowlanych, miejsca magazynowania mas ziemnych, miejsca postoju i tankowania pojazdów, miejsca magazynowania odpadów, lokalizować w pierwszej kolejności w liniach rozgraniczających określających obszar prowadzonych robót oraz w odległości minimum 50 m
od koryt rzek i innych cieków oraz od brzegów zbiorników wodnych i terenów leśnych.

**30.** Zaplecza budowy, bazy magazynowania materiałów budowlanych, miejsca magazynowania destruktu asfaltowego, miejsca postoju i tankowania pojazdów oraz miejsca magazynowania odpadów należy uszczelnić na przykład poprzez zastosowanie geomembrany lub innych materiałów spełniających analogiczną funkcję.

**31.** Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (humusu) powinno być poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego - herpetologa i ornitologa, pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt
w okresie 1-3 dni przed terminem zdjęcia humusu. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, zdejmowanie humusu należy wstrzymać oraz podjąć działania określone przez ww. nadzór.

**32.** W trakcie prac budowlanych unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych, rozlewisk. W przypadku ich powstania, bezpośrednio przed likwidacją, zasypaniem rowów itp., specjalista herpetolog z nadzoru przyrodniczego skontroluje je pod kątem zasiedlenia przez zwierzęta, w szczególności przez płazy. Stwierdzone osobniki należy przenieść poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych odpowiadających ich wymaganiom siedliskowym, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania
we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku.

**33.** Znajdujące się na terenie budowy wykopy (w tym liniowe, pod konstrukcje nośne), studzienki, dreny odwadniające i inne potencjalne pułapki ekologiczne, do których mogą wpadać płazy (i inne małe zwierzęta), należy zabezpieczyć w taki sposób, aby uniemożliwić im dostanie się do nich (np. poprzez stosowanie szczelnych przykryć, wygrodzeń) lub też zastosować rozwiązania umożliwiające samodzielne wydostanie
się z nich (np. pochylnie, pozostawianie wypłaszczenia jednej ze ścian). W przypadku wykopów liniowych powinny być one realizowane na możliwie krótkich odcinkach i możliwie szybko zasypywane. Studzienki powinny wystawać ponad powierzchnię gruntu. Otwory górne studzienek muszą być szczelnie zamknięte,
lub jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach mniejszych niż 0,5 x 0,5 cm. Identycznie powinny
być zabezpieczone wszelkie wloty boczne. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót,a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i innych zagłębień terenowych powstałych w trakcie prac budowlanych, należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. Znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta należy niezwłocznie uwalniać i przenosić w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska, poza strefę prowadzonych prac.

**34.** Wycinka drzew i krzewów powinna wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i powinna zostać przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca
do 30 września. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki pojedynczych drzew/krzewów w ww. okresie lęgowym (np. z uwagi na kolizję z niezinwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym), możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć
 w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo/krzew nie jest wykorzystywane przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać i stosować zalecenia nadzoru przyrodniczego. Ponadto, niezależnie od terminu wycinki, drzewa przeznaczone do usunięcia o obwodzie pni powyżej 50 cm, mierzonym na wysokości 130 cm należy skontrolować pod kątem wykorzystywania ich jako schronienia letnie oraz zimowe nietoperzy oraz siedliska bezkręgowców. Kontrola musi zostać przeprowadzona przez nadzór przyrodniczy, nie wcześniej niż 2-3 dni przed wycięciem danego okazu. W przypadku stwierdzenia obecności stanowisk gatunków chronionych, należy wstrzymać wycinkę oraz podjąć działania określone przez ww. nadzór.

**35.** Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący,
tj. w szczególności:

1. pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez ich owinięcie matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach 1,7 x 1,5 m), a następnie ich oszalowanie deskami do wysokości 1,5 - 2,0 m (w zależności od wysokości drzewa); osłony należy minimum trzykrotnie opasać drutem;
2. grupy drzew/krzewów wygrodzić płotem o min. wysokości 1,5 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni; powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor w wielkości 1-2 m;
3. wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami; należy w maksymalnym stopniu wykorzystywać metody bezwykopowe;
4. w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni, należy podjąć działania ochronne zalecone przez nadzór przyrodniczy;
5. należy ograniczyć okres narażenia korzeni na przesuszenie (krótki okres robót, zastosowanie mat ograniczających parowanie bądź hydrożeli);
6. nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku
z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych.

**36.** Wszelkie prace ingerujące w koryta cieków wodnych, które mogą powodować naruszenie struktury brzegów, dna oraz powstanie zawiesiny i zmętnienie wody (np. związane z umocnieniem i porządkowaniem koryt cieków, korektą ich przebiegu, umocnieniem wylotów przepustów), należy prowadzić przy niskich stanach wód, poza okresami rozrodu i migracji płazów oraz tarła ryb (tj. poza okresami 1 marca - 31 lipca
i 1 września - 31 grudnia) oraz pod nadzorem przyrodniczym celem wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących. W przypadku konieczności przeprowadzenia prac budowlanych w ww. okresach, należy je wykonać po zastosowaniu działań eliminujących/ograniczających możliwe negatywne skutki prac budowlanych (np. stosując tymczasowe wygrodzenia herpetologiczne uniemożliwiające dostawanie się płazów na teren prowadzonych prac).

**37.** Wody przekraczanych cieków wodnych należy zabezpieczyć w okresie prowadzenia prac związanych
z budową obiektów inżynierskich przed przedostaniem się do nich odpadów i materiałów budowalnych
(np. stosowanie platform roboczych, siatek metalowych o odpowiednio małych oczkach, zasieków, grodzeń itp.).

**38.** W celu ograniczenia strat w populacji chomika europejskiego należy dokonać relokacji osobników zasiedlających pas terenu zajmowany przez plac budowy. W tym celu należy w sezonie wegetacyjnym poprzedzającym zajęcie terenów rolniczych (pod koniec sezonu i aktywności chomików) dokonać szczegółowej inwentaryzacji nor na całym planowanym do zajęcia terenie w zasięgu występowania chomika europejskiego oraz w buforze do 100 m od linii rozgraniczających przedsięwzięcia. Następnie w sezonie wczesnowiosennym (marzec/kwiecień), bezpośrednio po zakończeniu okresu hibernacji, należy odłowić wszystkie osobniki w pułapki żywołowne i przenieść je na sąsiednie tereny zapewniając im warunki aklimatyzacji.

**39.** Po odłowieniu chomików plac budowy należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się tych zwierząt płotkami tymczasowymi pełnymi. Optymalnie należy w miarę możliwości bezpośrednio po odłowach zwierząt zdjąć pokrywę roślinności, co zniechęci je do ponownego zasiedlenia placu budowy. Po ustawieniu płotków,
a przed przystąpieniem do prac budowlanych wyznaczony teren zostanie skontrolowany przez nadzór przyrodniczy w celu weryfikacji, czy wszystkie osobniki zostały odłowione. Zakres prac koniecznych
do wykonania relokacji chomików, zostanie ustalony w odrębnym zezwoleniu. Orientacyjna lokalizacja płotków tymczasowych: ok. km 0+854, 1+587, 3+664, 4+279 i 5+203. Długość i zakres ogrodzenia ustalona będzie przez nadzór przyrodniczy po ocenie zajętości obszaru inwestycji i buforu, gdzie mogą występować chomiki.

**40.** Miejsca możliwej wzmożonej aktywności płazów należy zabezpieczyć (odgrodzić) na czas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych tymczasowym płotkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy). Tymczasowe grodzenia powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) i mieć wysokość min. 50 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii, czy geowłókniny należy szczególną uwagę zwrócić na staranne, wykonanie łączeń sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 10 cm) i posiadać tzw. przewieszkę, tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz terenu prowadzonych prac budowlanych (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-900. Płotki powinny posiadać „zawrotkę", tj. zakończenie na kształt litery „U”.
Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy w pasie szerokości
ok. 1m. Wzdłuż ogrodzenia ochronnego można wykopać dołki o wymiarach ok. 0,5 x 0,5 x 0,2 m, które będą wyłożone folią. Jako pułapki na wędrujące płazy i gady można też zastosować wiadra z tworzyw sztucznych (wkopane równo z gruntem, przylegające do ogrodzenia), z przepuszczalnym dnem (z otworami w dnie) oraz w ich wnętrzu umieścić gałązki, wystające ponad krawędź wiadra w celu umożliwienia opuszczenia pułapek innym zwierzętom (np. drobnym ssakom, owadom). Można zrezygnować ze stosowania dołków/wiader łownych na rzecz częstszych kontroli nadzoru przyrodniczego. Dwa razy dziennie – rano i wieczorem nadzór przyrodniczy będzie przeprowadzał zbieranie gromadzących się wzdłuż ogrodzenia płazów, wybierając także te z dołków/wiader i przenosił je we właściwe siedliska, położone w bezpiecznej odległości od prac budowlanych. Kontrola nadzoru przyrodniczego powinna odbywać się regularnie w okresie aktywności płazów, a jej częstotliwość powinna być odpowiednio zwiększona w okresie ich intensywnych migracji.

Zaleca się, aby zabezpieczenie zostało wykonane do 15 lutego, ewentualnie później (termin uzależniony
 od zalegania pokrywy śnieżnej, panującej temperatury i warunków atmosferycznych), czyli przed rozpoczęciem wędrówek płazów. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 31 października każdego roku. Po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń na okres zimowy, przed rozpoczęciem migracji wiosennych (do 15 lutego, a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej, bezpośrednio po stopnieniu) należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności. Orientacyjny kilometraż tymczasowych płotków ochronnych ustawionych obustronnie: wariant W1 (2+200 - 2+400, 2+655 - 2+855, 3+600 - 3+800 oraz 4+600 - 4+800). Dokładna lokalizacja tymczasowych grodzeń herpetologicznych i termin ich wykonania zostaną wskazane przez nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy w sytuacjach koniecznych wskaże dodatkowe odcinki wymagające zastosowania tymczasowych ogrodzeń ochronnych (np. w miejscach występowania zastoisk wody, wykopów wypełnionych wodą).

**41.** Wykonać przejścia dolne dla zwierząt średnich i małych, w tym płazów i chomika europejskiego według orientacyjnej lokalizacji:

1. przejścia dla zwierząt średnich W1 (3+700),
2. przejścia dla zwierząt małych:
	* + W1 (2+300, 2+755, 3+700),
		+ W2 (4+700).

**42.** Przed oddaniem obwodnicy do eksploatacji należy wykonać, pod nadzorem specjalisty herpetologa, stałe ogrodzenia ochronne oraz naprowadzające uniemożliwiające przedostanie się płazów (ogrodzenia herpetologiczne), według poniższych wytycznych:

1. przy przejściach dla zwierząt : W1 (3+700), W2 (2+300, 2+755, 3+700), W1( 4+700),
2. z pełnych paneli lub siatki stalowej ocynkowanej, jako konstrukcja samodzielna;
3. wysokość ogrodzenia ponad poziom gruntu powinna wynosić minimum 50 cm;
4. ogrodzenie powinno być zagłębione w grunt na głębokość minimum 20 cm;
5. w części górnej ogrodzenie powinno mieć przewieszkę o długości minimum 10 cm odgiętą
„na zewnątrz” od drogi pod kątem 45-900 ;
6. maks. wymiary oczek ogrodzenia wykonanego z siatki powinny wynosić 5 x 5 mm;
7. pas terenu o szerokości 50-80 cm przed ogrodzeniem powinien być pozbawiony roślinności;
8. ogrodzenie powinno być szczelnie połączone z przyczółkami przejść dla zwierząt i drogowych obiektów inżynierskich pełniących równocześnie funkcje przejść dla zwierząt, a na końcach posiadać „zawrotki” w kształcie litery „C” lub „U”;
9. długość ogrodzenia winna wynosić minimum 100 m w każdą stronę od przejścia i być zlokalizowane po lewej i prawej strony drogi.

**43.** W przypadku przejść dolnych, należy tak projektować konstrukcje obiektów, aby powierzchnie betonowe przyczółków były maksymalnie osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową). Nie mogą one być pomalowane na kolory kontrastujące z otoczeniem; należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad etc. położonych przy wylotach przejść dla zwierząt. Skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając.

**44.** W przypadku przejść dolnych zespolonych z ciekami ich koryta należy zlokalizować w centralnej części powierzchni przejścia. Nachylenie skarp cieków nie może być bardziej strome niż 1:2. Po obu stronach cieku należy umieścić pasy terenu o szerokości nie mniejszej niż szerokość danego cieku, położone poza zasięgiem zalewów. Przejścia należy pokryć gruntem mineralnym z warstwą gleby urodzajnej i roślinnością (w strefie usłonecznionej). Umacnianie koryt wykonywać wyłączenie przy braku rozwiązań alternatywnych
z wykorzystaniem metod i materiałów biologicznych np. roślinności stabilizującej lub faszyny. Wykluczone jest użycie gabionów.

**45.** W przypadku zespolonych z ciekiem przejść dla małych zwierząt, w tym płazów, koryto cieku należy zlokalizować w centralnej części przejścia. Przy braku możliwości realizacji tego rozwiązania należy zastosować półki o szerokości minimum 50 cm, podwieszone do obu ścian przepustów. Półki mają być prowadzone równolegle do podłoża pokryte warstwą ziemi i mają w sposób płynny łączyć się otoczeniem wylotów przejść (bez konieczności wspinania się na nie przez zwierzęta). Wszelkie prace związane zaprojektowaniem i wykonaniem przejść prowadzić pod kierunkiem i zgodnie ze wskazaniami nadzoru przyrodniczego.

**46.** W przypadku, gdy przejście lub strefa najścia do przejścia przecinają rowy odwodnieniowe należy je w obu kierunkach skanalizować (rurociąg zagłębiony pod poziomem gruntu) na odcinku obejmującym strefę przejścia i najścia na przejście, a w przypadku małych zwierząt i płazów na odcinku długości co najmniej
 50 m od osi każdego z nich. W przypadku braku możliwości skanalizowania rowów nachylenie ich skarp należy zaprojektować jako nie bardziej strome niż 1:3. Należy pokryć je warstwą gruntu i wprowadzić trawiastą pokrywę. Wszelkiego rodzaju inne elementy sieci odwodnieniowej (np. zbiorniki), należy lokalizować w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść i stref najść do nich.

**47.** Dno przepustów „suchych” dla małych zwierząt i płazów powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię.

**48.** W przypadku, gdy w sąsiedztwie drogi zlokalizowane są drogi serwisowe, przejścia powinny
być umieszczone także na nich poprzez wykonanie przepustów będących kontynuacją przejścia lub umożliwienie przejścia zwierzętom po powierzchni drogi serwisowej poprzez odpowiednie ukształtowanie skarp.

Dodatkowo należy, przez zastosowanie szczelnych płotków naprowadzających, umożliwić zwierzętom bezpieczne dotarcie do kolejnego elementu przejścia.

**49.** Zbiornik retencyjny z przepompownią i kanałem tłocznym, planowany w km ok. 1+150
do ok. 0+840 należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się płazów według poniższych zaleceń:

1. ogrodzenie należy wykonać z siatki stalowej o wysokości minimum 2,2 m,
2. oczka siatki będą następujących wymiarów:
	* + do wysokości 0,5 m n.p.t 5 cm,
		+ od m n.p.t. do 1,0 m n.p.t. 5x15 cm,
		+ od 1,0 m do 2,2 m n.p.t 15x15 cm;
3. siatka zostanie zakopana w ziemię na głębokość minimum 50 cm,
4. dodatkowo na wysokości 0,5 m n.p.t. należy zastosować przewieszkę o szerokości 5 cm, odgiętą
w stronę przeciwną do zbiornika,
5. dodatkowo wejście na teren zbiornika w postaci furtki zostanie zabezpieczone  fartuchami ochronnymi.

**50.** Do oświetlenia drogi oraz obiektów drogowych w ciągu drogi wykorzystać źródła typu LED o temperaturze barwowej 2700 - 3000K (barwa ciepła, zbliżona do barwy żółtej). Światło musi być jak najmniej intensywne. Należy stosować oprawy kierunkowe, które zapobiegają rozpraszaniu strumieni świetlnych na obszary otaczające (poza pasem drogowym) i jednocześnie kierują światło wyłącznie na powierzchnię/element, które mają być oświetlone. Należy stosować zamknięte obudowy lamp.

**51.** Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy, obejmujący szczególności: kontrolę nad realizacją prac uwzględniających występowanie gatunków chronionych, kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, w szczególności poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych. W skład nadzoru przyrodniczego muszą wchodzić następujący specjaliści: ornitolog, teriolog, chiropterolog, herpetolog, ichtiolog, botanik i entomolog, posiadający doświadczenie wprowadzeniu prac terenowych
i identyfikacji szaty roślinnej oraz gatunków fauny. Skład nadzoru należy każdorazowo dostosowywać do aktualnie prowadzonych prac.

**52.** Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. Należy zapewnić możliwość uruchomienia procesów życia biologicznego na terenach o naruszonej strukturze. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego magazynowania, a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Masy ziemne nie mogą być wykorzystywane do zasypywania terenów podmokłych, zagłębień, zbiorowisk łąkowych itp. mogących stanowić tereny atrakcyjne np. dla płazów. Tereny sąsiadujące z inwestycją, których powierzchnia została zmieniona, należy przywrócić do stanu sprzed realizacji lub stanu umożliwiającego jego użytkowanie. Uszkodzone powierzchnie gruntu zaleca się obsiać trawami (rodzimymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących nadanym terenie).

**53.** Wykonać nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż projektowanej trasy, składające się z gatunków rodzimych, dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych. Przy doborze gatunków należy wziąć pod uwagę roślinność rzeczywistą występującą wokół inwestycji, warunki glebowe i siedliskowe.

**II.** W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś,
w szczególności do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę należy uwzględnić wymagania określone
w pkt. I niniejszej decyzji.

**III.** Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność ponownego przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa
w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś oraz przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

**IV.** Dla przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność realizacji z uwzględnieniem wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż nie zalicza się ono do grupy zakładów stwarzających takie zagrożenie.

**V.** Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

**VI.** Przed realizacją przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba zapewnienia kompensacji przyrodniczej.

**VII.** Dla przedsięwzięcia jest wymagane sporządzenie analizy porealizacyjnej.

Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania, zawartych w raporcie
o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska.

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać analizę zasięgu hałasu powodowanego w wyniku użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną określoną przez ministra właściwego do spraw środowiska poprzez:

1. procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów hałasu (łącznie z pomiarami natężenia ruchu)
w punktach pomiarowych o następującej lokalizacji:
* km ok. 4+260 - lewa strona drogi,
* km ok. 5+215 - lewa strona drogi;
1. procedurę obliczeniową z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w podpunkcie a).

Analizę należy wykonać w terminie po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania
i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analizę należy przedstawić w ww. terminie Wójtowi Gminy Hrubieszów oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie

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

**Uzasadnienie**

W dniu 22.09.2022 r. wpłynął wniosek inwestora Województwa Lubelskiego - Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie w imieniu którego działa pełnomocnik Inwestora Roden Road Design Polska Sp. z o.o. reprezentowany przez Panią , w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa północnej obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków- Dołhobyczów- granica państwa”.

Teren inwestycji położony jest na terenie gminy Hrubieszów (obręb Świerszczów, Dziekanów, Moroczyn, Teptiuków, Husynne) i na terenie miasta Hrubieszów (obręb Sławęcin). Na podstawie art. 75 ust. 4 ustawy ooś, w przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w związku z czym organem właściwym do wydania decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach w tym postępowaniu jest Wójt Gminy Hrubieszów.

Planowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów
z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj. drogi
o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w [§ 2 ust. 1 pkt 31](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytimjqgyydqltqmfyc4njqgy3tkmruga&refSource=hyp) i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w [art. 6 ust. 1 pkt 1-5](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytenrsge3dgltqmfyc4nbugazdkmbrgy&refSource=hyp), [8](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytenrsge3dgltqmfyc4nbugazdkmbtga&refSource=hyp) i [9](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytenrsge3dgltqmfyc4nbugazdkmjsga&refSource=hyp) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

 W trybie art. 21 ustawy ooś informację o złożonym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” pod pozycją 15/2022.

Stosownie do wymogów art. 64 ust. 1 i 2 ustawy ooś w dniu 04.10.2022 r. wystąpiono do organów opiniujących tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych
w Zamościu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hrubieszowie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu dla w/w inwestycji.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. W dniu 04.10.2022 r. zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie oraz o wystąpieniu do organów opiniujących.
W związku z tym, że liczba stron postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekroczyła 10, to w myśl art. 74 ust. 3 ustawy ooś, strony postępowania były zawiadamiane o wszystkich czynnościach organu, zgodnie z art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, poprzez umieszczenie zawiadomienia na tablicy ogłoszeń i BIP Urzędu Gminy Hrubieszów, tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Hrubieszów oraz sołectw: Świerszczów, Dziekanów, Moroczyn, Teptiuków, Husynne.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny pismem z dnia 14.10.2022 r. znak: ONS-ZN.7016.15.2022 wniósł o uzupełnienie informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia. W dniu 21.10.2022 r. wezwano Inwestora do uzupełnienia informacji żądanych przez PPIS w Hrubieszowie. Przedmiotowe uzupełnienie wpłynęło do Urzędu Gminy w Hrubieszowie w dniu 02.11.2022 r., tego samego dnia przesłane zostało do PPIS w Hrubieszowie. Opinią znak:ONS-ZN.7016.15.20244 z dnia 14.11.2022 roku Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hrubieszowie stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko w zakresie określonym
w art. 66 ust. 1 ustawy ooś.

Postanowieniem znak: WGK.6220.21.2022.MT z dnia 21.10.2022 r. Burmistrz Miasta Hrubieszowa pozytywnie zaopiniował planowane przedsięwzięcie.

Pismem znak: LU.ZZŚ.1.4360.289.2022.MM z dnia 19.10.2022 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej wniosło o uzupełnienie Karty informacyjnej przedsięwzięcia. W dniu 25.10.2022 r. pismo to przesłane zostało Inwestorowi. W dniu 03.11.2022 r. Inwestor przedłożył uzupełnienie KIP, które tego samego dnia przesłane zostało do PGW Wody Polskie. Opinią znak:LU.ZZŚ.1.4360.289.2022.MM z dnia 17.11.2022 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania
na środowisko ze względu na brak wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo wodne.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WSTIII.4220.125.2020.JK
z dnia 28.10.2022 r. poinformowała, że opinia co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko nie może być wydana w terminie określonym w art. 64 ust. 4 ustawy ooś ze względu
na konieczność dokonania wnikliwej analizy KIP, w tym załączników graficznych, analizy potencjalnych skutków środowiskowych oraz duże obciążenie – kumulację spraw, które wpłynęły do RDOŚ. Z uwagi na powyższe termin rozpatrzenia sprawy ustalono do końca listopada 2022 r. Następnie pismem znak:WSTIII.4220.125.2020.JK z dnia 30.11.2022 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie ponownie wydłużyła termin do końca grudnia 2022 r. a pismem znak: WSTIII.4220.125.2020.JK z dnia 23.12.2022 r. po raz kolejny termin rozpatrzenia sprawy wydłużono do końca stycznia 2023 r. podając ten sam powód.

Postanowieniem znak: WSTIII.4220.125.2022.JK z dnia 30.01.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia oraz nałożył obowiązek sporządzenia raportu w pełnym zakresie, zgodnie z art. 66 ust.
1 ustawy ooś.

W dniu 09.02.2023 r. Wójt Gminy Hrubieszów postanowieniem znak: RGNR.6220.7.2022, w oparciu o opinie organów uzgadniających nałożył na wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz nałożył obowiązek sporządzenia raportu w pełnym zakresie, zgodnie z art. 66 ust. 1 ustawy ooś oraz obwieszczeniem zawiadomił strony o wydaniu
w/w postanowienia.

Postanowieniem znak: RGNR.6220.7.2022 z dnia 02.03.2023 r. Wójt Gminy Hrubieszów zawiesił wszczęte postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Strony zawiadomiono o wydaniu w/w postanowienia obwieszczeniem.

W dniu 05.08.2023 r. wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Postanowieniem znak: RGNR.6220.7.2022 z dnia 30.08.2023 r. Wójt Gminy Hrubieszów podjął zawieszone postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Strony zawiadomiono o wydaniu w/w postanowienia obwieszczeniem.

W dniu 05.09.2023 r. organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Lublinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hrubieszowie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia dla planowanego przedsięwzięcia. Strony zawiadomiono obwieszczeniem.

Pismem znak: WOOŚ.4221.45.2023.RWD.1 z dnia 29.09.2023 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie wezwała do uzupełnienia braków oraz poinformowała o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy w terminie 30 dni od dnia otrzymania uzupełnienia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hrubieszowie pismem znak: ONS-ZN.7016.17.2023 z dnia 27.09.2023 r. wniósł o uzupełnienie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. W dniu 04.10.2023 r. wnioskodawcy przesłano pismo PPIS w Hrubieszowie, pismo RDOŚ w Lublinie oraz wniosek Pana dotyczący zmiany preferowanego wariantu planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 05.10.2023 r. wnioskodawca przesłał dokumenty wymagane przez RDOŚ w Lublinie, które
w dniu 05.10.2023r. przesłano do RDOŚ w Lublinie. Następnie w dniu 26.10.2023 r. wnioskodawca przesłał dokumenty wymagane przez PPIS w Hrubieszowie oraz odpowiedź na pismo Pana , które w dniu 31.10.2023r. przesłano do PPIS w Hrubieszowie. Aneks nr 1 do raportu przesłano również w dniu 31.10.2023 r. Burmistrzowi Miasta Hrubieszów oraz RDOŚ w Lublinie. W dniu 03.11.2023 r. przesłano Panu odpowiedź Inwestora.

Pismem znak: WOOŚ.4221.45.2023.RWD.2 z dnia 10.11.2023r. RDOŚ w Lublinie zawiadomiła,
że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie może być wydane w terminie określonym w art. 77 ust. 6 ustawy ooś z uwagi na ocenę i analizę zagadnień zawartych w Aneksie nr 1. Poinformowano, że stanowisko w przedmiotowej sprawie wydane zostanie do dnia 15.12.2023 r. O wydłużeniu terminu powiadomiono wnioskodawcę a strony postępowania zawiadomiono obwieszczeniem.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hrubieszowie pismem znak: ONS-ZN.7016.17.2023
z dnia 24.11.2023 r. zaopiniował pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych realizację przedmiotowego zadania inwestycyjnego i określił warunki realizacji inwestycji.

Pismem znak:WOOŚ.4221.45.2023.RWD.3 z dnia 15.12.2023 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Lublinie ponownie wydłużyła termin załatwienia sprawy do dnia 31.01.2024 r. O wydłużeniu terminu powiadomiono wnioskodawcę a strony postępowania zawiadomiono obwieszczeniem.

Pismem znak:WOOŚ.4221.45.2023.RWD.4 z dnia 15.03.2024 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie wezwała do złożenia wyjaśnień i uzupełnień dotyczących zgromadzonej dokumentacji dotyczącej planowanego przedsięwzięcia oraz poinformowała, że rozpatrzenie sprawy nastąpi w terminie
30 dni od daty otrzymania w/w uzupełnienia. W/w pismo w dniu 19.03.2024 r. przesłano wnioskodawcy
a strony postępowania zawiadomiono obwieszczeniem.

W dniu 26.04.2024 r. wnioskodawca przedłożył Aneks nr 2 do Raportu oceny oddziaływania
na środowisko, który w dniu 08.05.2024 r. przesłano do PPIS w Hrubieszowie i Burmistrza Miasta Hrubieszowa z prośbą o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie oraz przesłano Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony środowiska w Lublinie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hrubieszowie pismem znak: ONS-ZN.7016.17.2023
z dnia 10.05.2024 r. podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w opinii sanitarnej znak: ONS-ZN.7016.17.2023 z dnia 24.11.2023 r.

Pismem znak:WOOŚ.4221.45.2023.RWD.5 z dnia 10.06.2024 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie wydłużyła termin załatwienia sprawy do dnia 10.07.2024 r. z uwagi na wiele zagadnień z zakresu ochrony środowiska wymagających oceny i analiz.

O wydłużeniu terminu powiadomiono wnioskodawcę a strony postępowania zawiadomiono obwieszczeniem.

W dniu 05.07.2024 r. RDOŚ w Lublinie pismem znak: WOOŚ.4221.45.2023.RWD.6 przekazała Wójtowi Gminy Hrubieszów wniosek Pana o przeanalizowanie wariantu preferowanego dla planowanego przedsięwzięcia celem rozpatrzenia zgodnie z kompetencjami. Przedmiotowy wniosek w dniu 11.07.2024 r. przekazano wnioskodawcy celem zajęcia stanowiska. Inwestor pismem z dnia 06.08.2024 r. odniósł się do uwag Pana zawartych w przesłanym do RDOŚ w Lublinie wniosku.

Pismem znak:WOOŚ.4221.45.2023.RWD.7 z dnia 10.07.2024 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Lublinie wydłużyła termin załatwienia sprawy do dnia 02.08.2024 r., następnie pismem znak:WOOŚ.4221.45.2023.RWD.8 z dnia 01.08.2024 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie ponownie wydłużyła termin załatwienia sprawy do dnia 30.08.2024 r. Pismem znak:WOOŚ.4221.45.2023.RWD.9 z dnia 29.08.2024 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie po raz kolejny wydłużyła termin załatwienia sprawy do dnia 30.09.2024 r., a następnie pismem znak:WOOŚ.4221.45.2023.RWD.10 z dnia 30.09.2024 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Lublinie wydłużyła termin załatwienia sprawy do dnia 31.10.2024 r., po czym pismem znak:WOOŚ.4221.45.2023.RWD.11 z dnia 28.10.2024 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Lublinie ponownie wydłużyła termin załatwienia sprawy do dnia 29.11.2024 r.

Za każdym razem o wydłużeniu terminu załatwienia sprawy powiadamiano wnioskodawcę, natomiast strony postępowania zawiadamiano obwieszczeniem.

Postanowieniem znak: WOOŚ.4221.45.2023.RWD.9 z dnia 28.11.2024 r. (data wpływu do Urzędu:
02.12.2024 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie uzgodnił realizację przedsięwzięcia
w wariancie 1-W1 i określił warunki realizacji przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 79 ust. 1 ustawy ooś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym Wójt Gminy Hrubieszów obwieszczeniem z dnia 11.12.2024 r. poinformował o rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyznaczając 30-dniowy termin na składanie uwag
i wniosków. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne wnioski ani uwagi.

W dniu 10.01.2025 r. pracownicy Urzędu Miasta Hrubieszów zapoznali się z zebranym materiałem
w sprawie, w tym ze stanowiskami poszczególnych organów uzgadniających. Nie wniesiono żadnych uwag
do zgromadzonego materiału.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poinformowano strony o możliwości zapoznania się z zebraną dokumentacją obwieszczeniem Wójta Gminy Hrubieszów z dnia 31.01.2025 r., zawiadomienie przesłano również wnioskodawcy.

Po przeanalizowaniu zgromadzonej dokumentacji organ ustalił, co następuje:

Inwestycja realizowana będzie w granicach województwa lubelskiego, w powiecie hrubieszowskim, mieście Hrubieszów, obrębie Sławęcin, gminie Hrubieszów, obrębach: Świerszczów, Dziekanów, Moroczyn, Teptiuków, Husynne.

Celem inwestycji jest budowa północnej obwodnicy miasta Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-granica państwa. Budowa obwodnicy pozwoli zwiększyć komfort poruszania się drogą oraz bezpieczeństwo lokalnej społeczności poprzez przeniesienie ruchu ciężkiego
z terenów ścisłej zabudowy miasta.

Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do odciążenia ulic tworzących sieć drogową na terenie Hrubieszowa poprzez przejęcie ruchu tranzytowego, który w chwili obecnej odbywa się przez miasto. Nawiązanie projektowanej obwodnicy do zrealizowanego odcinka obwodnicy Hrubieszowa w ciągu drogi krajowej nr 74 (DK 74) przyczyni się do bardziej efektywnego wykorzystania obu odcinków obwodnicy.

Parametry projektowe północnej obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej 844 (DW 844):

1. kategoria drogi: wojewódzka,
2. klasa drogi: G (główna),
3. nośność nawierzchni: 115 kN/oś,
4. odstępy między skrzyżowaniami (poza terenem zabudowy) - ok. 800 m (wyjątkowo pojedyncze ok. 600 m),
5. prędkość projektowa poza terenem zabudowy - 70 km/h,
6. prędkość miarodajna poza terenem zabudowy - 90 km/h,
7. szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
8. szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 2,5 m.

Parametry projektowe dodatkowych dróg dla obsługi terenów przyległych do obwodnicy:

1. nośność nawierzchni: 115 kN/oś,
2. prędkość projektowa poza terenem zabudowy - 40 km/h,
3. szerokość pasa ruchu (jeden pas ruchu przeznaczony do ruchu w obu kierunkach): 4,0 m

Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

1. budowę obwodnicy m. Hrubieszów stanowiącej połączenie drogi wojewódzkiej 844 z drogą krajową 74 - nośność nawierzchni drogi 115 kN/oś,
2. budowę dodatkowych jezdni do obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 844,
3. rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi z dostosowaniem nośności nawierzchni drogi do 115 kN/oś,
4. budowę ścieżek pieszo-rowerowych (ŚPR),
5. budowę, rozbudowę lub przebudowę zjazdów na działki przyległe do drogi,
6. budowę nowych obiektów inżynierskich. Obciążenie obiektów dla kl. „I”,
7. budowę kanału technologicznego,
8. budowę nowego i rozbudowę istniejącego systemu odwodnienia korpusu drogowego, w tym budowa /przebudowa przepustów, budowa ew. kanalizacji deszczowej oraz zbiorników na wody opadowe
i roztopowe (jeśli będą wymagane),
9. budowę i przebudowę oświetlenia drogowego,
10. Przebudowę/zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
11. wycinkę drzew i krzewów kolidujących z przedmiotową inwestycją oraz zagospodarowanie zieleni
w granicach pasa drogowego,
12. budowę urządzeń ochrony środowiska, wskazanych w warunkach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
13. zniesienie barier architektonicznych w obrębie budowanego odcinka drogi dla zapewnienia dostępności dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób niepełnosprawnych, zapewnienie obsługi komunikacyjnej wszystkim działkom zlokalizowanym przy drodze objętej zakresem zamówieniem z uwzględnieniem istniejącego sposobu ich zagospodarowania/własności.

Dla niniejszej inwestycji zostały zaproponowane trzy warianty przebiegu osi obwodnicy: W1, W2 i W3.

Długość projektowanego odcinka dla poszczególnych wariantów różni się orientacyjnie:

* ok. 6,236 km dla wariantu W1,
* ok. 5,248 km dla wariantu W2,
* ok. 5,268 km dla wariantu W3.

Preferowany do realizacji jest wariant W1 o długości ok. 6,2 km.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wariant | Gmina Hrubieszów Miasto | Gmina Hrubieszów |
| 1 | ok. 17,4 ha | ok. 36,5 ha |
| 2 | ok. 12,7 ha | ok. 34,7 ha |
| 3 |  ok. 8,6 ha | ok. 34,3 ha |

 |

Przewidywana powierzchnia zajętości (zgodnie z liniami zajętości dla inwestycji) poszczególnych wariantów na terenie dwóch gmin:

Wszystkie zaplanowane warianty północnej obwodnicy znajdują się administracyjnie w granicach gminy
Hrubieszów oraz miasta Hrubieszów poza terenem zabudowy.

Jak wynika z przedłożonego raportu, początek obwodnicy w zależności od wariantów zaplanowano
w rejonie skrzyżowania DW 844 z drogą powiatową 3407 L (DP 3407 L). Na skrzyżowaniu DW 844
z drogą powiatową 3407 L - wariant 3, ok. 650 m od ww. skrzyżowania w kierunku północnym w ciągu DW 844 - wariant 2 oraz ok. 1000 m od ww. skrzyżowania w kierunku północnym w ciągu DW 844 - wariant 1. Następnie droga we wszystkich wariantach będzie przebiegała po nowym śladzie w kierunku wschodnim głównie przez tereny rolnicze (w MPZP użytki rolne z dopuszczalną zabudową zagrodową
i użytki zielone z zakazem lokalizacji obiektów budowlanych o charakterze kubaturowym). Dodatkowo
w wariancie 1 i 2 w okolicy planowanego skrzyżowania z DP 3407 L (ul. Dziekanowska) znajdują się tereny przeznaczone w MPZP pod zabudowę zagrodową.

Zgodnie z danymi Powiatowego Zarządu Dróg Powiatu Hrubieszowskiego droga 3407 L od km 0+000
do km 1+310 cechuje się dobrą nawierzchnią na odcinku około 0,995 km, a złą na odcinku około 0,315 km, natomiast na odcinku 6+717-13+405 dobry stan wykazuje 0,9 km, 0,4 km - zadawalający, 1,6888 km
 - niezadawalający, a zły - 3,7 km. Droga 3411 L Dziekanów - Teptiuków od km 0+000 do km 3+739 (stan dobry: 2,339 km, zadawalający: 1 km, niezadawalający: 0,4 km).

Wariant 1 od skrzyżowania z drogą powiatową DP 3411 L biegnie dalej w kierunku wschodnim
i południowo-wschodnim łącząc się z drogą krajową DK 74 skrzyżowaniem typu rondo ok. 950 m
od istniejącego skrzyżowania DP 3411 L z DK 74. W niewielkiej odległości ok. 110 m od planowanego włączenia obwodnicy w drogę krajową planowana jest dalsza przebudowa drogi krajowej w kierunku przejścia granicznego Zosin-Uściług.

W końcowym przebiegu projektowana obwodnica w wariancie 2 i 3 pokrywa się z istniejącą drogą powiatową DP 3411 L, która z kolei poprzez skrzyżowanie skanalizowane łączy się z DK 74. Skrzyżowanie posiada dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na DK 74. Po analizie wypadkowości skanalizowane skrzyżowanie uznane zostało za niebezpieczne. W związku z powyższym zamawiający podjął decyzję
o przebudowie na skrzyżowanie typu rondo na warunkach uzyskanych od GDDKiA.

Przebieg projektowanej obwodnicy:

Wszystkie proponowane warianty projektowanej obwodnicy posiadają wspólny środkowy odcinek prosty
o długości ok. 945 m pomiędzy:

* dla wariantu W1 od ok. 2+215 km do ok. 3+160 km,
* dla wariantu W 2 od ok. 1+795 km do ok. 2+740 km,
* dla wariantu W3 od ok. 1+430 km do ok. 2+375 km.

Dodatkowo wariant W1 i W2 obwodnicy ma zbliżony przebieg na długości ok. 800 m w kierunku zachodnim (przeciwnie do kilometraża) oraz wariant W1 i W3 obwodnicy jest wspólny na długości ok. 35 m
w kierunku wschodnim.

Pozostałe warianty obwodnicy różnią się od siebie początkowym i końcowym przebiegiem.

Zaproponowano również odmienne sposoby włączenia się w istniejący układ drogowy:

* w rejonie początkowym w drogę wojewódzką DW 844 w pobliżu skrzyżowania z drogą powiatową DP 3407 L (skrzyżowanie ulic Chełmska, Żeromskiego i Dziekanowska), kolejno dla wariantu
W1 ok. 1000 m od skrzyżowania w kierunku północnym, dla wariantu W2 ok. 650 m, dla wariantu W3 w rejonie istniejącego skrzyżowania,
* w rejonie końcowym w drogę krajową DK 74 w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową DP 3411 L (wariant W2 i W3) oraz ok. 950 m od tego skrzyżowania w kierunku wschodnim (wariant W1).

Analizowane warianty obwodnicy Hrubieszowa przebiegają w przeważającej części przez pola uprawne,
na których dominują uprawy zbóż - pszenicy i kukurydzy.

Najcenniejsze tereny w rejonie planowanej inwestycji znajdują się w obniżeniach i na terenach podmokłych rozciągających się wokół cieku i rowów melioracyjnych.

W miejscu kolizji cieków z układem drogowym planuje się przebudowę istniejących cieków oraz rowów i przeprowadzenie ich za pomocą przepustów, a w przypadku kolizji z ciekami zostaną posadowione obiekty inżynierskie w postaci mostów, które przeprowadzą układ drogowy w bezpieczny sposób nad nimi. W każdym z wariantów projektowanej obwodnicy przewidziano po 4 (obiekty inżynierskie typu przepust lub most w miejscach przejść przez cieki wodne).

Projektowana obwodnica w ciągu DW 844 wraz z drogami dojazdowymi, dla każdego z wariantów, odwadniana będzie powierzchniowo do projektowanych obustronnych rowów drogowych zlokalizowanych pomiędzy drogą wojewódzką, a drogami dojazdowymi. W miejscach skrzyżowań z drogami niższej kategorii, drogami wewnętrznymi oraz pod zjazdami projektuje się przepusty drogowe zapewniające ciągłość rowów. Lokalnie w obrębie skrzyżowań, obiektów mostowych oraz w miejscach odprowadzeń wody do cieków/odbiorników projektowane są odcinki kanalizacji deszczowej.

Elementami ochrony wód będą:

* rowy trawiaste, zatrzymujące ok. 40-50% zawiesin,
* osadniki we wpustach deszczowych,
* osadniki przed wylotami kanalizacyjnymi.

Realizacja poszczególnych wariantów obwodnicy wymaga rozbiórki:

1. budynków gospodarczych w rejonie ok. km 4+230 km - wariant 1,
2. budynku mieszkalnego wraz z budynkami gospodarczymi w rejonie ok. 4+960 km, budynek mieszkalny wraz z gospodarczym w budowie w km ok. 5+130 - wariant 2,
3. altany w rejonie nieformalnych ogródków działkowych ok. 0+280 km, budynek mieszkalny wraz
z gospodarczym w budowie w km ok. 5+130 - wariant 3.

W celu zapewnienia dojazdu do pól i gospodarstw zostaną zaprojektowane dla każdego z wariantów drogi dodatkowe. Będą one zlokalizowane po obu stronach obwodnicy. Drogi dodatkowe włączone zostaną do istniejącej sieci drogowej poprzez drogi powiatowe i gminne krzyżujące się z projektowaną obwodnicą oraz bezpośrednio do obwodnicy poprzez zjazdy.

Planowana obwodnica we wszystkich wariantach przecinać będzie również teren Polskich Kolei Państwowych w:

* ok. 2+220 km - wariant W1,
* ok. 1+800 km - wariant W2,
* ok. 1+430 km - wariant W3.

Na podstawie wizji terenowej ustalono, że w rejonie przecięcia przedmiotowych terenów PKP przez planowane warianty obwodnicy m. Hrubieszów brak jest widocznej infrastruktury kolejowej, jak
i pozostałości kolejki wąskotorowej.

W pobliżu planowanego początku obwodnicy znajdują się tereny zamknięte Strzelnicy Garnizonowej w Hrubieszowie będących w trwałym zarządzie Ministra Obrony Narodowej, dla których zadania gospodarki nieruchomości zajmuje się jednostka regionalna - Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Lublinie. Teren zamknięty Strzelnicy Garnizonowej jest w kolizji z wariantem 2 obwodnicy. Pozostałe warianty proj. drogi, z uwagi
na różne od wariantu 2 początki obwodnicy, nie kolidują z terenem zamkniętym.

W przypadku wariantu 1, obwodnica wchodzi w teren Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
na długości ok. 990 m oraz znajduje się w bliskim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Obszar Specjalnej Ochrony Dolina Środkowego Bugu PLB060003.

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.

Wariantem proponowanym przez wnioskodawcę (preferowanym przez Inwestora) jest wariant 1,
o długości ok. 6,236 km, w którym projektowana obwodnica rozpoczyna się rondem jednopasowym
3-wlotowym zlokalizowanym na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 844 (ul. Chełmska) ok. 1000 m powyżej istniejącego skrzyżowania DW 844 z DP 3407 L. Założono typ ronda małego lub średniego zgodnie
z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W wariancie 1 nie przewiduje się konieczności przebudowy dróg powiatowych, nie będzie konieczna rozbiórka budynków mieszkalnych (rozbiórka taka jest przewidziana w wariancie nr 2 i 3), wariant ten cechuje
się również najmniejszą liczbą kolizji z sieciami uzbrojenia terenu.

Mając na uwadze cele planowanej inwestycji, tj:

1. Wykonanie nowego obejścia drogowego Hrubieszowa.
2. Poprawę warunków ruchu w centrum miasta.
3. Poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych.
4. Poprawę obsługi ruchu lokalnego poprzez rozbudowę i budowę skrzyżowań z drogami publicznymi.
5. Zmniejszenie oddziaływania drogi krajowej na środowisko.

W przedłożonym Raporcie ooś wskazuje się, że wariant 1 będzie spełniał powyższe założenia
w najwyższym stopniu.

Wariant numer 1 cechuje się najniższymi kosztami budowy, największą perspektywą rozwoju terenów inwestycyjnych miasta Hrubieszów, najdłuższą długością dróg dodatkowych umożliwiających ruch lokalny oraz pieszo-rowerowy.

Pod względem wpływu na środowisko przyrodnicze wszystkie warianty wykazują podobne oddziaływanie.

Przedsięwzięcie związane jest z emisją hałasu do środowiska. W otoczeniu projektowanej obwodnicy znajdują się podlegające ochronie przed hałasem tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

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 takie, jak drogi wynoszą:

* dla terenów zabudowy zagrodowej - 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy,
* dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych - odpowiednio 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy (przy czym w przypadku przedmiotowej inwestycji obowiązuje na tych terenach wyłącznie poziom dopuszczalny określony dla pory dnia ze względu na brak wykorzystywania tych terenów w porze nocy).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu powodowana w związku z pracą ciężkich maszyn budowlanych oraz ruchem środków transportu. Pogorszenie warunków akustycznych w otoczeniu planowanej drogi będzie miało charakter okresowy, ustąpi po zakończeniu robót. Zastosowanie przewidywanych rozwiązań chroniących środowisko, takich jak ograniczenie prowadzenia prac budowlanych wyłącznie do pory dziennej (wyjątek stanowią roboty wymagające zachowania ciągłości ze względów technologicznych), wykorzystywanie nowoczesnego, sprawnego sprzętu, lokalizowanie zapleczy budowy, baz sprzętu budowlanego w oddaleniu od zabudowań mieszkalnych, a także eliminowanie jałowej i przeciążającej pracy silników wykorzystywanych maszyn i pojazdów oraz unikanie jednoczesnej pracy sprzętu najbardziej uciążliwego pod względem emisji hałasu do środowiska, przyczyni się do zminimalizowania wpływu etapu realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny terenów chronionych przed hałasem.

W celu określenia skali możliwego oddziaływania akustycznego na etapie użytkowania przedsięwzięcia, powodowanego w wyniku ruchu samochodowego odbywającego się po przedmiotowej drodze, przeprowadzono w Raporcie analizę akustyczną. Obliczenia akustyczne wykonano z wykorzystaniem oprogramowania komputerowego przeprowadzającego obliczenia zgodnie z zalecaną referencyjną metodą obliczeniową. Analizę wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny przeprowadzono dla roku 2027 oraz w perspektywie 10 lat po oddaniu drogi do użytkowania tj. dla roku 2037. Obliczenia równoważnego poziomu dźwięku wykonano dla pory dziennej i dla pory nocnej. W obliczeniach uwzględniono dodatkowe istotne źródła hałasu tj. odcinki dróg łączących się z przedmiotową obwodnicą z prognozowanym dla nich natężeniem ruchu.

W wyniku przeprowadzonych obliczeń nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną przed hałasem zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej obwodnicy.

W celu porównania ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska należy sporządzić dla przedmiotowego przedsięwzięcia analizę porealizacyjną.

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

Zgodnie z zapisami art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy OOŚ, właściwy organ nakładając na wnioskodawcę w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, wskazuje inne organy, którym także należy ją przedstawić. Właściwy organ wskazuje inne organy, o których mowa
w art. 82 ust. 1 pkt 5 spośród wymienionych w art. 82 ust. 1b tejże ustawy. W związku z powyższym organ nakłada obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej również Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie.

W ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomu hałasu zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną w punktach pomiarowych wskazanych w sentencji niniejszego uzgodnienia, wykonane łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów należy określić skalę akustycznego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W razie potrzeby należy zwiększyć liczbę punktów pomiarowych tak, aby możliwe było określenie oddziaływania w odniesieniu do wszystkich terenów chronionych przed hałasem, znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

Jeżeli na podstawie przeprowadzonych pomiarów stwierdzone zostaną przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, należy podjąć stosowne działania mające na celu dotrzymanie obowiązujących norm.

Źródłem powstawania drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia będą prace budowlane, ruch ciężkiego sprzętu budowalnego oraz pojazdów ciężkich. Istotne oddziaływania w tym zakresie związane z budową drogi występują przy zagęszczaniu podłoża drogi, formowaniu skarp nasypów i wykopów, wykonywaniu warstwy podbudowy drogi i nawierzchni drogowej - drgania są wówczas wzbudzane celowo (np. za pomocą specjalistycznych urządzeń - walców wibracyjnych).

Z Raportu wynika, że budynki znajdujące się w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia
oraz przebywający w tych budynkach ludzie znajdować się będą poza zasięgiem drgań powstających na etapie budowy przedmiotowej drogi. Zastosowanie przewidzianych rozwiązań chroniących środowisko przyczyni się do zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie.

Źródłem drgań podczas użytkowania planowanego przedsięwzięcia będą pojazdy poruszające się
po przedmiotowej drodze, głównie pojazdy ciężarowe. Zgodnie z Raportem oddziaływanie to nie powinno być odczuwalne i uciążliwe dla mieszkańców najbliższej zabudowy. Z Raportu wynika, że zastosowanie przewidzianej konstrukcji drogi przyczyni się do ograniczenia zasięgu drgań emitowanych w wyniku ruchu pojazdów bo projektowanej jezdni.

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie wynikała z pracy maszyn wykorzystywanych do budowy, ruchu pojazdów transportujących materiały, organizacji zapleczy budowy. Oddziaływania te będą mieć charakter niezorganizowany i ustąpią z chwilą zakończenia etapu realizacji inwestycji. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy zaplanowano: w jak największym stopniu stosowanie do podbudowy gotowych mieszanek wytwarzanych
w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy, transport materiałów sypkich, pylących oraz emitujących gazy (np. gorąca masa bitumiczna) odpowiednio zabezpieczony (plandeki lub innego typu przykrycia), wykorzystywanie przy realizacji inwestycji sprzętu
i środków transportowych w dobrym stanie technicznym; urządzenia i maszyny robocze oraz pojazdy wykorzystane przy realizacji inwestycji będą posiadać właściwie wyregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin; czas pracy silników spalinowych maszyn
i pojazdów na biegu jałowym oraz koncentracja prac w pobliżu zabudowy mieszkaniowej będą ograniczane do minimum; ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy; zwilżanie powierzchni placu i dróg dojazdowych wodą, szczególnie w okresie bezdeszczowym. Zaproponowane w raporcie rozwiązania zostały uwzględnione przy określaniu warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Wskazano także na dodatkowe rozwiązania minimalizujące wielkość emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych z tego etapu takich jak: eliminowanie jałowej pracy silników pojazdów i używanie do transportu samochodów ciężarowych
o optymalnej ładowności w celu ograniczania natężenia ruchu w obrębie terenu inwestycji.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją celem planowanego przedsięwzięcia jest przeniesienie ruchu
z rejonów gęstej zabudowy mieszkaniowej. Inwestycja wpisuje się w zapisy aktualizacji „Programu ochrony powietrza dla strefy lubelskiej ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PMIO i PM2,5 oraz docelowego benzo(a)pirenu", a także jest zgodna ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. Jak stwierdzono, planowane przedsięwzięcie przyczyni się do odciążenia ulic tworzących sieć drogową na terenie Hrubieszowa poprzez przejęcie ruchu tranzytowego, który w chwili obecnej odbywa się przez miasto.

Źródłem emisji do powietrza na etapie eksploatacji drogi będzie ruch komunikacyjny. Przeprowadzono prognozę rozkładu przestrzennego emisji zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dla roku 2027
oraz dla horyzontu czasowego 2037 roku przyjmując natężenie ruchu na podstawie natężenia prognozowanego. Analizę stężeń substancji wykonano z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń uzyskanego z Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Do oszacowania wielkości emisji zastosowano metodykę EMEP/CORINAIR model CALINE.

Oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na jakość powietrza oceniono zgodnie z metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu określoną w rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu
(Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87). Z wykonanej analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu
dla przedmiotowego przedsięwzięcia wynika, iż jego funkcjonowanie nie spowoduje przekraczania dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń i wartości odniesienia dla obu analizowanych horyzontów czasowych, a zatem należy stwierdzić, że spełnione będą wymagania w zakresie ochrony powietrza określone w przepisach prawa.

Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady związane z: robotami ziemnymi, ewentualną konieczną wycinką drzew i krzewów, z przebudową istniejących dróg (zrywanie nawierzchni z istniejących jezdni) - ewentualnymi pracami rozbiórkowymi (rozbieranie i demontaż istniejących obiektów budowlanych kolidujących z przebiegiem trasy - budynki, urządzenia drogowe: bariery, oznakowanie), usuwaniem kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu, ułożeniem nawierzchni drogi, eksploatacją maszyn i urządzeń, przekraczaniem cieków wodnych oraz związanych z przebywaniem pracowników budowlanych (odpady komunalne).

Z informacji przedstawionych w raporcie wynika, że część odpadów powstających podczas prac ziemnych zostanie wykorzystana na miejscu, mając na uwadze zapisy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia
11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz. 796).

W przypadku niewykorzystania ich w miejscu powstawania, zostaną przekazane odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne decyzje, celem dalszego zagospodarowania.

Z przedłożonej dokumentacji wynika również, że w związku przekraczaniem cieków wodnych mogą powstawać odpady o kodzie 17 05 05\* - Urobek z pogłębiania zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi) oraz odpady o kodzie 17 05 06 - Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05). Biorąc pod uwagę charakter tych odpadów (niebezpieczne) muszą być one magazynowane np. w pryzmach
na utwardzonym terenie w wyznaczonym i oznakowanym miejscu, zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych, a następnie przekazane odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne decyzje, celem dalszego zagospodarowania.

Wszystkie pozostałe odpady powstające na etapie realizacji inwestycji należy magazynować selektywnie
w wyznaczonym miejscu lub odpowiednich pojemnikach na zapleczu budowy, a następnie przekazywać odpowiednim jednostkom posiadającym stosowne zezwolenia.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją magazynowanie odpadów na etapie realizacji inwestycji będzie zgodne z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 1742).

Funkcjonowanie drogi wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą będzie powodowało emisję odpadów.
Ich rodzaje i ilość będzie ściśle związana z natężeniem ruchu pojazdów poruszających się po niej i ilości uczestników. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy o odpadach, obowiązek zagospodarowania odpadów powstających w fazie eksploatacji będzie spoczywał na wytwórcy odpadów, a wiec na podmiotach świadczących usługi w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw, chyba, że umowa o świadczenie usługi stanowi inaczej. Zatem wszystkie odpady powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy przekazywać uprawnionym podmiotom zajmującym się zagospodarowaniem, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami określoną
w ustawie o odpadach.

Odpowiedni sposób zagospodarowania odpadów powstających na każdym etapie przedsięwzięcia, zapewnienie ich selektywnego magazynowania, ponownego ich użycia (w sytuacji jeśli jest to możliwe),
czy też przekazywania w pierwszej kolejności do odzysku, przyczyni się do minimalizacji odpadów trafiających do unieszkodliwiania np. poprzez składowanie, co za tym idzie ograniczenia ich znaczącego negatywnego wpływu na środowisko.

Warunki dotyczące sposobu postępowania z powstającymi odpadami uregulowane są ustawą
o odpadach oraz aktami wykonawczymi, w związku z powyższym w sentencji niniejszego postanowienia uzgadniającego warunków tych nie uwzględniono. Do przestrzegania ich inwestor jest zobowiązany przepisami prawa.

Planowana inwestycja znajduje się w obszarze GZWP nr 407 Niecka Lubelska, zbiornik Chełm - Zamość, w zasięgu projektowanego obszaru ochronnego tego zbiornika. Jednostki hydrogeologiczne posiadają oznaczenie 2bCr3II - najbardziej północne części trasy oraz 1 baCr3II, główny użytkowy poziom wodonośny (gupw) występuje w osadach wieku kredowego. Stopień zagrożenia zanieczyszczeniami antropogenicznymi oceniono jako niski oraz średni, przy słabej izolacji głównego użytkowego poziomu wodonośnego.

Spływ wód podziemnych odbywa się w kierunku południowo-wschodnim, ku dolinie Bugu. Trasa obwodnicy będzie przecinać kilka rowów melioracyjnych w tym Dopływ z Moniatycz. W pobliżu tych cieków występują tereny podmokłe.

Dodatkowo we wszystkich wariantach obwodnica zbliża się do niewielkiego zbiornika wodnego ok. 70 m
od krawędzi pobocza (ok. 2+280 km dla W1, ok. 1+860 km dla W2 i ok 1+500 km dla W3).

Podłoże geologiczne tworzą lessy i namuły den dolin wypełniające zagłębienia o charakterze paleomeandrów. Deniwelacje w obrębie terenu pod planowaną drogę przekraczają 30 m: od ok. 215 m n.p.m. na wierzchowinie lessowej do ok. 183-185 m n.p.m. w dnie podmokłych dolinek.

Ujęcia wód podziemnych najbliżej planowanych wariantów zlokalizowane są w pobliżu drogi
z Chełma: na terenie ogródków działkowych Transportowiec, w m. Hrubieszów: odległość: W1- ok. 300 m
na południe, W2 - ok. 120 m na północ, W3 - ok. 660 m na północny-zachód od osi drogi; na terenie stacji energetycznej w m. Hrubieszów: odległość W1 - ok. 450 m na południe, W2 ok. 180 m na północ, W3 -
ok. 505 m na północny-zachód od osi drogi.

Projektowana obwodnica nie przecina obszarów zagrożonych powodzią, tj. obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%, oraz na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%.

Na etapie realizacji, woda używana będzie w procesach technologicznych głównie do pielęgnacji betonu oraz do celów socjalnych i dostarczana będzie specjalnymi beczkowozami.

Realizacja inwestycji będzie wiązała się z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych, pochodzących z zaplecza budowy, które będą gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, a ich opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, mająca uprawnienia w tym zakresie.

Na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki technologiczne.

Projektowana obwodnica w ciągu DW 844 wraz z drogami dojazdowymi, dla każdego z wariantów, odwadniana będzie powierzchniowo do projektowanych obustronnych rowów drogowych zlokalizowanych pomiędzy drogą wojewódzką, a drogami dojazdowymi. W miejscach skrzyżowań z drogami niższej kategorii, drogami wewnętrznymi oraz pod zjazdami projektuje się przepusty drogowe zapewniające ciągłość rowów. Lokalnie w obrębie  skrzyżowań, obiektów mostowych oraz w miejscach odprowadzenia wody
do cieków/odbiorników projektowane są odcinki kanalizacji deszczowej.

Odbiornikami wód opadowych z drogi będą istniejące rowy i cieki, projektowane rowy z dowiązaniem
do istniejącego cieku oraz zbiornik retencyjny z przepompownią i kanałem tłocznym o długości ok. 310 m,
 do przepompowania wody do sąsiedniej zlewni.

W miejscu kolizji cieków z układem drogowym planuje się przebudowę istniejących cieków oraz rowów wraz z ich renowacją (wyprofilowanie, oczyszczenie).

W celu redukcji ilości zawiesin przewidziano rowy trawiaste, zatrzymujące ok. 40-50% osadu oraz osadniki
w wpustach deszczowych i osadniki przed wylotami kanalizacyjnymi do odbiorników. W miejscu kolizji cieków z układem drogowym planuje się wykonanie przepustów albo zostaną posadowione obiekty inżynierskie w postaci mostów. Przepusty projektowane są jako żelbetowe o minimalnej szerokości
3 m i wysokości 1,5 m. Jeden lub dwa mosty projektowane są jako jednoprzęsłowy żelbetowy i jedno - lub trójprzęsłowy z płytą żelbetową.

Planowana obwodnica będzie przecinać zagłębienia terenu w postaci suchych dolin.
Dla umożliwienia swobodnego spływu wód deszczowych z opadów nawalnych/intensywnych, z terenów górnych części dolinek, „odciętych” nasypem drogowym, w wariancie W1 w km ok. 0+525 i ok. 1+175
oraz w wariancie W2 w km ok. 0+775, założono wykonanie przepustów „suchych” terenowych pod koroną drogi wraz z rowami drogowymi, celem utrzymania drożności spływu wód deszczowych pomiędzy zlewniami przeciętymi korpusem drogi.

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu wykopów i nasypów, przemieszczeniu mas ziemnych, budowie
i kształtowaniu korpusu drogi wraz z infrastrukturą służącą jej odwodnieniu. W trakcie prowadzenia robót,
w wykopach mogą gromadzić się wody deszczowe spływające głównie z odhumusowanej powierzchni
lub wody gruntowe związane z poziomem wodonośnym. Wody te będą zanieczyszczone zawiesiną ogólną,
w związku z czym przewiduje się powolne odpompowanie wody stagnującej w wykopie, aby mogła nastąpić sedymentacja osadu.

Odwodnienie drogi zapewnią spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Odbiorniki wód opadowych
z jezdni stanowić będą istniejące cieki, rowy melioracyjne oraz projektowany zbiornik retencyjny. Wody
z jezdni przed zrzutem do odbiorników spływać będą do rowów drogowych. Dla wszystkich trzech wariantów przebiegu obwodnicy nie wykazano przekroczeń substancji ropopochodnych ani stężenia zawiesiny mineralnej w wodach opadowych stąd nie przewiduje się konieczności zastosowania separatorów substancji ropopochodnych, ani osadników zawiesiny mineralnej (osadniki zostaną zastosowane we wpustach deszczowych, przed wylotami kanalizacyjnymi).

Wykonywanie robót budowlanych, w tym robót ziemnych, w bliskim sąsiedztwie cieków wodnych i rowów oraz wykonywanie przepraw przez wody powierzchniowe może stanowić potencjalne zagrożenie związane
z zamuleniem wód płynących. Zagrożenie to ustąpi po zakończeniu prac i nie będzie powodowało trwałych zmian w bilansie jakościowym wód powierzchniowych.

Potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych związane może być z awariami maszyn i sprzętu w trakcie robót oraz ewentualnymi wypadkami drogowymi w okresie eksploatacji
(np. w wyniku rozlewu paliwa). W przypadku zaistnienia takiej sytuacji należy natychmiast zlokalizować
i usunąć przyczynę awarii.

Ekipa budowlana będzie wykorzystywała sprawny sprzęt techniczny oraz wyposażona będzie w środki
na wypadek niekontrolowanego wycieku substancji niebezpiecznych takie jak:

* przenośne naczynia służące wychwytywaniu niewielkich wycieków z urządzeń;
* maty separacyjne o zdolnościach chłonnych min. 2 dm3/1 m2, służące do przechwytywania drobnych produktów ropopochodnych oraz do chwilowego uszczelniania miejsc przelewania, czy nalewania produktów ropopochodnych;
* zasypka zabezpieczająca (piasek z absorbentem np. bentonitem) służąca do posypania wycieków substancji ropopochodnych. Po rozsypaniu i wchłonięciu produktu posypkę należy zebrać do worków i oddać do unieszkodliwienia;
* podręczny zestaw uszczelniający (hermetic, silikon, zestaw uszczelek i taśm silikonowych).

Na etapie budowy planowane są następujące działania minimalizujące oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne:

* prace związane z budową obiektów inżynierskich będą prowadzone przy niskich stanach wód
oraz zminimalizowana zostanie ingerencja w ukształtowanie koryt rzek i cieków;
* roboty budowlane prowadzone w rejonie rzek i cieków wodnych nie będą powodować długotrwałego zaburzenia przepływów, zamulenia rzek, mącenia wód oraz emisji skutkujących zanieczyszczeniem wód;
* w fazie budowy mostów i przepustów w przypadku zaistnienia potrzeby wzmacniania
i zabezpieczenia brzegów rzek przed ich zniszczeniem spowodowanym działaniem ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych będą zastosowane metody naturalne (np. faszyny) oraz osłony zabezpieczające przed zanieczyszczeniem cieków;
* w przypadku zaistnienia konieczności odwadniania wykopów budowlanych, czas prowadzonych prac odwodnieniowych będzie skrócony do minimum, tj. do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót, celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac;
* wody opadowe i gruntowe pochodzące z odwodnienia wykopów zostaną podczyszczone mechanicznie z zawiesiny przed odprowadzeniem ich do wód powierzchniowych;
* zaplecze budowy, bazy materiałowe i sprzętowe zostaną zlokalizowane poza dolinami rzek, terenami zalewowymi, strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych;
* miejsca składowania materiałów i substancji podatnych na wsiąkanie do gruntu zostaną zabezpieczone materiałami izolacyjnymi.

Prace budowlane w pobliżu cieków prowadzone będą ze szczególną ostrożnością.

Oddziaływania na wody płynące, związane z czasowym zakłóceniem swobodnego spływu wód będą krótkoterminowe i chwilowe oraz odwracalne.

W fazie eksploatacji głównym zagrożeniem dla środowiska wodno-gruntowego jest możliwość zanieczyszczenia substancjami zawartymi w ściekach opadowych z drogi.

Projektowana inwestycja stanowić może również zagrożenie dla wód podziemnych, które nie są dobrze izolowane od powierzchni terenu. Możliwość pogorszenia jakości wód podziemnych w wyniku infiltracji zanieczyszczonych wód spływających z drogi dotyczy przede wszystkim odcinków dolinnych, wypełnionych utworami piaszczystymi, na ogół pozbawionymi izolacji. Zwierciadło wód występuje tu płytko. Zagrożenie takie może wystąpić szczególnie w dolinie cieku Dopływ z Moniatycz, kilometraż zlewni W1: 4+104 do 5+656, W2: 3+601 do 4+730, W3: 3+200 do 4+411.

Ochronę wód powierzchniowych i podziemnych w obszarze inwestycji stanowić będzie przede wszystkim starannie zaprojektowany system odwodnienia, uwzględniający zebranie całości wód opadowych
i roztopowych, zapewnienie ich ciągłego przepływu, oczyszczenie w stopniu wymaganym przez przepisy prawne oraz zabezpieczenie przed skutkami wypadku drogowego z udziałem transportu substancji niebezpiecznych.

Dla obsługi terenów przyległych do obwodnicy przewiduje się budowę nowych dróg oraz nowego

i rozbudowę istniejącego systemu odwodnienia korpusu drogowego, w tym budowę i przebudowę przepustów, budowę kanalizacji deszczowej oraz zbiorników na wody opadowe i roztopowe (jeśli będą wymagane).

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza strefami ujść rzek, poza obszarami przylegającymi do jezior, poza strefami ochrony ujęć wód podziemnych i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych oraz poza obszarami wybrzeży.

Ze względu na rodzaj i zakres planowanych prac na etapie realizacji oraz planowane rozwiązania jakie będą funkcjonować na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, nie przewiduje możliwości znaczącego pogorszenia stanu jakości środowiska gruntowego i wodnego w rejonie inwestycji.

Na etapie oceny zaproponowanych wariantów obwodnicy, w raporcie do wniosku o wydanie decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach, jako mniej konfliktowy w zakresie oddziaływania na walory krajobrazowe oraz środowisko przyrodnicze wskazano, że najkorzystniejszym wariantem realizacji przedsięwzięcia jest wariant inwestycyjny - W1. Długość projektowanej obwodnicy Hrubieszowa w wariancie 1 wynosi ok. 6,236 km.

Dla potrzeb oceny oddziaływania przedsięwzięcia na zasoby przyrody i funkcje ekologiczne terenu przeznaczanego pod przedsięwzięcie i terenów otaczających inwestor w okresie od września 2021 r.
do września 2022 r. wykonał inwentaryzację przyrodniczą. Badano grunty w odmiennych okresach fenologicznej aktywności poszczególnych grup zwierząt i okresach wzrostu roślinności. Obserwacjami objęto migracje jesienną, zimowanie, wiosenną wędrówkę, kluczowy okres rozrodu, lęgów i wegetacji. Zastosowano metody obserwacji i badań adekwatne do zakresu inwestycji, uwzględniając wymogi poszczególnych grup zwierząt oraz układy siedliskowe, stopień naturalności i zmian antropogenicznych w analizowanym terenie. Analizowano pas terenu po 400 m na stronę od osi planowanej trasy. Przebieg projektowanej obwodnicy obejmował 3 warianty: W1 - ok. 6,2 km, W2 - ok. 5,2 km oraz W3 - ok. 5,2 km.

Inwentaryzacja i waloryzacja skupiona była przede wszystkim na rozpoznaniu gatunków cennych:

* gatunki chronione prawem krajowym - Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409) i rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408);
* gatunki chronione prawem krajowym — Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia
2016 r. o ochronie gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 28 grudnia 2016 r., poz. 2183);
* gatunki roślin i grzybów umieszczone w polskiej Czerwonej Księdze Roślin. Paprotniki i rośliny kwiatowe (Kaźmierczakowa i in. 2014), na Polskiej czerwonej liście paprotników i roślin kwiatowych (Kaźmierczakowa i in. 2016), Czerwonej liście roślin i grzybów Polski (Mirek i in. 2006); gatunki umieszczone w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt (Głowaciński 2001, Głowaciński i Nowak 2004), krajowe czerwone listy Głowacińskiego (2002, 2022), Witkowskiego i Kotusza (2009) oraz Wilka i in. (2020);
* chronione siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt wymienione w Dyrektywie Rady 92/43/EEC z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, ze zmianami (Dyrektywa Siedliskowa) - załącznik I - siedliska oraz załącznik Il i załącznik IV - gatunki roślin i zwierząt;
* gatunki ptaków wymienionych w Dyrektywie Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków, ze zmianami (Dyrektywa Ptasia);
* gatunki ssaków, nie objętych ochroną na mocy prawa krajowego i unijnego, ale dla których rozpoznanie tras migracji jest niezbędne (m.in. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 marca 2005 r. w sprawie ustalenia listy gatunków zwierząt łownych);
* gatunki rzadkie i zagrożone w skali kraju i regionu, w którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie;
* gatunki obce i inwazyjne - Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r.
w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym.

W obszarze inwentaryzacji stwierdzono cztery typy siedlisk przyrodniczych wymienionych
w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej: 1) 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion; 2) 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (Molinion); 3) 6430 Ziołorośla górskie (Adenostylion alliariae) i ziołorośla nadrzeczne (Convolvuletalia sepium); 4) 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum).

Stwierdzono występowanie 3 gatunków roślin objętych ochroną częściową:

1) grzybienie białe Nymphaea alba;

2) kruszczyk szerokolistny Epipactis helleborine;

3) rukiew wodna Nasturtium officinale.

Nie stwierdzono chronionych i zagrożonych gatunków mszaków, chronionych i zagrożonych gatunków porostów oraz chronionych zagrożonych gatunków grzybów wielkoowocnikowych.

W buforze inwentaryzacji stwierdzono 54 gatunki roślin uznanych za obce lub inwazyjne. Brak wśród nich gatunków wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r. w sprawie listy roślin i zwierząt gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono istotnych przypadków rzeczywistego, jak i potencjalnego ryzyka środowiskowego w odniesieniu do założeń przedsięwzięcia. Stwierdzone siedliska wymienione w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej występują w znacznej odległości od pasa drogowego planowanej do budowy drogi - brak kolizji. Stwierdzone stanowiska w kolizji z osią i terenem bezpośrednio przylegającym w zasięgu przewidywanego pasa budowlano-montażowego są nieliczne i obejmują głównie gatunki pospolite, niezagrożone, a poprzez wdrożenie proponowanych działań minimalizujących, określonych w raporcie, negatywne oddziaływanie zostanie znacznie lub całkowicie zredukowane.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała usunięcia drzew kolidujących z trasą planowanej drogi. Wycinkę i karczowanie drzew i zarośli zaleca się prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, czyli w terminie od 1 października do końca lutego. Wyjątkowo dopuszcza się usunięcie drzew w okresie lęgowym pod warunkiem wykluczenia występowania w ich obrębie lęgów ptaków, stwierdzonych w wyniku dokonanego przez specjalistę ornitologa przeglądu przeprowadzonego bezpośrednio przed planowaną wycinką. Drzewa, na których zostanie stwierdzone występowanie lęgów, jak również drzewa sąsiednie rosnące w odległości nie większej niż 50 m będą mogły być usunięte poza sezonem lęgowym ptaków. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, lecz znajdujące się w sąsiedztwie terenu prowadzenia prac budowlanych zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Zabezpieczenia powinny być wykonane zgodnie z wymogami prawa budowlanego oraz ustawy o ochronie przyrody. Dodatkowo niezależnie od terminu wycinki, drzewa przeznaczone do usunięcia o obwodzie pni powyżej 50 cm, mierzonym na wysokości 130 cm należy skontrolować pod kątem wykorzystywania ich jako schronienia letnie oraz zimowe nietoperzy oraz siedliska bezkręgowców.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzono również badania terenowe polegające na inwentaryzacji bezkręgowców, ryb, płazów, gadów, ptaków, nietoperzy oraz ssaków korzystających z terenu przeznaczonego pod planowaną inwestycję. Przeprowadzone badania i analizy były ukierunkowane na zidentyfikowanie: gatunków podlegających ochronie prawnej, gatunków ujętych w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, gatunków ujętych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt.

W obszarze inwentaryzacji odnotowano 28 gatunków ssaków, w tym 18 objętych ochroną oraz 10 gatunków łownych. Stwierdzono dwa gatunki: bóbr europejski Castor fiber i wydra Lutra lutra, które wymienione są w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej. Nie wykazano gatunków, obcych, inwazyjnych wymienianych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2011 r. w sprawie listy roślin
i zwierząt gatunków obcych.

W trakcie badań terenowych stwierdzono występowanie chomika europejskiego, gatunku objętego ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (tekst jedn. Dz. U. z Dz.U. 2016 poz. 2183). Występująca w buforze inwentaryzacji populacja chomika jest częścią zwartego zasięgu występowania tego gatunku na Lubelszczyźnie.

Obecność chomika europejskiego wykazano w buforze badań w pięciu głównych obszarach występowania, były to stanowiska poligonowe: dla wariantu W1 (ok. km 0+854 i pow. 6,96 ha, ok. km 1+587 - pow. 7,66 ha, ok. km 3+664 - pow. 3,30 ha, ok. km 4+2791 pow. 7,14 ha oraz ok. km 5+203 - pow. 1,83 ha). Stanowiska/siedliska kolizyjne chomika, znajdujące się w zasięgu pasów drogowych to:- dla wariantu W1 - 1 stanowisko około km 1+587.

W warunkach zalecono, aby zajęcie terenów rolniczych wykonać wiosną, po zakończeniu hibernacji przez chomika, a przed przystąpieniem do rozrodu lub jesienią, po zakończeniu okresu rozrodczego, a przed rozpoczęciem hibernacji. W tym okresie zwierzęta należy odłowić pułapkami żywołownymi i przesiedlić na tereny sąsiednie z wykorzystaniem okresu aklimatyzacji, która w okresie jesiennym musi zapewnić zwierzętom możliwość odtworzenie zapasów pokarmu na zimę. Etap budowy będzie pod kontrolą nadzoru przyrodniczego, w tym teriologicznego, który będzie prowadził kontrolę i bieżące przeglądy placu budowy oraz ewentualne odłowy chomików.

Działania minimalizujące mające na celu ograniczenie śmiertelności chomika uniemożliwienie wtargnięcia zwierząt na drogę w okresie użytkowania drogi:

Osobniki ze stanowisk kolizyjnych w okolicy km (W1/W2/W3) 3+664/3+225/2+897 oraz W3 (3+609) wykorzystywać będą projektowane przejścia i przepusty dla zwierząt zespolone z obiektami inżynierskimi.
W rejonie najść do przejść zaprojektowane zostaną płotki naprowadzające do obiektu. Możliwość swobodnych przemieszczeń w granicy dotychczasowych areałów, rozdzielonych przez nowo powstałą drogę, ograniczy przypadki bezpośrednich wtargnięć osobników na jezdnie. Ponadto w wariancie 1 w km ok. 1+175 założono dodatkową funkcję dla projektowanego „suchego” przepustu terenowego, który będzie służył także jako przejście dla chomika europejskiego. Dodatkowo w rejonie przejścia oraz po 100 m w każdą stronę
od przejścia, zostaną wykonane płotki naprowadzające łącząc je szczelnie z obiektem, który może być wykorzystywany do migracji zwierząt lub też doprowadzając do obiektu ograniczającego możliwość dalszej migracji.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie związana z utrzymaniem się bezpośrednich oddziaływań, które będą miały miejsce podczas zajęcia terenu w ramach realizacji etapu obwodnicy Hrubieszowa. Polegały one będą m.in. na zajęciu siedlisk, bądź żerowisk występujących tutaj ssaków
i wyparciu osobników na dostępne tereny przyległe. Ze względu na dostępność odpowiednich siedlisk
na terenach otaczających można stwierdzić, że realizacja inwestycji nie wpłynie w sposób istotny
na możliwość występowania przedstawicieli omawianej grupy zwierząt zarówno w skali lokalnej,
jak i regionalnej i krajowej.

Na etapie eksploatacji głównym zagrożeniem w stosunku do ssaków mogłaby być zwiększona śmiertelność zwierząt na skutek kolizji z pojazdami, a także trwała fragmentacja siedlisk oraz izolacja populacji. Zjawiska te zostaną ograniczone poprzez realizację przejść dla zwierząt. Z tego względu przedsięwzięcie, także na etapie eksploatacji nie będzie miało istotnego wpływu na ogólny stan populacji ssaków, w tym także występujących tutaj, pospolitych gatunków chronionych.

Nietoperze.

Na obszarze objętym analizą zidentyfikowano łącznie 6 gatunków nietoperzy. Nietoperze najbardziej aktywne były wzdłuż zadrzewień, skrajów lasu, dróg leśnych, w dolinach cieków, na terenach łąkowych Bugu oraz w strefach brzegowych niewielkich zbiorników wodnych. W sprawdzonych siedliskach strefy buforowej przedsięwzięcia nie stwierdzono obecności kolonii rozrodczych nietoperzy, czy tymczasowych schronień (kontrola obiektów, kontrola endoskopowa, nasłuchy detektorowe w porze powrotów do kryjówek). Nie stwierdzono także miejsc hibernacji, zimujących osobników, ani śladów ich obecności. Realizacja planowanego przedsięwzięcia w proponowanym wariancie W1 nie spowoduje wystąpienia istotnie negatywnych oddziaływań na nietoperze. Ryzyko kolizji tych zwierząt z pojazdami jest również niewielkie.

W raporcie przeanalizowano oddziaływania przedsięwzięcia na nietoperze i stwierdzono brak przeciwwskazań do realizacji przedsięwzięcia pod względem niekorzystnego oddziaływania
na chiropterofaunę, zarówno w skali lokalnych populacji, jak i globalnej kraju. Dlatego brak przesłanek świadczących o możliwości wystąpienia istotnie negatywnego wpływu realizacji przedsięwzięcia na tę grupę ssaków

Ptaki.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono łącznie występowanie 129 gatunków ptaków z 16 rzędów: perkozy (1 gat.), pelikanowe (3 gat.), brodzące (1 gat.), blaszkodziobe (7 gat.), jastrzębiowe (10 gat.), sokołowe (2 gat.), grzebiące (3 gat.), żurawiowe (4 gat.), siewkowe (10 gat.), gołębiowe (3 gat.), kukułkowe (1 gat.), sowy (1 gat.), jerzykowe (1 gat.), kraskowe (3 gat.), dzięciołowe (5 gat.), wróblowe (74 gat.). Wśród wykazanych 112 gatunków podlega ochronie ścisłej, 7 gatunków chronionych jest częściowo oraz 10 łownych, 19 gatunków wymienianych jest w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dn. 30.11.2009 r., w sprawie ochrony dzikiego ptactwa), 9 gatunków w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt (Głowaciński 2001) oraz 13 gatunków z Czerwonej listy ptaków Polski (Wilk i in. 2020).

W granicach badanej powierzchni brak jest stref ochronnych wokół stanowisk lęgowych gatunków strefowych. Najbliższa strefa ochronna wytyczona wokół stanowiska orlika krzykliwego obejmuje zadrzewienie przylegające do doliny Bugu pomiędzy miejscowościami Teptiuków i Husynne, sąsiadując
z obszarem badań.

Spośród najcenniejszych (Załącznik I Dyrektywy Ptasiej) za lęgowe na badanym terenie uznano
8 gatunków, były to: derkacz, ortolan, bocian biały, dzięcioł czarny, dzięcioł średni, gąsiorek, jarzębatka
i lerka. Czapla biała, błotniak stawowy, orlik krzykliwy, żuraw i zimorodek - były to gatunki zalatujące, bielik, błotniak łąkowy, błotniak zbożowy, kania ruda, rybitwa białoskrzydła i siewka złota to gatunki przelotne. Całość zgrupowania charakteryzowały dominujące gatunki pospolite, szeroko rozpowszechnione o stabilnych populacjach i niezagrożonych wyginięciem w skali europejskiej (EBCC 2017), krajowej (Chodkiewicz
i in. 2015, Chylarecki i in. 2018, Chodkiewicz i in. 2019), czy regionalnej. Reprezentowały typowych przedstawicieli awifauny mozaiki krajobrazu rolniczego południowej Lubelszczyzny. Do dominantów okresu polęgowego (dyspersja, jesień, zima), należały wróblowe (szpak, kwiczoł, zięba, potrzeszcz, trznadel, czyż), gołębiowe (grzywacz) i krukowate (kruk, gawron).

W okresie lęgowym na terenach rolniczych najliczniej obserwowano: skowronka, trznadla, pliszkę żółtą, dymówkę i szpaka, w nielicznych siedliskach leśnych dominowały: sikory bogatka i modraszka, drozdy (kos, śpiewak), kapturka i rudzik.

Nie stwierdzono istotnych liczebności, regularne użytkowanych tras migracji pokarmowych, rozległych żerowisk i lęgowisk. Bogactwo gatunkowe można określić jako umiarkowane, ze znacznym udziałem zespołu gatunków krajobrazu rolniczego i mozaiki krajobrazowej. Wyróżniające się siedliska obejmowały fragment doliny Bugu we wschodniej części obszaru badań, a także fragmenty siedlisk łąkowych, zakrzaczeń wzdłuż cieków i rowów.

Realizacja i użytkowanie drogi będą związane z pośrednim oddziaływaniem (np. emisja hałasu)
na przyległe do pasa drogowego miejsca występowania ornitofauny. Gatunki bardziej wrażliwe na zmianę warunków akustycznych, przeniosą się na obszary pozostające poza zasięgiem oddziaływań. Zajęcie fragmentu żerowiska jest realnym oddziaływaniem realizacji inwestycji na gatunki ptaków szponiastych. Ze względu
na rozległy obszar łąk i pól nie przewiduje się istotnego oddziaływania planowanej inwestycji na gatunki migrantów, w tym przede wszystkim gatunków szponiastych, gęsi, żurawi oraz gatunków siewkowych.

Oddziaływanie na gatunki lęgowe dotyczyło będzie głównie pospolitych gatunków krajobrazu rolniczego, m.in. skowronka, pliszki żółtej i trznadla. Występowanie w otoczeniu dużych obszarów tożsamych siedlisk lęgowych znacząco ograniczy wpływ planowanej drogi na miejsca lęgowe tych gatunków. Gatunki lęgowe z Załącznika I Dyrektywy Rady 2009/147/WE, występowały na badanym terenie w dużym rozproszeniu, więc realizacja planowanej drogi nie spowoduje znacznej utraty siedlisk lęgowych, nie spowoduje również negatywnego wpływu na lokalne populacje ww. gatunków.

Nieznaczne zmniejszenie areału żerowiskowego wynikające z potencjalnych zmian w strukturze przyrodniczej (projektowanej inwestycji), a co się z tym wiąże nieznacznych zmian parametrów siedlisk
i żerowisk nie będzie znaczące, tzn. powodujące wycofywanie się populacji gatunków zwierząt
lub bytowania i rozrodu awifauny ze względu na dostępność rozległych siedlisk tożsamych w otoczeniu.

Płazy i gady.

W obszarze badań stwierdzono występowanie 7 gatunków płazów. W przypadku, gdy oznaczenie dwóch gatunków żab - jeziorkowej i wodnej nie było możliwe, traktowano je jaką sztuczną grupę systematyczną, czyli kompleks żab zielonych Pelophylax kl. esculenta complex. Poza rzekotką drzewną
i kumakiem nizinnym objętymi ochroną ścisłą, wszystkie pozostałe stwierdzone gatunki płazów objęte są ochroną częściową i należą do pospolitych i rozpowszechnionych na terenie kraju. Kumak niziny dodatkowo wymieniony jest w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Stwierdzono trzy gatunki wymieniane na Czerwonej liście zwierząt (Głowaciński 2022).

W obszarze badań stwierdzono występowanie 3 gatunków gadów: jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna oraz zaskroniec zwyczajny. Wszystkie wymienione gatunki objęte są ochroną częściową i należą do pospolitych i rozpowszechnionych na terenie kraju.

W celu minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na płazy, w okresie realizacji, zostaną podjęte działania chroniące, min. prowadzone będą codzienne regularne kontrole placu budowy celem stwierdzenia

(wykluczania) obecności zwierząt. W razie stwierdzenia obecności zwierząt, uwięzione zwierzęta będą przeniesione do strefy poza placem budowy, z preferencją terenów zawodnionych. Przed rozpoczęciem prac budowlanych przypadających na okres rozrodu płazów, a więc przed 1 marca, na rozpoznanych szlakach migracyjnych, plac budowy będzie zabezpieczony przed przedostawaniem się na jego teren płazów płotkami tymczasowymi, zlokalizowanymi w podanych w raporcie lokalizacjach.

W okresie użytkowania drogi w celu ograniczenia śmiertelności płazów w fazie użytkowania inwestycji (uniemożliwienia wtargnięcia płazów na drogę), w okresie ich wiosennej bądź jesiennej migracji, zaplanowano przepusty dostosowanie do pełnienia funkcji przejść dla płazów i małych ssaków, jak również stały system ogrodzeń ochronno - naprowadzających płazy do tych przepustów. Ogrodzenie w rejonie przepustu pełniącego funkcję przejścia będzie łączyć się z obiektem w sposób ciągły, nieprzerwany, aby
nie powstały zagrożenia dla płazów i innych zwierząt oraz umożliwić bezpieczne i bezproblemowe wejście do obiektu, jak i jego opuszczenie. Wysokość części nadziemnej ogrodzenia ochronno-naprowadzającego wynosić będzie 50 cm, a część podziemna ogrodzenia minimum 10 cm. Ogrodzenie posiadać będzie również przewieszkę o długości 10 cm. W miejscach, w których infrastruktura lub rzeźba terenu stanowią naturalną barierę dla płazów zrezygnowano z zastosowania ogrodzenia ochronno-naprowadzającego.

Ryby i minogi.

W analizowanym obszarze brak większych rzek i powierzchni wód stojących. W kolizji z osiami wariantów przebiegu obwodnicy znajduje się jedynie ciek - Dopływ z Moniatycz oraz mniejsze bezimienne rowy. Obserwacje wykazały w jego wodach obecność 4 gatunków: uklei, płoci, kiełba i klenia. Brak wśród nich gatunków objętych ochroną, rzadkich, zagrożonych, wymienianych w Załączniku Il Dyrektywy Siedliskowej. W każdym z wariantów proj. obwodnicy przewidziano urządzenia inżynierskie typu przepust lub most w miejscach przejść przez cieki wodne - wariant 1 (wybrany): rów melioracyjny 2+299 km, rów melioracyjny 2+738 km, rów melioracyjny 3+699 km, ciek o nazwie Dopływ z Moniatycz 4+689 km.

W ramach realizacji przedsięwzięcia założono lokalną korektę rowów melioracyjnych na odcinku maksymalnie do 50 m od kolizji z przebiegiem obwodnicy. Nie przewiduje się przebudowy w tym przełożenia koryta cieku Dopływ z Moniatycz. Wszystkie obiekty mostowe na przedmiotowym odcinku zostały zaprojektowane z założeniem, że ich podpory nie będą zlokalizowane w nurcie cieku. Wszelkie główne prace w zakresie ustrojów nośnych realizowane będą z brzegów cieku wraz z zastosowaniem rusztowań systemowych. Realizacja podpór nie będzie wymagała wjazdu ciężkiego sprzętu do koryta cieku. W ramach planowanej inwestycji przewiduje ingerencję w koryto cieku Dopływ z Moniatycz. Przewidywana ingerencja w koryto cieku wystąpi w przypadku realizacji umocnienia koryta rzeki, tj. pogłębienia dna o grubość zastosowanego umocnienia oraz regulacji brzegów na odcinku umocnienia. Dno cieku zostanie wyrównane, wyloty odwodnienia do cieku będą również wymagały zmiany struktury brzegów. Prace przy obiektach
w korycie cieku (regulacja, umocnienie brzegów) będą wykonane z brzegów rzeki, będą prowadzone poza okresem tarła ryb, tj. od marca do czerwca. Z uwagi na konieczność ochrony organizmów wodnych prace należy prowadzić pod nadzorem ichtiologa. Prace prowadzone będą sprawnym sprzętem - konieczna
jest systematyczna kontrola i konserwacja sprzętu pracującego podczas budowy. Organizacja robót uwzględni możliwość schronienia się ryb w miejscach wolnych od prac i intensywnych zanieczyszczeń. W przypadku stwierdzenia śnięć ryb prace bezzwłocznie zostaną przerwane, aż do oczyszczenia się wody z zawiesiny ogólnej do poziomu sprzed podjęcia robót. Do umocnienia brzegów cieków i rowów zastosowane zostaną materiały naturalne (np. kiszka faszynowa, obsianie trawą).

W związku z ingerencją w koryto cieku wystąpi negatywne oddziaływanie na skład i liczebność fitobentosu, makrofitów, makrobezkręgowców bentosowych, wywołane zniszczeniem siedlisk przybrzeżnych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, ograniczone do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do stałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych. Chwilowe, odcinkowe zwiększenie zawiesiny ogólnej w korycie rzeki nie doprowadzi do degradacji organizmów wodnych.

W wariancie realizacyjnym nie stwierdzono kolizji ze stanowiskami chronionych gatunków ryb
i minogów. W obszarze objętym opracowaniem nie stwierdzono występowania chronionych gatunków ichtiofauny oraz siedlisk sprzyjających ich występowaniu. Ze względu na ograniczoną długość odcinków przebudowy rowów w stosunku do ich całkowitej długości nie przewiduje się wystąpienia znacząco negatywnych oddziaływań na ogólną możliwość potencjalnego bytowania w nich gatunków związanych ze środowiskiem wodnym.

Funkcjonalność przecinanych systemów melioracyjnych zostanie zachowana. Prace na cieku i rowach melioracyjnych związane z realizacją obiektów inżynierskich, będą miały charakter krótkotrwały,
a ich uciążliwość ustąpi po wykonaniu prac.

Bezkręgowce.

W czasie prowadzonych prac terenowych stwierdzono 10 chronionych gatunków bezkręgowców. Gatunkami wybitnie eurytopowymi są: trzmiele ogrodowy, ziemny i kamiennik, które stwierdzone zostały
w różnych środowiskach otwartych, jak np. łąki i przydroża itp. Do pospolitych należą także trzmiele rudy, leśny, gajowy, które jednak preferują siedliska bardziej osłonięte. Generalnie trzmiele pojawiają
się w poszukiwaniu pokarmu lub przemieszczają się z innych sąsiednich obszarów. Objęte są one ochroną częściową z racji ich znaczenia gospodarczego przy zapylaniu roślin użytkowych. Obserwowano głównie robotnice, nie stwierdzono gniazd, królowych.

Do rzadkich gatunków zaliczona została porobnica włochatka, gatunek podrodziny pszczół właściwych Apinae. Gatunkami objętymi ochrona ścisłą i jednocześnie wymienionymi w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej są: motyl - czerwończyk nieparek i ważka - trzepla zielona.

W badanym buforze nie stwierdzano chronionych i zagrożonych gatunków chrząszczy z rodzaju pachnica Osmoderma i innych gatunków związanych z próchnowiskami.

Spośród chronionych mięczaków stwierdzono jedynie ślimaka winniczka.

Podsumowując wyniki inwentaryzacji i waloryzacji przyrodniczej gruntów planowanych
pod inwestycję drogową (obwodnica Hrubieszowa) można stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie
nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska, pozostanie również bez istotnego wpływu na kryterium wykorzystania terenów przyległych, a planowane działania inwestycyjne nie będą stanowiły znaczącego zagrożenia dla chronionych siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt.

Odwodnienie drogi zapewnią spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Odbiorniki wód opadowych
z jezdni stanowić będą istniejące cieki, rowy melioracyjne oraz projektowany zbiornik retencyjny
z przepompownią i kanałem tłocznym, planowany w km ok. 1+150 do ok. 0+840. Zbiornik nie będzie (celowo) udostępniony dla płazów i zostanie wygrodzony w sposób uniemożliwiający dostawanie się zwierząt do zbiornika. Nie założono dodatkowych rozwiązań technicznych umożliwiających opuszczenie go przez przypadkowo znajdujące się tam zwierzęta, (sytuacjom ma zapobiegać wygrodzenie zbiornika). Siatka zostanie zakopana pod powierzchnią ziemi na gł. min. 50 cm. Ogrodzenie zbiornika wykonane zostanie z siatki stalowej o wysokości nad poziom terenu h=2,2m. Oczka siatki będą następujących wymiarów: do wysokości 0,5 m n.p.t - 0,5 x 0,5 cm, od 0,5 m n.p.t. do 1,0 m n.p.t. - 5x15 cm, od 1,0 m do 2,2 m n.p.t - 15x15 cm. Dodatkowo na wysokości 0,5 m n.p.t. przewidziano przewieszkę o szerokości 5 cm, odgiętą w stronę przeciwną do zbiornika. Dodatkowo wejście na teren zbiornika w postaci furtki zostanie zabezpieczony fartuchami ochronnymi.

Trasa planowanej do budowy drogi w wariancie W1 - inwestycyjnym, obiektem mostowym przekraczać będzie ciek Dopływ z Moniatycz (nie przewiduje się przebudowy w tym przełożenia koryta cieku), wzdłuż którego występuje lokalny korytarz migracyjny. Most będzie zespolony z przejściem dla zwierząt. Zwierzęta będą wykorzystywać suchą przestrzeń po obu stronach rzeki.

Budowa obiektu mostowego nie spowoduje zmniejszenia drożności ekologicznej i hydrologicznej doliny cieku Dopływ z Moniatycz. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na parametry siedlisk w dolinie powyżej i poniżej budowli oraz na warunki bytowania gatunków roślin i zwierząt. Nie przewiduje się znaczących zmian w przepływie wody w środowisku lokalnym, retencji powierzchniowej, a także stopniu izolacji terenów po obu stronach mostu w dolinie cieku. Parametry obiektu mostowego umożliwiają swobodne podejmowanie migracji przez zwierzęta.

Z analizy wpływu budowy obiektu mostowego na funkcje ekologiczne i zasoby przyrody doliny cieku wynika, że przy zastosowaniu przyjętych rozwiązań chroniących określonych w Raporcie na etapie realizacji
i funkcjonowania nie ma zagrożeń dla utrzymania istniejącego stanu doliny.

Przebieg obwodnicy w żadnym z wariantów nie koliduje z granicami obszarów Natura 2000.

W promieniu do 5 kilometrów od planowanego przedsięwzięcia występują następujące obszary Natura 2000:

* obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowego Bugu PLB060003 w odległości ok. 0,003-0,30 km, w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.

Obszar został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.2004 r. nr 229, poz. 2313). Aktualnie obowiązującą podstawą prawną jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. 2011 r. nr.25, poz. 133 z późn.zm.). Przedmiotem ochrony obszaru są gatunki ptaków wymienione w Załączniku I Dyrektywy Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 20, poz. 7, ze zm.) oraz w Standardowym Formularzu Danych
z oceną ogólną A, B, C: wodniczka, brodziec piskliwy, zimorodek, rybitwa białowąsa, rybitwa białoskrzydła, rybitwa czarna, gadożer, błotniak łąkowy, derkacz, dzięcioł białoszyi, rycyk, batalion, krwawodziób. Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych zatwierdzony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 24 kwietnia 2017 r. (Lubel. z 2017 r., poz. 1996; zm.: Lubel. z 2017 r., poz. 2293).

A080 qadożer Circaetus qallicus, A084 błotniak łąkowy Circus pygarqus, Al22 derkacz Crex crex. A151 batalion Philomachus pugnax, A156 rycyk Limosa limosa. A162 krwawodziób Trinqa toanus, Al68 brodziec piskliwy Actitis hypoleucos, Al96 rybitwa białowąsa Chlidonias hybrida.

Wspólnym celem działań ochronnych dla przedmiotów ochrony: A080, A084, A122, A151, A156, A162, Al68, Al96, Al 97, A198, A229, A294 - utrzymanie w granicach obszaru Natura 2000 powierzchni optymalnych lęgowisk i żerowisk, będących siedliskami gatunków na łącznym poziomie minimum 10 000 ha, na które będzie się składać mozaika podmokłych łąk i pastwisk, turzycowisk, szuwarów i zabagnień. Utrzymanie naturalnego charakteru i reżimu hydrologicznego doliny Bugu, z charakterystycznymi starorzeczami, śródpolnymi okresowymi zbiornikami, piaszczystymi i mulistymi brzegami, skarpami oraz wyspami.

A429 dzięcioł białoszyi Dendrocopos syriacus.

Cele działań ochronnych:

Utrzymanie siedliska gatunku we właściwym stanie, poprzez zachowanie zadrzewień nadwodnych
i przydrożnych z udziałem starodrzewu oraz starych sadów.

Ocena - brak kolizji - brak negatywnego wpływu, wykazane stanowiska są bezpieczne i niezagrożone, brak stanowisk w pasie budowlanym. Nie dojdzie do niekorzystnych zmian w lokalnej populacji, obniżenia rangi taksonu w granicach obszaru chronionego, pogorszenia warunków siedliskowych, stanu ochrony
i pespektywy zachowania. 

Realizacja inwestycji nie spowoduje zaburzenia równowagi, rozmieszczenia, liczebności
i zagęszczenia gatunków kluczowych, które są wskaźnikami właściwego stanu ochrony obszaru.
Na podstawie badań w cyklu rocznym i ich analizy - nie przewiduję się bezpośredniego wpływu planowanej inwestycji na spójność i właściwe funkcjonowanie analizowanego obszaru Natura 2000.

* obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Europejskiej Zachodniowołyńska Dolina Bugu PLH 060035
w odległości ok. 0,3-0,5 km.

Przedmiotem ochrony obszaru są: siedliska przyrodnicze oraz gatunki i ich siedliska wymienione Załączniku I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, z oceną ogólną A, B lub C w Standardowym Formularzy Danych
tj.: gatunki: bóbr, wydra, kumak nizinny, boleń, różanka, piskorz, 1149 koza, trzepla zielona, modraszek telejus, modraszek nausithous, czerwończyk nieparek, przeplatka aurinia, szlaczkoń szafraniec, żmijowiec czerwony. Siedliska: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion, murawy kserotermiczne - priorytetowe są tylko murawy z istotnymi stanowiskami storczyków, zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe
i jesionowe. Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych zatwierdzony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 12 stycznia 2015 r. (Lubel. z 2015 r., poz. 183).

3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion Potamion.

Cele działań ochronnych:

Utrzymanie dotychczasowej formy i intensywności użytkowania: zachowanie 3-elementowej struktury roślinności (roślinność podwodna, pływająca i wynurzona), zachowanie min. 2 m strefy buforowej wokół

zbiornika złożonej z roślinności półnaturalnej (trzcinowiska, turzycowiska, łąki, pastwiska, zarośla
lub ziołorośla).

Ocena - brak kolizji (występowanie poza liniami rozgraniczającymi) - brak negatywnego wpływu na przedmiot ochrony, brak utraty % powierzchni tego typu siedliska.

6210 Murawy kserotermiczne Festuco-Brometea.

Cele działań ochronnych:

Zachowanie otwartego charakteru muraw użytkowanych kośnie lub pastwiskowo przy utrzymaniu udziału krzewów i drzew mniejszym niż 5%.

6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe Molinion.

Cele działań ochronnych:

Zachowanie otwartego charakteru łąk poprzez zahamowanie sukcesji, przy zachowaniu łąk jako zbiorowisk półnaturalnych pozbawionych krzewów, z dopuszczeniem udziału pojedynczych gatunków ekspansywnych.

6430 ziołorośla górskie (Adenostylion alliariae) i ziołorośla nadrzeczne (Convolvuletalia sepium).

Cele działań ochronnych:

Eliminacja gatunków obcych oraz ograniczenie udziału rodzimych gat. ekspansywnych do max. ok. 10%.

6510 niżowe i górskie świeże łąki Użytkowane ekstensywnie (Arrhenatherion elatioris).

Cele działań ochronnych:

Zachowanie otwartego charakteru łąk poprzez zahamowanie sukcesji. Przy zachowaniu łąk jako zbiorowisk półnaturalnych pozbawionych krzewów z dopuszczeniem ich działu (do 5% w przypadku obszaru heterogenicznego). Zapewnienie ekstensywnego użytkowania kośnym łąk.

9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalnv (Galio- Carpinetum, Tilio- Carpinetum).

Cele działań ochronnych:

Podniesienie wieku drzewostanu, wskutek zwiększenia udziału drzew starszych niż 50 lat do ponad 50% oraz obecności drzew starszych niż 100 lat. Zwiększenie udziału leżącego martwego drewna do wartości
co najmniej 3% miąższości żywego drzewostanu.

91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe.

Cele działań ochronnych:

Podniesienie wieku drzewostanu, wskutek zwiększenia udziału drzew starszych niż 50 lat do ponad 50% oraz obecności drzew starszych niż 100 lat. Zwiększenie udziału leżącego martwego drewna do wartości
co najmniej 2% miąższości żywego drzewostanu.

1. wydra Lutra lutra.

Cele działań ochronnych:

1. Zachowanie dotychczasowego stanu warunków siedliskowych wskutek utrzymania naturalnych procesów erozyjno- akumulacyjnych rzeki.
2. Zachowanie roślinności nadbrzeżnej drzewiastej na powyżej 20% długości linii brzegowej.
3. kumak nizinny Bombina bombina.

Cele działań ochronnych:

1. Zachowanie płytkich nieosłoniętych zbiorników wodnych z rozwiniętą roślinnością szuwarową o wysokości do 1 m. na powierzchni powyżej 25%.
2. Utrzymanie rytmiki zalewów oraz struktury przestrzennej siedlisk.

## 1130 boleń Aspius aspius.

Cele działań ochronnych:

Zachowanie naturalnego składu gatunkowego ryb i stanu biotopu wskutek utrzymania wskaźnika jakości hydromorfologicznej na poziomie mniejszym niż 2,5 oraz utrzymanie pełnej struktury wiekowej populacji.

1134 różanka Rhodeus sericeus amarus.

Cele działań ochronnych:

Zachowanie naturalnego składu gatunkowego ryb i stanu biotopu wskutek utrzymania wskaźnika jakości hydromorfologicznej na poziomie mniejszym niż 2,5 oraz utrzymanie pełnej struktury wiekowej populacji.

1145 piskorz Misgurnus fossilis.

Cele działań ochronnych:

Zachowanie naturalnego składu gatunkowego ryb i stanu biotopu.

1149 koza pospolita Cobitis taenia.

Cele działań ochronnych:

Zachowanie naturalnego składu gatunkowego ryb i stanu biotopu wskutek utrzymania wskaźnika jakości hydromorfologicznej na poziomie mniejszym niż 2,5 oraz utrzymanie pełnej struktury wiekowej populacji.

1037 trzepla zielona Ophiogomphus cecilia.

Cele działań ochronnych:

1. Zachowanie naturalnych procesów erozyjno - akumulacyjnych Bugu i ujściowego odcinka Huczwy.
2. Zachowanie roślinności nadbrzeżnej w pasie 10 m wskutek utrzymania drzew i krzewów na powyżej 20% długości linii brzegowej.

1059 modraszek teleius Maculinea teleius.

Cele działań ochronnych:

1. Utrzymanie otwartego charakteru łąk.
2. Zachowanie bazy pokarmowej wskutek utrzymania łąk jako półnaturalnej roślinności, z udziałem krzewów do 10%.
3. Tradycyjne, późne (po 15 września) użytkowanie kośne zapewniające udział krwiściągu lekarskiego
na powierzchni powyżej 20% stanowiska.

1060 czerwończyk nieparek Lycaena dispar.

Cele działań ochronnych:

Zachowanie bazy pokarmowej (różnych gatunków szczawiów) zapewniające ich udział powierzchniowy
na powierzchni powyżej 2% w kompleksach siedlisk łąkowych i torfowisk niskich.

1061 modraszek nausitous Maculinea nausithous.

Cele działań ochronnych:

1. Utrzymanie otwartego charakteru łąk.
2. Zachowanie bazy pokarmowej wskutek utrzymania łąk jako półnaturalnej roślinności, z udziałem krzewów do 10%.
3. Tradycyjne, późne (po 15 września) użytkowanie kośne zapewniające udział krwiściągu lekarskiego na powierzchni powyżej 20% stanowiska.

4067 żmijowiec czerwony Echium russicum.

Cele działań ochronnych:

1. Utrzymanie otwartego charakteru muraw dopuszczające maksymalny udział krzewów do 5%.
2. Zwiększenie populacji żmijowca do minimum 100 rozet.
3. Zmniejszenie wojłoku do 1 cm.

4030 szlaczkoń szafraniec Colias myrmidone - weryfikacja występowania gatunku w obszarze.

Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z przedmiotami ochrony ww. obszaru. Brak stwierdzonych zagrożeń. Wykazane stanowiska są bezpieczne i niezagrożone, nie występują w pasie technicznym planowanej do budowy drogi, nie dojdzie do niekorzystnych zmian w lokalnej populacji, obniżenia rangi taksonu
w granicach obszaru chronionego, pogorszenia warunków siedliskowych i stanu ochrony i pespektywy zachowania.

Autor raportu odniósł się do przedmiotów ochrony ww. obszarów Natura 2000. Przeprowadzona w raporcie analiza oddziaływania przedsięwzięcia nie wskazuje na występowanie oddziaływań mogących pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie nie pogorszy integralności obszaru Natura 2000 lub jego powiązań
z innymi obszarami i nie będzie mieć większego znaczenia dla warunków bytowania populacji gatunków będących przedmiotem ochrony ww. obszarów oraz innych gatunków chronionych.

Jak wskazują ustalenia Raportu przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu
na różnorodność biologiczną obszaru. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk. Zakres przedsięwzięcia w żaden sposób nie narusza również spójności zewnętrznej polegającej
na ingerencji w elementy środowiska mające znaczenie dla funkcjonowania populacji gatunków i siedlisk obszaru Natura 2000.

Z tego też względu, na etapie realizacji i eksploatacji, nie przewiduje się wystąpienia bezpośrednich oddziaływań przedsięwzięcia na ww. obszary oraz przedmioty ochrony. Planowane przedsięwzięcie nie narusza celów i działań ochronnych.

W przypadku wariantu 1, obwodnica na końcowym odcinku długości ok. 0,9 km. zlokalizowana jest terenie Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Rozporządzenie Nr 47 Wojewody Lubelskiego
z dnia 21 lutego 2006 r. w sprawie Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu).

Projektowana droga będzie nowym elementem obecnego krajobrazu jednakże nie będzie generować obiektów dysharmonijnych lub dominant krajobrazowych i w związku z tym nie przewiduje się oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na przyrodę i krajobraz ww. Obszarze Chronionego Krajobrazu. Nie wystąpią oddziaływania na odbiór krajobrazu widocznego z punktów widokowych zlokalizowanych w granicach
ww. Obszar Chronionego Krajobrazu.

Wariant nr 1 częściowo, na długości ok. 970 m., zlokalizowany jest w obrębie korytarza ekologicznego Dolina Środkowego Bugu GKW-4A. Jest to strefa ciągów leśnych w obrębie, której występują zadrzewienia
i zakrzaczenia umożliwiające migracje zwierząt poprzez lokalne korytarze leśne.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w wydzielonym pasie drogowym nowej drogi i nie będzie
w strukturę ekologiczną korytarza krajowego i lokalnych ciągów ekologicznych.

Z przeprowadzonej analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na ww. korytarz ekologiczny wynika, że brak jest podstaw do prognozowania oddziaływań negatywnych znaczących, tj. takich, które trwale
lub istotnie okresowo wykluczały możliwość przemieszczania się fauny. Inwestycja (budowa drogi) nie spowoduje izolacji obszarów przyrodniczo cennych, umożliwiających migrację zwierząt i roślin oraz ochronę i odbudowę bioróżnorodności zarówno w ww. obszarach Natura 2000, jak też innych terenach o dużej wartości przyrodniczej.

Rozwiązania projektowe przy uwzględnieniu działań ograniczających i minimalizujących nie generują znaczących form oddziaływania na bioróżnorodność. Przedsięwzięcie będzie związane z oddziaływaniem na siedliska przyrodnicze oraz na chronione gatunki zwierząt i roślin, jednakże jego zakres, sposób oddziaływania przy uwzględnieniu działań minimalizujących oraz liczebność gatunków podlegających presji powodują, że przedsięwzięcie nie wpłynie w sposób znaczący na ogólny stan populacji gatunków oraz zasób siedliskowy w skali regionu, czy kraju.

Faza realizacji będzie wyłączać czasowo obszar lokalizacji inwestycji liniowej wraz ze strefą techniczną i strefami oddziaływania głównie akustycznego z funkcji regularnego bytowania i rozrodu oraz
z funkcji żerowiskowej. Zakłócenia funkcji ekologicznych w fazie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwale (ograniczone do fazy realizacji).

Faza eksploatacji wiąże się z oddziaływaniami długookresowymi, które mogą istotnie i trwale modyfikować wzorzec ekologiczny terenu. Utracie będą podlegały fragmenty pól i łąk, które przeznaczone zostaną pod lokalizację inwestycji, co oznacza zmniejszenie terenów bytowych fauny polnej i łąkowej (miejsc rozrodu i regularnego przebywania) oraz terenów żerowiskowych ptaków szponiastych.

Przedsięwzięcie nie zmieni charakteru i sposobu użytkowania rolniczego terenów sąsiednich, ani nie spowoduje znaczących uciążliwości w stosunku do stanu istniejącego. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na szatę roślinną będzie się ograniczać głównie do fazy realizacji, w której dojdzie do bezpośredniego zniszczenia zbiorowisk roślinnych. Będzie to oddziaływanie planowane, negatywne, bezpośrednie, nieodwracalne, lokalne, chwilowe, o dużej intensywności. Z uwagi na charakter szaty roślinnej na przebiegu poszczególnych wariantów, w przypadku wariantu W1 - inwestycyjnego dojdzie do najmniejszej ingerencji w siedliska przyrodnicze. Lokalizacja przedsięwzięcia w wariancie realizacyjnym jest optymalna ze względów ekologicznych, stanowiąc tym samym wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono istotnych przypadków rzeczywistego, jak i potencjalnego ryzyka środowiskowego w odniesieniu do założeń przedsięwzięcia, mogących negatywnie wpłynąć na kształt, czy przebieg inwestycji w poszczególnych wariantach przebiegu. Stwierdzone stanowiska w kolizji z osią i terenem bezpośrednio przylegającym w zasięgu przewidywanego pasa budowlano-montażowego są nieliczne i obejmują głównie gatunki pospolite, niezagrożone, a poprzez wdrożenie proponowanych działań minimalizujących, negatywne oddziaływanie zostanie znacznie lub całkowicie zredukowane.

Realizacja wariantu najkorzystniejszego dla środowiska - wariantu W1 jest nieznacznie obciążona oddziaływaniami negatywnymi dla zachowania właściwego stanu zgrupowań chronionych gatunków zwierząt i zespołów roślinnych w analizowanym obszarze. Zaproponowane działania minimalizujące są adekwatne do zdiagnozowanej skali zagrożenia, które ogólnie można określić jako dość niskie. Możliwa jest realizacja każdego ze wskazanych wariantów obwodnicy miasta.

W Raporcie przedstawiono analizę przebiegu oraz kolizyjności wszystkich ocenianych wariantów
w stosunku do komponentów środowiskowych i przyrodniczych. Zgodnie z przeprowadzoną w Raporcie analizą wielokryterialną, wariantem najkorzystniejszym pod względem warunków przyrodniczo-środowiskowych jest wariant 1, za mniej korzystny uznano wariant 3, natomiast najmniej korzystnym wariantem jest wariant 2.

Planowana droga będzie nowym elementem krajobrazu, oddziałującym na jego formę i przestrzeń. Wpływ na walory krajobrazowe w fazie realizacji będzie krótkoterminowy i wiązał się będzie z: budową drogi po nowym śladzie na terenach o innym dotychczas użytkowaniu (łąka, pole uprawne), usunięciem fragmentów powierzchni łąk oraz drzew i krzewów wpisanych w krajobraz otoczenia. W przypadku planowanego przedsięwzięcia wpływ na krajobraz będzie widoczny przede wszystkim w miejscu, gdzie planuje się wykonanie obiektu mostowego na cieku Dopływ z Moniatycz oraz w miejscach lokalizacji urządzeń ochrony środowiska. Przedsięwzięcie nie będzie generować obiektów dysharmonijnych i w związku z tym nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na krajobraz.

Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do pogłębienia zmian klimatu. Wykonanie nawierzchni jezdni z masy bitumicznej skutkować będzie krótszym czasem przejazdu i mniejszą emisję gazów cieplarnianych, co można uznać za łagodzenie zmian klimatu. W okresie eksploatacji drogi wystąpi nieznaczna emisja LZO pochodząca z mas bitumicznych, którą traktować należy, jako pomijalną.

Z analizy charakteru przedsięwzięcia i sposobu przystosowania do zmian klimatu (nagłych zjawisk pogodowych związanych z ociepleniem się klimatu, tj. fale upałów, susze oraz sprzyjające w tych warunkach pożary, jak również powodzie, nawalne deszcze, burze, silne wiatry, osuwiska, katastrofalne opady śniegu, fale mrozów itp.) wynika, że przedsięwzięcie nie będzie wrażliwe na skrajne zjawiska klimatyczne i nie będzie znacząco oddziaływać na klimat i na bioróżnorodność. Ponadto, teren przedsięwzięcia nie obejmuje i nie leży w pobliżu terenów zagrożonych powodzią lub ruchami osuwiskowymi mas ziemnych.

Z przedłożonego Raportu wynika, że w projektowanym pasie terenu przeznaczonym na lokalizację obwodnicy Hrubieszowa nie są zlokalizowane obiekty architektury i budownictwa wpisane do rejestru zabytków. Z tego względu żaden z obiektów zabytkowych nie będzie narażony na uszkodzenia powodowane przez budowę drogi.

W niedalekiej odległości od planowanej obwodnicy Hrubieszowa (około 100 m od osi W2, około 200 m
od osi W1, W3 około 400 metrów od osi) znajduje się Moroczyn - zespół dworsko - parkowy, wpisany
do rejestru zabytków województwa lubelskiego pod nr A/690, który podlega prawnej ochronie konserwatorskiej według przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1292) - zakaz naruszania obszaru chronionego.

Ochronie i zachowaniu podlegają wszystkie historyczne kapliczki, figury i krzyże przydrożne, usytuowane w strefie planowanej inwestycji. W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przesunięcie tych obiektów poza strefę realizacji inwestycji, po uzyskaniu opinii urzędu konserwatorskiego, na podstawie zgody posiadaczy tych obiektów i właścicieli terenu, na który będą one przeniesione. W wariancie 3 może być konieczne przeniesienie kapliczki znajdującej się w sąsiedztwie skrzyżowania DW 844 i DP 3407L
(ul. Dziekanowska).

Na działce nr ewid. 721/3, przy ul. Żeromskiego 39 w Hrubieszowie znajduje się obiekt - dom mieszkalny wpisany do Gminnej Ewidencji Zabytków dla Gminy Miejskiej Hrubieszów ( odległość ok. 540 m od osi W3, 1160 m od osi W2, 1500 m od osi W1).

Planowany pas zajętości wariantów koliduje ze stanowiskami archeologicznymi.

Dotyczyć to będzie stanowisk archeologicznych nr AZP nr 86-94/151 (wariant W3); AZP nr 86-94/99

(warianty W1, W2, W3); AZP nr 86-94/98 (warianty W1 i W2, W3); AZP nr 86-94/113 (wariant W3); AZP
nr 86-94/112 (wariant W3); AZP nr 86-94/144 (wariant W3); AZP nr 86-94/19 (wariant W3); AZP nr 86-94/145 (wariant W3); AZP nr 86-94/21 (wariant W1); AZP nr 86-94/20 (wariant W3); AZP nr 86-94/23 (wariant W1), AZP nr 86-94/38 (wariant W1, W2).

W miejscach kolizji i bezpośredniego sąsiedztwa planowanej drogi ze stanowiskami archeologicznymi należy przeprowadzić wyprzedzające ratownicze badania archeologiczne. Na wypadek ewentualnych odkryć zabytków dotychczas nieznanych, wskazany jest stały nadzór archeologiczny nad procesem odhumusowania terenu pod inwestycję, tak aby możliwe było niezwłoczne zgłoszenie odkrycia wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków i przeprowadzenie stosownych badań.

Przeprowadzenie powyższych działań ograniczy negatywne oddziaływanie robót budowlanych
na istniejące oraz stwierdzone podczas budowy zabytki.

Zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami
(t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1292), jeżeli w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych zostanie odkryty przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków,
ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Zgodnie z zapisami art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 54) jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami 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, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych
i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Z treści raportu wynika, że w wyniku przeprowadzenia na obecnym etapie analizy oddziaływania akustycznego na środowisko nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach prawnie chronionych, stąd nie ma konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Z raportu wynika, że zastosowanie podczas eksploatacji inwestycji rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewni zachowanie standardów jakości środowiska w obrębie i poza terenem inwestycji.

Przedmiotowa inwestycja nie jest zakładem o zwiększonym bądź dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Planowane przedsięwzięcie charakteryzuje się wysoką odpornością na ewentualne wystąpienie klęsk żywiołowych. Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej w odniesieniu do przedmiotowego przedsięwzięcia jest znikome.

Przewidywane zmiany klimatu polegające na postępującym ociepleniu, nie stanowią istotnego zagrożenia w stosunku do trwałości i bezpieczeństwa obiektów infrastruktury drogowej. Największym zagrożeniem na sektor transportu mogą być ekstremalne opady deszczu, śniegu, wahania temperatury. Podczas prac projektowych przedsięwzięcia wzięto pod uwagę możliwość wystąpienia zjawisk pogodowych wynikających ze zmian klimatu.

Z punktu widzenia ochrony środowiska do najważniejszych zagrożeń w stosunku do planowanego przedsięwzięcia należą: pożary, powodzie, huragany. Żaden z wariantów projektowanej obwodnicy
nie przecina obszarów szczególnie zagrożonych powodzią tj. obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% oraz, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%. Po zakończeniu robót teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu zapewniającego swobodny spływ wód powodziowych oraz lodów.

Przyczyną katastrofy naturalnej mogą być również osuwiska. Na terenie inwestycji nie występują obszary zagrożone ruchami mas ziemnych i tereny predysponowane do osuwisk oraz miejsca, gdzie dochodzić może do osuwania się gruntu w trakcie wykonywania prac ziemnych.

Biorąc powyższe pod uwagę w Raporcie stwierdzono, że przedsięwzięcie charakteryzuje się wysoką odpornością na ewentualne wystąpienie klęsk żywiołowych. Wystąpienie gwałtownych zjawisk atmosferycznych na analizowanym terenie jest mało prawdopodobne, w związku z czym realizacja planowanej inwestycji nie jest zagrożona ww. czynnikami.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. 2024 r., poz.725 z późn. zm.) katastrofa budowlana to niezamierzone, gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części, a także konstrukcyjnych elementów rusztowań, elementów urządzeń formujących, ścianek szczelnych i obudowy wykopów. Przy czym katastrofy budowlane mogą: nie wynikać ze zdarzeń losowych bądź wynikać ze zdarzeń losowych, tj. głównie działania sił natury.

Przestrzeganie wymagań prawa budowlanego jak i wydanych decyzji administracyjnych w zakresie budowy minimalizuje ryzyko wystąpienia katastrof budowlanych nie wynikających ze zdarzeń losowych.

Jak wynika z Raportu zgodnie z prawem budowlanym planowana trasa obwodnicy oraz pozostałe projektowane obiekty użytkowane będą w sposób zgodny z ich przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska, a także będą utrzymywane w należytym stanie technicznym, nie dopuszczając jednocześnie do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i technicznych w zakresie:

* nośności i stateczności konstrukcji,
* bezpieczeństwa pożarowego,
* ochrony środowiska,
* bezpieczeństwa użytkowania i dostępności obiektów,
* ochrony przed hałasem,
* zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych.

Projektowane obiekty mogą być okresowo kontrolowane, zgodnie z wymogami prawa budowlanego. Ponadto zaznacza się, iż obiekty projektowane są przez osoby kompetentne, posiadające stosowną wiedzę
i uprawnienia, pozwalające na zaprojektowanie obiektów zgodnie z wymogami sztuki budowlanej, w sposób zapewniający bezpieczeństwo ludzi, środowiska i samych obiektów.

Powyższe działania pozwalają na ograniczenie ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej.

Charakter planowanego przedsięwzięcia, jego funkcja i przeznaczenie oraz nowoczesna i zgodna
z prawem technologia jego realizacji pozwala stwierdzić, że zagrożenia o charakterze katastrof budowlanych charakteryzują się minimalnym ryzykiem wystąpienia.

W odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia stwierdza się bardzo niskie ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej.

Przed realizacją przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność zapewnienia kompensacji przyrodniczej.

Dla rozpatrywanego przedsięwzięcia nie stwierdza się możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko. Planowana budowa obwodnicy zlokalizowana jest w odległości minimum około 2 km od granicy kraju, a oddziaływania wybranego układu drogowego będą miały charakter lokalny.

Po analizie okoliczności o których mowa w art. 77 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r.
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stwierdzono, że w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy nie zachodzi konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z przedstawioną w Raporcie propozycją, w sentencji niniejszej decyzji nakłada się obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w której należy dokonać porównania, zawartych w raporcie
o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny z rzeczywistym

oddziaływaniem przedsięwzięcia w zakresie wynikającym z emisji hałasu do środowiska.

Źródłem emisji zanieczyszczenia do powietrza będą stanowiły pojazdy poruszające
się po projektowanej drodze. W wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów emitowane będą do powietrza takie substancje jak: dwutlenek azotu, tlenek azotu, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, benzen, ołów, amoniak, pył zawieszony PM 2,5 i pył zawieszony PM 10 oraz węglowodory alifatyczne i aromatyczne. Na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się substancji zanieczyszczających w powietrzu na podstawie pisma nr DMS-LU. 731.1.112.2023 z dnia 24.05.2023 r. Departamentu Monitoringu Środowiska Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Lublinie zawarto wartości stężeń średniorocznych dla drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Dołhobyczów obręb Husynne, Teptiuków, Moroczyn, Świerszczów, Dziekanów - gmina Hrubieszów, obręb Sławęcin - gmina Hrubieszów Miasto. Do oszacowania wielkości emisji z poszczególnych emitorów wykorzystano program OPERAT FB w prognozie na rok 2027 i rok 2027 według przedstawionych obliczeń zawartych w raporcie OOŚ analiza tych obliczeń wykazała, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzonych do powietrza z drogi będzie zgodna z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych
w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 (t.j. Dz. U. z 2021, poz. 845).

Planowana do budowy trasa komunikacyjna stanowi źródło liniowe emisji hałasu pochodzącego od pojazdów jako emisja hałasu ciągłego o zmiennych wartościach poziomu dźwięku. W fazie budowy mieszkańcy będą napotykali uciążliwości związane z przemieszczaniem się samochodów ciężarowych przewożących materiały budowlane, a także praca sprzętu ciężkiego i maszyn, które będą powodować przekroczenia wartości poziomu dźwięku, dlatego też należy prowadzić prace w porze dziennej,
z zachowaniem zasad prawidłowej konserwacji i eksploatacji sprzętu, natomiast samochody transportowe przewożące materiały pylące winny być zaopatrzone w plandeki, inne zabezpieczenia lub metody
(np. zraszanie w przypadku niskiej wilgotności materiałów sypkich) zabezpieczające przed rozwiewaniem
i roznoszeniem pyłu po okolicy.

Obliczenia przedstawione w Raporcie OOŚ wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu
w prognozie na rok 2027 jak i 2037. Nie ma podstaw do proponowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w ramach rozpatrywanego przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje odciążanie terenów zwartej zabudowy m. Hrubieszów, przenosząc ruch na tereny w znacznej większości użytkowane rolniczo, które nie podlegają ochronie przed hałasem. Zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana w otoczeniu projektowanej obwodnicy Hrubieszowa w poszczególnych wariantach realizacji nie będzie narażona na ponadnormatywne oddziaływania akustyczne projektowanej obwodnicy. Oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny przy prognozowanym natężeniu i strukturze ruchu nie będzie przekraczało dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (t.j. Dz. U. z 2014", poz. 112) na terenach podlegających ochronie przed hałasem. Pomimo tego w celu zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania projektowanej obwodnicy na klimat akustyczny, autor raportu OOŚ oraz w ocenie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Hrubieszowie wskazuje się na przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w której zostanie zbadane rzeczywiste oddziaływanie poprzez przeprowadzenie kontrolnych pomiarów hałasu dla wszystkich wariantów w miejscowościach: Moroczyn i Teptiuków.

W trakcie budowy i eksploatacji powstaną odpady, które wymagają zabezpieczenia środowiska naturalnego przed ujemnym wpływem powstającym w pasie drogi, dlatego też należy prowadzić właściwą segregację odpadów, odpowiednią ilość koszy ulicznych w ciągach komunikacji pieszej i ich odbiór przez wyspecjalizowane jednostki posiadające wymagane prawem pozwolenia i decyzje.

Oddziaływanie na środowisko glebowo - roślinne w fazie eksploatacji jest oddziaływaniem skumulowanym, które może powodować ruch pojazdów, utrzymanie zimowe dróg, remonty nawierzchni i obiektów. W celu ochrony zanieczyszczenia gleb w rejonie obwodnicy ochronę stanowić powinna zieleń izolacyjna, a rowy przydrożne winne być obsiane gatunkami traw odpornych na zasolenie.

W raporcie OOS uwzględniono analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem, z której wynika, że odbyły się spotkani informacyjne ze społeczeństwem. Przedmiotem uwag ze strony mieszkańców była głównie trasa przebiegu obwodnicy, nie odniesiono się do przedstawionych wariantów rozwiązań projektowych skrzyżowań oraz lokalizacji chodników oraz przebiegu dróg obsługujących przyległy teren.

Wnioski i uwagi mieszkańców zostały uwzględnione w przebiegu nowo proponowanych wariantów.
W przedłożonym aneksie do raportu OOŚ podano informację, że po opracowaniu raportu OOŚ wpłynął jeden wniosek mieszkańca, który dotyczył przesunięcia obwodnicy w kierunku północnym dotyczący działek
nr 27, 1 1/4, 9, 10, obręb Świerszczów.

W fazie przygotowywania wniosku uwzględniono szereg uwarunkowań i wybrano 3 warianty, które zostały uwzględnione w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wariant 4 wskazany przez tego mieszkańca nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.

W przypadku omawianej inwestycji rodzaj zastosowanej technologii powinien zagwarantować minimalizację konfliktów społecznych, dlatego też należy uwzględnić interesy osób trzecich.

Wykonana inwestycja zgodnie ze wskazaniami zawartymi w raporcie, obowiązującymi przepisami prawnymi, a także przy spełnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia określonych w niniejszej decyzji nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi oraz środowiska.

Starannie zaprojektowany system odwodnienia uwzględni zebranie całości wód opadowych
i roztopowych, zapewni ich ciągły przepływ i oczyszczenie w stopniu wymaganym przez przepisy prawne.

Odwodnienie zapewnią spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą cieki i rowy. Założono powierzchniowe odwodnienie drogi z wyjątkiem odcinków, gdzie ze względu
na geometryczne ukształtowanie nie będzie to możliwe, wówczas przewidziano odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Trasę planowanej do budowy obwodnicy przecinają trzy rowy melioracyjne i ciek wodny o nazwie Dopływ z Moniatycz.

Zgodnie z §17 Rozporządzenia 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 wody opadowe lub roztopowe, ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 75a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

W przypadku wykonania wykopów poniżej poziomu wód gruntowych, ich odwodnienie zaplanowano za pomocą igłofiltrów. Woda z wykopów będzie oczyszczana w odstojnikach i odprowadzana do cieku poniżej obiektu. W przypadku konieczności wymiany gruntu nienośnego, przy wykonaniu wykopu poniżej zwierciadła wód, wykop będzie odwadniany przez odpompowanie wód z dna wykopu lub poprzez igłofiltry. Woda ta będzie odprowadzana poprzez odstojnik do rowu melioracyjnego lub cieku. Wykopy w związku z budową kanalizacji deszczowej lokalnie mogą być wykonywane poniżej zwierciadła wód gruntowych. Możliwe jest wykonanie wykopów w ściankach szczelnych z pompowaniem z dna wykopu lub odwodnienie za pomocą igłofiltrów.
W obu przypadkach woda będzie odpompowywana do najbliższego rowu lub cieku przecinającego drogę. Przed odprowadzeniem do odbiornika woda oczyszczana będzie z zawiesin za pomocą odstojników. Na przebudowę wszystkich urządzeń wodnych oraz na usługę wodną (odprowadzanie wód opadowych
i roztopowych z powierzchni drogi) Inwestor musi uzyskać pozwolenie wodnoprawne.

Woda w trakcie realizacji inwestycji zużywana będzie na cele socjalno - bytowe pracowników i na cele technologiczne (do pielęgnacji betonu). Woda ta dowożona będzie na teren budowy beczkowozami.

Inwestycja nie znajduje się na terenie zagrożonym powodzią.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 407 Niecka Lubelska (Chełm — Zamość).

Zgodnie z podziałem dokonanym w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.)) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim:

* PLRW200024266299 o nazwie „Huczwa od Sieniochy do ujścia”. Stan ogólny - zły, stan/potencjał ekologiczny - słaby, stan chemiczny - dobry. Celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. Derogacje: 4(4)-1: brak możliwości technicznych. JCWP nie zalicza się do części wód wyznaczonych jako wody wrażliwe na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych, zalicza się natomiast do części wód wyznaczonych jako obszary wrażliwe na substancje biogenne.
* PLRW20001626631129 o nazwie „Dopływ z Moniatycz”. Stan ogólny - zły, stan/ potencjał ekologiczny - poniżej dobrego, stan chemiczny - dobry. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. Derogacje: 4(4)-1; 4(4)-2: brak możliwości technicznych oraz dysproporcjalne koszty. JCWP nie zalicza się do części wód wyznaczonych jako wody wrażliwe na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych, zalicza się natomiast do części wód wyznaczonych jako obszary wrażliwe na substancje biogenne.
* PLRW200016266292 o nazwie „Dopływ z Nowosiółek”. Stan ogólny - zły, stan/potencjał ekologiczny o poniżej dobrego, stan chemiczny o dobry. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. Derogacje: 4(4)-1; 4(4)-2: brak możliwości technicznych oraz dysproporcjalne koszty. JCWP nie zalicza się do części wód wyznaczonych jako wody wrażliwe na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych, zalicza się natomiast do części wód wyznaczonych jako obszary wrażliwe na substancje biogenne.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym kodem: PLGW2000121, 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.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy stosować sprawny technicznie sprzęt, maszyny budowlane i środki transportu, bez śladów wycieków płynów eksploatacyjnych i substancji ropopochodnych. Miejsca składowania materiałów i substancji podatnych na wsiąkanie do gruntu należy zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi. Place budowy i bazy sprzętowe należy wyposażyć w środki chemiczne, sorbenty, maty neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych. Przedsięwzięcie należy realizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i jak najmniejsze przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren sąsiadujący z inwestycją należy przywrócić do poprzedniego stanu. Zaplecze budowy, bazy materiałowe i sprzętowe należy lokalizować poza dolinami rzek. Drogi dojazdowe należy wytyczyć w miejscach najmniej kolidujących z ciekami i zapewnić swobodny przepływ wód. W przypadku zaistnienia konieczności odwadniania np. wykopów budowlanych, czas prowadzonych prac odwodnieniowych powinien być skrócony do minimum tj. do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót, celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac. Wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy itp.) należy prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji. Roboty budowlane prowadzone w rejonie cieków wodnych i rowów nie powinny powodować długotrwałego zaburzenia przepływów, zamulenia, mącenia wód oraz emisji skutkujących zanieczyszczeniem wód. Wszelkie prace w dolinach cieków wodnych i rowów związane z budową lub przebudową przepustów należy prowadzić przy niskich stanach wód. W fazie budowy lub przebudowy przepustów itp. w przypadku zaistnienia potrzeby wzmacniania, zabezpieczania skarp przed ich zniszczeniem spowodowanym działaniem ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych zaleca się zastosowanie metod naturalnych (np. faszyny) oraz osłon zabezpieczających przed zanieczyszczeniem cieków. Prace związane z utrzymaniem brzegów powinny opierać się na wykorzystaniu naturalnych materiałów (m. in. drewno, kamienie), a zakres tych prac powinien zostać ograniczony do niezbędnego minimum. Na etapie realizacji przedsięwzięcia ściany wykopów i skarpy nasypów w miarę możliwości należy zabezpieczać przed niszczącą działalnością wód opadowych
i roztopowych. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty przenośne z wywozem nieczystości płynnych
do oczyszczalni ścieków zapewnianym przez wyspecjalizowane firmy.

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód, obszarów chronionych
oraz na realizację celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

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

**P o u c z e n i e**

 Z uwagi na to, że liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, w związku z art. 74 ust 3 ustawy o udostępnieniu informacji
o środowisku i jego ochronie o  niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione w sposób zwyczajowo przyjęty, poprzez zawiadomienie zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Hrubieszów, Urzędu Miasta Hrubieszów, tablicach ogłoszeń sołectw: Świerszczów, Dziekanów, Moroczyn, Teptiuków i Husynne oraz poprzez jego zamieszczenie na stronie BIP Urzędu Gminy Hrubieszów.

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

 Od decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego za pośrednictwem Wójta Gminy Hrubieszów w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

 W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

 Wójt Gminy
 /-/ Tomasz Zając

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora – Pani .
2. Burmistrz Miasta Hrubieszowa.
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.
4. A/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie
Wydział Spraw Terenowy III w Zamościu

ul. Partyzantów 3, 22-400 Zamość.

1. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie

Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej

ul. Sitnicka 71, 21-500 Biała Podlaska.

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Hrubieszowie

ul. 27 Wołyńskiej Dywizji Piechoty AK Nr 6

22-500 Hrubieszów.

Wyk. A.B.W.

 Załącznik do decyzji

 Wójta Gminy Hrubieszów

 z dnia 11.03.2025 r.

 znak: RGNR.6220.7.2022.

 **Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn. „Budowa północnej obwodnicy
m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków - Dołhobyczów - granica państwa”.**

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

Klasyfikacja ta wynika z faktu, iż realizacja przedsięwzięcia związana jest z budową północnej obwodnicy Hrubieszowa o nawierzchni twardej, o całkowitej długości powyżej 1 km oraz z uwagi na projektowane obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej.

Inwestycja realizowana będzie w granicach województwa lubelskiego, w powiecie hrubieszowskim, mieście Hrubieszów, obrębie Sławęcin, gminie Hrubieszów, obrębach Świerszczów, Dziekanów, Moroczyn, Teptiuków, Husynne.

Celem inwestycji jest budowa północnej obwodnicy miasta Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-granica państwa. Budowa obwodnicy pozwoli zwiększyć komfort poruszania się drogą oraz bezpieczeństwo lokalnej społeczności poprzez przeniesienie ruchu ciężkiego
z terenów ścisłej zabudowy miasta.

Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do odciążenia ulic tworzących sieć drogową na terenie Hrubieszowa poprzez przejęcie ruchu tranzytowego, który w chwili obecnej odbywa się przez miasto. Nawiązanie projektowanej obwodnicy do zrealizowanego odcinka obwodnicy Hrubieszowa w ciągu drogi krajowej nr 74 (DK 74) przyczyni się do bardziej efektywnego wykorzystania obu odcinków obwodnicy.

Parametry projektowe północnej obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi wojewódzkiej 844 (DW 844):

* kategoria drogi: wojewódzka,
* klasa drogi: G (główna),
* nośność nawierzchni: 115 kN/oś,
* odstępy między skrzyżowaniami (poza terenem zabudowy) - ok. 800 m (wyjątkowo pojedyncze
ok. 600 m),
* prędkość projektowa poza terenem zabudowy - 70 km/h,
* prędkość miarodajna poza terenem zabudowy - 90 km/h,
* szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
* szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 2,5 m.

Parametry projektowe dodatkowych dróg dla obsługi terenów przyległych do obwodnicy:

* nośność nawierzchni: 115 kN/oś,
* prędkość projektowa poza terenem zabudowy - 40 km/h,
* szerokość pasa ruchu (jeden pas ruchu przeznaczony do ruchu w obu kierunkach): 4,0 m.

Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

* budowę obwodnicy m. Hrubieszów stanowiącej połączenie drogi wojewódzkiej 844 z drogą krajową 74 - nośność nawierzchni drogi 115 kN/oś,
* budowę dodatkowych jezdni do obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 844,
* rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi z dostosowaniem nośności nawierzchni drogi do 115 kN/oś,
* budowę ścieżek pieszo-rowerowych (ŚPR),
* budowę, rozbudowę lub przebudowę zjazdów na działki przyległe do drogi,
* budowę nowych obiektów inżynierskich. Obciążenie obiektów dla kl. „I”,
* budowę kanału technologicznego,
* budowę nowego i rozbudowę istniejącego systemu odwodnienia korpusu drogowego, w tym budowa/ przebudowa przepustów, budowa ew. kanalizacji deszczowej oraz zbiorników na wody opadowe i roztopowe (jeśli będą wymagane),
* budowę i przebudowę oświetlenia drogowego,
* przebudowę/zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
* wycinkę drzew i krzewów kolidujących z przedmiotową inwestycją oraz zagospodarowanie zieleni
w granicach pasa drogowego,
* budowę urządzeń ochrony środowiska, wskazanych w warunkach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
* zniesienie barier architektonicznych w obrębie budowanego odcinka drogi dla zapewnienia dostępności dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób niepełnosprawnych, zapewnienie obsługi komunikacyjnej wszystkim działkom zlokalizowanym przy drodze objętej zakresem zamówieniem
z uwzględnieniem istniejącego sposobu ich zagospodarowania/własności.

Dla niniejszej inwestycji zostały zaproponowane trzy warianty przebiegu osi obwodnicy: W1, W2 i W3.

Długość projektowanego odcinka dla poszczególnych wariantów różni się orientacyjnie:

* ok. 6,236 km dla wariantu W1,
* ok. 5,248 km dla wariantu W2,
* ok. 5,268 km dla wariantu W3.

Preferowany do realizacji jest wariant W1 o długości ok. 6,2 km.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wariant | Gmina Hrubieszów Miasto | Gmina Hrubieszów |
| 1 | ok. 17,4 ha | ok. 36,5 ha |
| 2 | ok. 12,7 ha | ok. 34,7 ha |
| 3 | ok. 8,6 ha | ok. 34,3 ha |

 |  |

Przewidywana powierzchnia zajętości (zgodnie z liniami zajętości dla inwestycji) poszczególnych wariantów na terenie dwóch gmin:

Wszystkie zaplanowane warianty północnej obwodnicy znajdują się administracyjnie w granicach gminy
oraz miasta Hrubieszów poza terenem zabudowy.

Jak wynika z przedłożonego raportu, początek obwodnicy w zależności od wariantów zaplanowano
w rejonie skrzyżowania DW 844 z drogą powiatową 3407 L (DP 3407 L). Na skrzyżowaniu DW 844
z drogą powiatową 3407 L - wariant W3, ok. 650 m od ww. skrzyżowania w kierunku północnym w ciągu
DW 844 - wariant W2 oraz ok. 1000 m od ww. skrzyżowania w kierunku północnym w ciągu DW 844
- wariant W1. Następnie droga we wszystkich wariantach będzie przebiegała po nowym śladzie w kierunku wschodnim głównie przez tereny rolnicze (w MPZP użytki rolne z dopuszczalną zabudową zagrodową
i użytki zielone z zakazem lokalizacji obiektów budowlanych o charakterze kubaturowym). Dodatkowo
w wariancie W1 i W2 w okolicy planowanego skrzyżowania z DP 3407 L (ul. Dziekanowska) znajdują się tereny przeznaczone w MPZP pod zabudowę zagrodową.

Zgodnie z danymi Powiatowego Zarządu Dróg Powiatu Hrubieszowskiego droga 3407 L od km 0+000
do km 1+310 cechuje się dobrą nawierzchnią na odcinku około 0,995 km, a złą na odcinku około 0,315 km, natomiast na odcinku 6+717-13+405 dobry stan wykazuje 0,9 km, 0,4 km - zadawalający, 1,6888 km
 - niezadawalający, a zły - 3,7 km. Droga 3411 L Dziekanów - Teptiuków od km 0+000 do km 3+739 (stan dobry: 2,339 km, zadawalający: 1 km, niezadawalający:0,4 km).

Wariant W1 od skrzyżowania z drogą powiatową DP 3411 L biegnie dalej w kierunku wschodnim
i południowo-wschodnim łącząc się z drogą krajową DK 74 skrzyżowaniem typu rondo ok. 950 m
od istniejącego skrzyżowania DP 3411 L z DK 74. W niewielkiej odległości ok. 110 m od planowanego włączenia obwodnicy w drogę krajową planowana jest dalsza przebudowa drogi krajowej w kierunku przejścia granicznego Zosin-Uściług.

W końcowym przebiegu projektowana obwodnica w wariancie W2 i W3 pokrywa się z istniejącą drogą powiatową DP 3411 L, która z kolei poprzez skrzyżowanie skanalizowane łączy się z DK 74. Skrzyżowanie posiada dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na DK 74. Po analizie wypadkowości skanalizowane skrzyżowanie uznane zostało za niebezpieczne. W związku z powyższym zamawiający podjął decyzję o przebudowie na skrzyżowanie typu rondo na warunkach uzyskanych od GDDKiA.

Przebieg projektowanej obwodnicy:

Wszystkie proponowane warianty projektowanej obwodnicy posiadają wspólny środkowy odcinek prosty
o długości ok. 945 m pomiędzy:

* dla wariantu W1 od ok. 2+215 km do ok. 3+160 km,
* dla wariantu W2 od ok. 1+795 km do ok. 2+740 km,
* dla wariantu W3 od ok. 1+430 km do ok. 2+375 km.

Dodatkowo wariant W1 i W2 obwodnicy ma zbliżony przebieg na długości ok. 800 m w kierunku zachodnim (przeciwnie do kilometraża) oraz wariant W1 i W3 obwodnicy jest wspólny na długości ok. 35 m
w kierunku wschodnim.

Pozostałe warianty obwodnicy różnią się od siebie początkowym i końcowym przebiegiem.

Zaproponowano również odmienne sposoby włączenia się w istniejący układ drogowy:

* w rejonie początkowym w drogę wojewódzką DW 844 w pobliżu skrzyżowania z drogą powiatową DP 3407 L (skrzyżowanie ulic Chełmska, Żeromskiego i Dziekanowska), kolejno dla wariantu W1
ok. 1000 m od skrzyżowania w kierunku północnym, dla wariantu 2 ok. 650 m, dla wariantu W3 w rejonie istniejącego skrzyżowania,
* w rejonie końcowym w drogę krajową DK 74 w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową DP 3411 L (wariant W2 i W3) oraz ok. 950 m od tego skrzyżowania w kierunku wschodnim (wariant W1).

Analizowane warianty obwodnicy Hrubieszowa przebiegają w przeważającej części przez pola uprawne,
na których dominują uprawy zbóż - pszenicy i kukurydzy.

Najcenniejsze tereny w rejonie planowanej inwestycji znajdują się w obniżeniach i na terenach podmokłych rozciągających się wokół cieku i rowów melioracyjnych.

W miejscu kolizji cieków z układem drogowym planuje się przebudowę istniejących cieków
oraz rowów i przeprowadzenie ich za pomocą przepustów, a w przypadku kolizji z ciekami zostaną posadowione obiekty inżynierskie w postaci mostów, które przeprowadzą układ drogowy w bezpieczny sposób nad nimi.

W każdym z wariantów proj. obwodnicy przewidziano po 4 (obiekty inżynierskie typu przepust
lub most w miejscach przejść przez cieki wodne).

Projektowana obwodnica w ciągu DW 844 wraz z drogami dojazdowymi, dla każdego z wariantów, odwadniana będzie powierzchniowo do projektowanych obustronnych rowów drogowych zlokalizowanych pomiędzy drogą wojewódzką, a drogami dojazdowymi. W miejscach skrzyżowań z drogami niższej kategorii, drogami wewnętrznymi oraz pod zjazdami projektuje się przepusty drogowe zapewniające ciągłość rowów. Lokalnie w obrębie skrzyżowań, obiektów mostowych oraz w miejscach odprowadzeń wody
do cieków/odbiorników projektowane są odcinki kanalizacji deszczowej.

Elementami ochrony wód będą:

* rowy trawiaste, zatrzymujące ok. 40-50% zawiesin,
* osadniki we wpustach deszczowych,
* osadniki przed wylotami kanalizacyjnymi.

Realizacja poszczególnych wariantów obwodnicy wymaga rozbiórki:

* budynków gospodarczych w rejonie ok. km 4+230 km - wariant W1,
* budynku mieszkalnego wraz z budynkami gospodarczymi w rejonie ok. 4+960 km, budynek mieszkalny wraz z gospodarczym w budowie w km ok. 5+130 - wariant W2,
* altany w rejonie nieformalnych ogródków działkowych ok. 0+280 km, budynek mieszkalny
wraz z gospodarczym w budowie w km ok. 5+130 - wariant W3.

W celu zapewnienia dojazdu do pól i gospodarstw zostaną zaprojektowane dla każdego z wariantów drogi dodatkowe. Będą one zlokalizowane po obu stronach obwodnicy. Drogi dodatkowe włączone zostaną do istniejącej sieci drogowej poprzez drogi powiatowe i gminne krzyżujące się z projektowaną obwodnicą oraz bezpośrednio do obwodnicy poprzez zjazdy.

Planowana obwodnica we wszystkich wariantach przecinać będzie również teren Polskich Kolei Państwowych w:

* ok. 2+220 km - wariant W1,
* ok. 1+800 km - wariant W2,
* ok. 1+430 km – wariant W 3.

Na podstawie wizji terenowej ustalono, że w rejonie przecięcia przedmiotowych terenów PKP przez planowane warianty obwodnicy m. Hrubieszów brak jest widocznej infrastruktury kolejowej, jak i pozostałości kolejki wąskotorowej.

W pobliżu planowanego początku obwodnicy znajdują się tereny zamknięte Strzelnicy Garnizonowej
w Hrubieszowie będących w trwałym zarządzie Ministra Obrony Narodowej, dla których zadania gospodarki nieruchomości zajmuje się jednostka regionalna - Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Lublinie. Teren zamknięty Strzelnicy Garnizonowej jest w kolizji z wariantem W2 obwodnicy. Pozostałe warianty proj. drogi, z uwagi
na różne od wariantu 2 początki obwodnicy, nie kolidują z terenem zamkniętym.

W przypadku wariantu W1, obwodnica wchodzi w teren Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
na długości ok. 990 m oraz znajduje się w bliskim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Obszar Specjalnej Ochrony Dolina Środkowego Bugu PLB060003.

 Wójt Gminy
 /-/ Tomasz Zając