



PREZYDENT MIASTA LUBLIN

ul. Tomasza Zana 38, 20-601 Lublin, tel.: +48 81 466 2600, fax: +48 81 466 2601
ePUAP: /UMLublin/SkrytkaESP, www.um.lublin.eu

OŚ-OD-I.6220.34.2021

Lublin, 01.10.2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 104, 106 § 1 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w powiązaniu z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku złożonego dnia 31 marca 2021 r. przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie z siedzibą przy ul. Krochmalnej 13j w Lublinie

orzekam

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu na rzece Bystrzycy wraz z przebudową/rozbudową ul. Żeglarskiej w Lublinie na odcinku od węzła przesiadkowego przy ul. Żeglarskiej do skrzyżowania z ul. Nałkowskich w Lublinie.
- II. Określam następujące warunki środowiskowe:
 1. Na etapie realizacji inwestycji należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska wodno – gruntowego w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych. Należy odpowiednio zorganizować zaplecze budowy, utwardzić wszystkie miejsca postoju maszyn.
 2. Miejsca postoju maszyn i składowania materiałów budowlanych oraz zaplecza budowy lokalizować poza doliną rzeki Bystrzycy oraz obszarem szczególnego zagrożenia powodzią.
 3. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenami podmokłymi bądź o płytkim zaleganiu wód gruntowych.
 4. Zaplecze budowy wyposażać w przenośne sanitariaty, okresowo opróżniane przez specjalistyczną firmę z wywozem ścieków do oczyszczalni.
 5. Należy zapewnić działania oraz środki zapobiegawcze w razie awarii sprzętu i wycieków substancji ropopochodnych oraz innych płynów eksploatacyjnych (tj. zapewnienia sorbentów i w razie potrzeby łatwego dostępu do nich w celu szybkiego zastosowania).
 6. Wszystkie prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00-22.00).
 7. Należy stosować nowoczesne i sprawne technicznie maszyny, urządzenia i pojazdy.



8. Sprzęt i maszyny budowlane należy eksploatować prawidłowo, w sposób ograniczający ich przeciążenie i przeładowanie.
9. Zaplecze przebudowy należy lokalizować w możliwie największej odległości od terenów chronionych przed hałasem.
10. Bazę maszyn budowlanych należy zlokalizować w miejscu wykluczającym spływ zanieczyszczonych wód do rzeki Bystrzycy.
11. Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie zakłócać swobodnego przepływu wody w rzece Bystrzycy oraz aby nie zaburzyć stosunków wodnych na omawianym terenie.
12. Prace budowlane związane z rozbiórką starego i budową nowego mostu w rejonie rzeki Bystrzycy należy prowadzić tak, aby nie powodować nadmiernego mącenia oraz zanieczyszczenia (zwłaszcza substancjami ropopochodnymi) wód.
13. Prace budowlane wykonywane za pomocą sprzętu budowlanego w samym cieku jak i w jego granicy należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Nie wolno wjeżdżać do rzeki maszynami budowlanymi nieprzystosowanymi do robót w wodach płynących oraz nieposiadającymi specjalnych atestów do wykonywania tego typu prac.
14. Podczas prowadzenia prac rozbiórkowych należy uwzględnić zabezpieczenia uniemożliwiające przedostawanie się odpadów do rzeki Bystrzycy.
15. Prace związane z umocnieniem dna, skarp i brzegów rzeki Bystrzycy należy wykonywać poza okresem tarła ryb, tj. z wyłączeniem okresu przypadającego na II kwartał roku. Roboty należy prowadzić sprawnie, w możliwie krótkim czasie, w celu ograniczenia wzbudzania osadów dennych.
16. Zabezpieczenie skarp i dna koryta przed rozmyciem należy wykonać przy użyciu materiałów naturalnych np. narzut kamienny. Prace związane z umocnieniem koryta należy prowadzić z brzegu.
17. Materace siatkowo - kamienne oraz narzut kamienny wykorzystany do umocnienia skarp i brzegów rzeki należy zagęścić i przykryć ziemią urodzajną i obsiać mieszanką rodzimych gatunków celem zadarnienia (z wyjątkiem powierzchni położonych bezpośrednio pod mostem).
18. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją należy przeprowadzić w okresie jesienno - zimowym, w terminie pomiędzy 16 października a końcem lutego. Wycinka w innym terminie będzie możliwa po dokonaniu oględzin przez osobę dysponującą wiedzą z zakresu ornitologii, w wyniku których wykluczone zostanie zasiedlenie drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia przez awifaunę. Oględziny należy przeprowadzić maksymalnie do trzech dni przed terminem wycinki.
19. Teren robót, w szczególności wykopy, należy stale kontrolować pod kątem obecności małych zwierząt, przede wszystkim płazów. Osobniki stwierdzone w obrębie placu budowy należy odłowić i przenieść na siedliska zastępcze.
20. W przypadku wzmożonej aktywności płazów należy zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne, uniemożliwiające przedostanie się zwierząt na plac budowy. Zaleca się pozostawienie przestrzeni pomiędzy korytem a tymczasowym ogrodzeniem, by możliwa była migracja małych zwierząt wzdłuż brzegów rzeki.
21. Podczas prowadzenia robót rozbiórkowych należy pod mostem rozciągnąć siatkę uniemożliwiającą wpadanie gruzu do wody.



22. Ciągłe roboty budowlane należy wykonywać w taki sposób, aby nie ingerować w pas przybrzeżny koryta rzeki na szerokości ok. 2 - 3 m.
23. Prace budowlane należy wykonać w okresach bezdeszczowych lub o niskich opadach atmosferycznych.
24. Podpory przęsła mostu zaprojektować w rozstawie zapewniającym swobodny przepływ wód, w tym wód powodziowych.
25. Na etapie eksploatacji do zimowego utrzymania drogi nie będą przekraczane odpowiednie ilości stosowanych środków chemicznych, które dopuszczone są przepisami prawa tj. zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. z 2005 r. Nr 230 poz. 1960).

III. Charakterystyka przedsięwzięcia jest załącznikiem do decyzji.

IV. Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Dnia 31 marca 2021 r. do Urzędu Miasta Lublin wpłynął wniosek Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie z siedzibą przy ul. Krochmalnej 13j w Lublinie, reprezentowanej przez ***** o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu na rzece Bystrzycy wraz z przebudową/rozbudową ul. Żeglarskiej w Lublinie na odcinku od węzła przesiadkowego przy ul. Żeglarskiej do skrzyżowania z ul. Nałkowskich w Lublinie.

Wnioskodawca uzupełnił złożoną dokumentację składając dnia 14 kwietnia, 18 maja, 6 lipca, 13 sierpnia 2021 r. wyjaśnienia do karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Zgodnie § 3 ust. 2 pkt 2 w powiązaniu z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1893) wnioskowane przedsięwzięcie zaliczone zostało do obiektów mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jako polegające na przebudowie, rozbudowie drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km innej niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiektów mostowych 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.

Strony przedmiotowego postępowania zostały ustalone zgodnie z art. 74 ust. 3a 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 2021 r. poz. 247 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, na podstawie danych zawartych w wypisach z rejestru gruntów. Stroną postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Przez obszar ten rozumie się: działki przylegające bezpośrednio do działek, na których ma być realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu, działki na których w wyniku realizacji lub funkcjonowania przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska, działki znajdujące się w zasięgu



znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia, które może wprowadzić ograniczenia w zagospodarowaniu nieruchomości, zgodnie z jej aktualnym przeznaczeniem.

Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy oś jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub innego postępowania dotyczącego tej decyzji przekracza 10, stosuje się art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) (dalej k.p.a.). W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 10. Mając na uwadze powyższe, zgodnie z art. 49 k.p.a. strony postępowania zawiadamiane są o czynnościach organu i o decyzji w przedmiotowej sprawie w formie obwieszczenia.

Zgodnie z art. 61 § 4 k.p.a organ obwieszczeniem z dnia 19 kwietnia 2021 r. znak: OŚ-OD-I.6220.34.2021 powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy oś organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zasięga opinii:

- 1) regionalnego dyrektora ochrony środowiska,
- 2) organu, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-27, oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b,
- 3) organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy,
- 4) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Planowane przedsięwzięcie nie jest kwalifikowane jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska w związku z czym nie wystąpiono do organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego.

Pismem z dnia 19 kwietnia 2021 r. Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Lublin wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu z prośbą o opinie, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem z dnia 6 maja 2021 r. znak: NZ.9022.4.23.2021.WW/NB poinformował, że odstępuje od wydania opinii w przedmiotowej sprawie, co należy traktować jako brak zastrzeżeń do przedstawionych planów realizacji przedsięwzięcia. Pismami z dnia 27 lipca oraz 2 września 2021 r. organ po analizie uzupełnień do karty informacyjnej przedsięwzięcia poinformował, że poprzednie stanowisko pozostaje aktualne.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu opinią z dnia 28 maja 2021 r. znak: LU.ZZŚ.3.4360.119.2021.MR stwierdził, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji określonych warunków i wymagań. Pismem z dnia 1 września 2021 r. po analizie uzupełnień do karty informacyjnej przedsięwzięcia organ podtrzymał swoje poprzednie stanowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie postanowieniem z dnia 24 sierpnia 2021 r. znak: WOOŚ.4220.73.2021.SM.5 stwierdził, że nie zachodzi potrzeba



przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji określonych warunków i wymagań. Postanowieniem z dnia 1 września 2021 r. znak: WOOŚ.4220.73.2021.SM.6 sprostował z urzędu oczywistą omyłkę w postanowieniu z dnia 24 sierpnia 2021 r. w sposób następujący:

„na stronie 2 postanowienia zapis:

W dniu 27.04.2021 r., do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Lublin znak: OŚ-OD-I.6220.34.2021 z dnia 19.04.2021 r. o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi gminnej nr 106099L w miejscowości Łysaków wraz z obiektem mostowym”.

zastępuje się następującym zapisem:

W dniu 27.04.2021 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Lublin znak: OŚ-OD-I.6220.34.2021 z dnia 19.04.2021 r. o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu na rzece Bystrzycy wraz z przebudową/rozbudową ul. Żeglarskiej w Lublinie na odcinku od węzła przesiadkowego przy ul. Żeglarskiej do skrzyżowania z ul. Nałkowskich w Lublinie.”

Przed wydaniem decyzji stronom został wyznaczony termin 7-dniowy do zapoznania się z aktami sprawy oraz na wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań – zawiadomienie znak: OŚ-OD-I.6220.34.2021 z dnia 7 września 2021 r. roku. W powyższym terminie nie wpłynęły uwagi i wnioski od stron postępowania.

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

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w obszarze realizacji zadania inwestycyjnego pod nazwą: „Budowa, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z innymi rodzajami transportu dla potrzeb LOF” planowanego do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020. Projekt jest planowany do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014 - 2020, działanie 5.6 Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego - Zadanie 1: budowa węzła przesiadkowego przy ulicy Żeglarskiej.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa mostu na rzece Bystrzycy polegająca na rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego wraz z przebudową/rozbudową ul. Żeglarskiej w Lublinie na odcinku od węzła przesiadkowego przy ul. Żeglarskiej do skrzyżowania z ul. Nałkowskich. W ramach przedmiotowej inwestycji zostanie wykonana sieć kanalizacji deszczowej, sieć elektryczna oświetlenia pasa drogowego, kanał technologiczny, przebudowa urządzeń teletechnicznych oraz usunięcie kolizji z istniejącymi mediami. Celem inwestycji jest dostosowanie przedmiotowego obiektu mostowego do parametrów projektowanej geometrii drogi wraz z towarzyszącą infrastrukturą - ścieżki rowerowe oraz chodniki dla pieszych oraz do obowiązujących przepisów technicznych.



Istniejący obiekt mostowy usytuowany jest nad naturalną przeszkodą terenową – rzeką Bystrycą, zlokalizowany jest się w ciągu drogi powiatowej 2259L w mieście Lublin.

Most znajduje się w południowej części miasta Lublin nad rzeką Bystrycą w km 32+750. Około 170 m w stronę górnej wody znajduje się zapora, powyżej której rozciąga się Zalew Zemborzycki. Pomiędzy zaporą a mostem tereny pokryte są zielenią. Po stronie dolnej wody oraz brzegu lewego w pobliżu mostu zlokalizowany jest parking o nawierzchni nieutwardzonej. Po stronie brzegu prawego występują tereny zielone, w odległości ok. 8 m od obiektu zlokalizowany jest wylot kanalizacji deszczowej.

Obecnie przez istniejący most przeprowadzony jest ruch kołowy oraz ciąg pieszy zlokalizowany po stronie górnej wody. Po stronie północno - zachodniej przebiega ścieżka rowerowa, która przed mostem przejazdem rowerowym przeprowadzona jest na stronę południową. Po stronie południowo-wschodniej znajduje się chodnik połączony z ciągiem pieszym na moście. Pomiędzy brzegiem lewym a przyczółkiem biegnie ścieżka rowerowa pod mostem

Układ drogi został zaprojektowany w nawiązaniu do stanu istniejącego z korektą geometrii polegającą na wykonaniu lewoskrętu w ulicę Nałkowskich. Zaprojektowano przekrój uliczny drogi o daszkowym pochyleniu jezdni. Szerokość jezdni wyniesie 7 m, na obiekcie mostowym 8 3m. Zlikwidowana zostanie pętla nawrotowa w obrębie skrzyżowania z ulicą Nałkowskich. Zaprojektowano wykonanie nowej zatoki autobusowej przy ulicy Żeglarskiej. Przy istniejącej zatoce na końcu opracowania planuje się dobudowanie peronu. Na odcinku od kilometra km 0.00 do km 520.00 zaprojektowano przebudowę drogi w zakresie całego korpusu. Na odcinku od km 520.00 do km 710.50 projektuje się ścieżkę rowerową i chodnik po prawej stronie drogi. Zaprojektowano chodnik szerokości 2 m. Na odcinku przed mostem chodnik znajdzie się po prawej stronie jezdni za pasem zieleni. Na dalszym odcinku chodnik usytuowany zostanie równoległe do ścieżki rowerowej. Zaprojektowano chodnik wzdłuż ulicy Nałkowskich stanowiący połączenie z istniejącym chodnikiem. Po północnej stronie mostu zaprojektowano nowy ciąg pieszo - rowerowy stanowiący połączenie z ciągiem pod mostem. Zaprojektowano drogę wewnętrzną bitumiczną w km 0+244 o szerokości 5 m obsługującą pobliskie ogródki działkowe, z której zapewniony jest również dojazd do urządzeń podczyszczających kanalizacji deszczowej oraz dojazd do słupa wysokiego napięcia znajdującego się za projektowanym ciągiem pieszo rowerowym. Istniejąca ścieżka rowerowa znajdująca się po lewej stronie drogi zostanie pozostawiona bez przebudowy na odcinku ok 150 m, na pozostałym odcinku konieczna jest zmiana niwelety ścieżki.

Projektuje się obiekt jednoprzęsłowy konstrukcji belkowej ze wzmocnieniem w formie podwieszenia. Konstrukcję ustroju niosącego stanowiąc będzie ruszt z belek stalowych z płytą żelbetową zespoloną z rusztem podwieszonym za pomocą want do pylonu. Połączenie obiektu z nasypem drogowym zaprojektowano za pomocą przyczółków żelbetowych. Na płycie ustroju niosącego oraz na zwieńczeniu ścian żelbetowych zaprojektowano kapę gzymsową. Dodatkowo wykonane zostaną roboty polegające na wykonaniu izolacji przeciwwodnych, wykonanie kap gzymsowych, ustawienie barier ochronnych oraz balustrad na obiekcie i dojazdach do obiektu, umocnienie skarp, umocnienie koryta rzeki, wykonanie powierzchniowego odwodnienia

W budowie geologicznej badanego terenu biorą udział holoceny utwory bagienno-rzeczne wykształcone w postaci namułów, torfów i piasków humusowych, zalegających na plejstoceńskich utworach rzeczno-lodowcowych wykształconych w postaci



piasków oraz kredowe grunty akumulacji morskiej wykształcone w postaci margli i opok marglistych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. Nr 81 poz. 463), projektowany obiekt zaliczono do drugiej kategorii geotechnicznej, a badany teren obecnie należy zaliczyć do złożonych warunków gruntowych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 406 Niecka Lubelska, gdzie wysokiej jakości kredowe wody podziemne stanowią strategiczne źródło wody pitnej.

Zgodnie z podziałem dokonany 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 podziemnych oznaczonej kodem PLGW2300089, leżącej w obszarze dorzecza Wisły w ekoregionie równin wschodnich o nazwie JCWPd 89, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWP 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.

Zgodnie z podziałem dokonany 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 obrębie jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonych kodem europejskim: PLRW20001524699 – „Bystrzyca od zbiornika Zemborzyckiego do ujścia”. Scalona część wód oznaczona symbolem SW0526. Typ: średnia rzeka wyżynna wschodnia (15). Odcinek posiada status: naturalna część wód. Ocena stanu – zły. Celem środowiskowych jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Brak możliwości technicznych. W zlewni nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, prowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych. Nadrzędnym celem środowiskowym dla JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu wód do roku 2021. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP w wyznaczonym czasie oceniono jako zagrożone.

W odległości ok 2,5 km w kierunku południowo – wschodnim znajduje się ujęcie wody Dąbrowa, a w odległości 2 km w kierunku północnym znajduje się ujęcie wody Wrotków. Wielkość inwestycji i zakres robót nie wpływa na ujęcia wód podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych.

Koryto rzeki Bystrzycy zostanie umocnione materiałem naturalnym (kamieniem), a półki terenu rzeki w obrębie obiektu i pod nim wykonane w technologii i z materiałów



pozwalających swobodną migrację zwierząt, w szczególności płazów. W ramach budowy mostu przewidziano następujące prace umocnieniowe koryta rzeki Bystrzycy:

- oczyszczenie koryta rzeki z zanieczyszczeń,
- wyprofilowanie skarp rzeki na długości przewidzianych robót hydrotechnicznych,
- umocnienie koryta na całej szerokości (dno + skarpy + półki) na długości: do 20 m od napływu + pod obiektem + do 20 m od odpływu,
- grubość materaca umocnieniowego około 20 - 25 cm,
- materac wypełniony kamieniem łamanym,
- umocnienie dna narzutem kamiennym,
- umocnienie półek podobiektowych narzutem kamiennym,
- na półkach wykonać na umocnieniu nawierzchnię gruntową zapewniającą bezpieczną migrację zwierząt.

Zużycie wody na etapie realizacji do celów technologicznych i bytowych wyniesie ok. 140 m³. Źródłem wody będzie sieć wodociągowa. Na etapie budowy powstawać będą jedyne ścieki socjalne, które będą gromadzone w szczelnych zbiornikach (toalety przenośne Toi-Toi) i odbierane przez jednostki zewnętrzne.

Wody opadowe spływające z terenu zapleczy budowy mogą zawierać pył, cement, mączkę wapienną itp. W trakcie prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na właściwą eksploatację sprzętu budowlanego, (niepodejmowanie prac remontowych takich jak wymiana oleju itp.) Powinny być zorganizowane stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacji, które zapewnią nie przedostanie się produktów ropopochodnych do gruntu i wód.

Na etapie budowy może dojść do awarii sprzętu i wycieku płynów eksploatacyjnych takich jak paliwo i inne substancje ropopochodne i innych. W celu zapobieżenia awariom sprzęt powinien być właściwie eksploatowany i podlegać kontroli sprawności przed i po jego eksploatacji. Prace budowlane wykonywane za pomocą sprzętu budowlanego w samym cieku jak i w jego granicy należy ograniczyć do niezbędnego minimum.

Teren objęty inwestycją znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. Baza sprzętowo - materiałowa powinna być zlokalizowana poza terenem cieku i koryta rzeki Bystrzycy, poza terenem zagrożonym powodzią. Zaplecze budowy oraz sprzęt budowlany należy zlokalizować poza obrysem światła mostu aby nie zakłócić przepływu ewentualnych wód powodziowych. Zakłada się prowadzenie prac ciężkiego sprzętu wyłącznie ze stanowisk brzegowych. Prace należy prowadzić w okresach bezdeszczowych przy niskim stanie wód. Nie wolno wjeżdżać do rzeki maszynami budowlanymi nieprzystosowanymi do robót w wodach płynących oraz nieposiadającymi specjalnych atestów do wykonywania tego typu prac.

W przypadku wystąpienia nieprzewidzianej awarii i wycieku płynów eksploatacyjnych zaleca się używanie sorbentów (piach, słoma) na terenie budowy i zapewnienie łatwego dostępu do nich w celu szybkiego zastosowania w razie potrzeby. Zużyty sorbent należy magazynować w szczelnym pojemniku i przekazać właściwemu podmiotowi do zagospodarowania.

Według informacji zawartych w uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia planowane do zastosowania technologie palowania (np. pale wiercone, pale CFA) nie wpływają na wody powierzchniowe i podziemne w związku z czym nie mają wpływu na zmianę powiązań wód powierzchniowych i podziemnych. Planowane prace nie będą wiązały się z koniecznością obniżenia zwierciadła wód podziemnych.



Na etapie eksploatacji obiektu niewielkie ilości wody będą zużywane na cele jego utrzymania. Źródłem wody będzie sieć wodociągowa.

Wody opadowe i roztopowe zebrane zostaną przez system odwodnienia i odprowadzone na przyległy do obiektu teren trawiasty. System odwodnienia obiektu mostowego zaprojektowano w taki sposób, aby spływy z terenów utwardzonych nie przedostawały się bez podczyszczenia do rzeki Bystrzycy.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziano przebudowę mostu na rzece Bystrzycy polegającą na jego rozbiórce i budowie nowego, a także wykonanie sieci kanalizacji deszczowej wraz z oczyszczeniem wód opadowych i roztopowych. Kanalizacja deszczowa od strony ulicy Zemborzyckiej podłączona jest do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej, od strony ulicy Janowskiej zaprojektowano nowy odcinek kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi i wylotem do rzeki Bystrzycy. Wylot dn400 kanału deszczowego zaprojektowano z betonu o wymiarach dostosowanych do średnicy rurociągu oraz dobrano wysokosprawny separator lamelowy substancji ropopochodnych z osadnikiem.

Projektowana budowa nowego mostu poprawi parametry obiektu w ujęciu hydrologicznym. Zakres budowy zmieni parametry geometryczne mostu mające wpływ na przepływ wody miarodajnej pod obiektem. Światło projektowanego mostu będzie powiększone w stosunku do światła istniejącego mostu. Warunki przepływu wód zostaną poprawione poprzez usunięcie filarów z przekroju głównego koryta rzeki, oczyszczenie i ukształtowanie przestrzeni pod obiektem oraz prawidłowe ukształtowanie geometrii cieku w przekroju.

W świetle dokonanej analizy nie przewiduje się, aby planowane przedsięwzięcie na etapie rozbiórki i realizacji oraz użytkowania obiektu w sposób znacząco negatywny wpływało na stan środowiska gruntowo - wodnego oraz wód powierzchniowych.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej, dla których obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia 61 dB(A) i w porze nocy 56 dB(A) oraz tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej dla których obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia 65 dB(A) i w porze nocy 56 dB(A), w myśl zapisów 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) – tabela 1 załącznika do ww. rozporządzenia, kolumna „Drogi lub linie kolejowe”. Najbliższe tereny chronione przed hałasem zlokalizowane są w odległości ok. 25 m od krawędzi drogi po południowej stronie ulicy Żeglarskiej. Po stronie północnej znajdują się budynki zabudowy wielorodzinnej w odległości 70 m od krawędzi jezdni.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenie obszarów o przekroczonych standardach jakości środowiska, w tym obszarach o przekroczonych, dopuszczalnych poziomach hałasu w środowisku.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązać się z emisją hałasu do środowiska. Źródłem tej emisji będą prace rozbiórkowe, ziemne, budowlane i montażowe z wykorzystaniem ciężkich pojazdów i maszyn budowlanych. Według informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia poziom hałasu występujący podczas pracy sprzętu budowlanego wynosi ok. 80 - 90 dB w odległości 1 - 2 m od maszyny. Może wystąpić również emisja drgań mechanicznych z pracy ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe, dowóz materiałów budowlanych itp., będą to jednak przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. Z uwagi na charakter procesu budowlanego (stosowanie maszyn, pojazdów, operacje budowlane) oddziaływania akustyczne nie są możliwe do uniknięcia, w



szczegółności na terenach chronionych przed hałasem zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej drogi i mostu. Nie przewiduje się wykonywania prac budowlanych w porze nocnej.

W celu ograniczenia skali i zasięgu emitowanego na etapie realizacji należy stosować następujące rozwiązania i działania:

- użycie maszyn budowlanych oraz sprzętu sprawnego technicznie,
- wykonanie prac na etapie realizacji w porze dnia w godz. od 6.00 do 22.00;
- lokalizowanie zaplecza przebudowy w możliwie największej odległości od terenów chronionych przed hałasem,
- ograniczenie jednoczesnego funkcjonowania najgłośniejszych maszyn i sprzętu budowlanego, wyłączanie silników w trakcie postoju bądź załadunku maszyn,
- maksymalne skrócenie harmonogramu prowadzonych prac.

Oddziaływania związane z oddziaływaniem akustycznym na etapie realizacji będą okresowe, nie kumulujące się w środowisku. Zwiększona emisja hałasu ustąpi wraz z zakończeniem etapu realizacji.

Źródłem hałasu emitowanego z terenu inwestycji na etapie eksploatacji będzie ruch pojazdów. Istniejące średniodobowe natężenie ruchu pojazdów określono na poziomie 8335 pojazdów na dobę, zaś prognozowane w roku 2032 na poziomie 10453 pojazdów na dobę. Udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu określono na ok. 1%.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia ma na celu poprawę stanu nawierzchni, likwidację spękań i ubytków oraz rozbudowę skrzyżowania o relację lewoskrętu w ulicę Nałkowskich. Zastosowanie nowej, wyrównanej nawierzchni wpłynie na ograniczenie uciążliwości akustycznej na tereny chronione przed hałasem, znajdujące się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Z uwagi na wykonanie nowej, równej nawierzchni przewiduje się, że eksploatacja przedmiotowej drogi nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku określonych dla terenów chronionych akustycznie.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia będą źródłem zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie przebudowy przedmiotowego odcinka drogi wystąpi niezorganizowana emisja zanieczyszczeń związana ze spalaniem paliw przez sprzęt budowlany - montażowy oraz przez środki transportu. Wystąpi również emisja pyłów związana z transportem materiałów sypkich, przemieszczaniem mas ziemnych, piasku i cementu (unos pyłu), a także emisja węglowodorów w wyniku układania mas bitumicznych. Oddziaływanie inwestycji w okresie przebudowy drogi będzie miało charakter niezorganizowany oraz ograniczony do okresu realizacji przedsięwzięcia. Zasięg oddziaływania poszczególnych źródeł emisji niezorganizowanej jest ograniczony przestrzennie do miejsca lokalizacji źródła emisji i jego bezpośredniego otoczenia.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy zaleca się:

- dbałość o należyłą jakość sprzętu oraz używanie sprawnego sprzętu,
- optymalizację robót budowlanych w celu zmniejszenia zużycia paliw i emisji spalin (unikanie „pustych przejazdów”),
- utrzymanie właściwej organizacji prac budowlanych,
- stosować zabezpieczenia przed emisją (np. w postaci opończy) podczas transportu mas bitumicznych i materiałów sypkich.
- plac budowy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne). Podczas ciepłych i bezdeszczowych dni zaleca się tam, gdzie jest to technicznie możliwe



stosowanie zraszania, w celu ograniczenia pylenia, zaś transportowanie materiałów sypkich pyłących powinno odbywać się przy użyciu samochodów wyposażonych w plandeki lub z wykorzystaniem specjalnie do tego przystosowanych naczep (np. cysterny do transportu cementu).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza związana będzie z ruchem komunikacyjnym. Emisja zanieczyszczeń na etapie eksploatacji z tras komunikacyjnych zaliczana jest do źródeł liniowych. Emitorami są wszystkie pojazdy poruszające się po omawianej drodze. W emisjach do powietrza z tras komunikacyjnych, powstających w efekcie spalania paliw w silnikach spalinowych, wyróżnia się wiele substancji, m.in.: tlenek węgla, dwutlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory alifatyczne i węglowodory aromatyczne, sadza, pyły. Ilości zanieczyszczeń zależą od zmiennego natężenia ruchu pojazdów, kategorii poruszających się pojazdów, rodzaju i jakości paliwa, typu i konstrukcji silników, ich stanu technicznego, warunków ruchu, sposobu jazdy oraz warunków atmosferycznych.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzono, że emisja z pojazdów poruszających się po przedmiotowym odcinku drogi ma charakter niezorganizowany, co znacznie utrudnia możliwość zastosowania rozwiązań ograniczających. Nie stwierdzono możliwości występowania stężeń wyższych od wartości dopuszczalnych, w związku z powyższym nie zaproponowano działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia w zakresie emisji substancji do powietrza.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

Na etapie rozbiórki istniejącego obiektu i istniejącej drogi mogą wystąpić następujące rodzaje i szacunkowe ilości odpadów o kodach: 02 01 03 odpadowa masa roślinna, 17 01 01 odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, 17 01 81 odpady z remontów i przebudowy dróg (kruszywo kamienne, ew. kostka granitowa) – nie zawierające asfaltu, 17 02 01 drewno, 17 04 05 żelazo i stal, 20 02 01 odpady ulegające biodegradacji (gałęzie, zrębki, itp.), 20 03 01 niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne.

Szacunkowy bilans mas ziemnych w trakcie budowy mostu wraz z budową drogi przedstawia się następująco:

- z robót ziemnych (wykopy) powstanie około 950 m³ mas ziemnych,
- na nasypy będzie potrzeba mas ziemnych w ilości około 2100 m³.

Na nasypy będzie dowieziony grunt, zaś powstałe z wykopów masy ziemne zostaną w całości wywiezione na odkład i wykorzystane przy innych inwestycjach.

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczać negatywne ich oddziaływanie na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Odpady powstające na etapie realizacji obiektu będą selektywnie zbierane i przekazywane odbiorcom, posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

W okresie eksploatacji mostu na drodze gminnej będą powstawały odpady stałe związane z utrzymaniem mostu oraz drogi. Będą to głównie odpady typu komunalnego lub organicznego oraz powstające podczas napraw obiektu, z którymi należy postąpić zgodnie z odpowiednimi przepisami w tej materii: 02 01 03 odpadowa masa roślinna, 15 01 01 opakowania z papieru i tektury, 15 01 02 opakowania z tworzyw sztucznych, 15 01 05 opakowania wielomateriałowe, 15 01 06 zmieszane odpady opakowaniowe, 17 01 01 odpady



z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, 17 01 81 odpady z remontów i przebudowy dróg (kruszywo kamienne, ew. kostka granitowa) – nie zawierające asfaltu, 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03, 20 02 01 odpady ulegające biodegradacji (gałęzie, zrębki, itp.), 20 03 01 niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne wywożone będą na składowisko odpadów w ramach systematycznych lub okresowych porządków w obrębie pasa drogowego.

Odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne powstające na terenie przedmiotowej inwestycji należy magazynować zgodnie z wymaganiami z zakresu ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia, oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady, w tym zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach szczegółowych tj. aktach wykonawczych do ustawy o odpadach. Odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne należy magazynować selektywnie w odpowiednich pojemnikach, kontenerach usytuowanych w wyznaczonym miejscu na terenie inwestycji w sposób uniemożliwiający przedostawanie się odpadów do środowiska.

Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji należy przekazywać odpowiednim podmiotom posiadającym wpis do rejestru działalności, dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami z zakresu gospodarki odpadami, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.

Z uwagi na rodzaje wytwarzanych odpadów, ich ilość, a także planowany sposób ich zagospodarowania, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów.

Planowana inwestycja położona jest w obrębie Czerniejowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, obejmującego ochroną tereny o wyróżniającym krajobrazie i zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. Aktualnym aktem prawnym regulującym jego funkcjonowanie, w tym określającym obowiązujące zakazy, jest rozporządzenie Wojewody Lubelskiego Nr 40 z dnia 17 lutego 2006 roku w sprawie Czerniejowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2006 r. Nr. 65 poz. 1225).

Wobec tego, iż planowane przedsięwzięcie zalicza się do inwestycji celu publicznego, nie zostaną naruszone zakazy obowiązujące na terenie Obszaru. Zgodnie bowiem z brzmieniem art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098), zakazy obowiązujące na terenie obszarów chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 1990 ze zm.) stanowi, iż celami publicznymi są m.in. wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji.

Planowana inwestycja położona jest poza obszarami Natura 2000. Najbliższym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Świdnik PLH060021 oddalony o ok. 10,8 km. Jedynym przedmiotem ochrony ww. obszaru jest populacja susła perełkowanego *Spermophilus suslicus*. Z uwagi na odległość, a przede wszystkim wymagania siedliskowe susła perełkowanego, planowana do realizacji inwestycja pozostanie bez wpływu na obszar Natura 2000 Świdnik.



Mając na względzie charakter planowanego przedsięwzięcia, w tym ingerencję w koryto rzeki Bystrzycy, szerszej analizie wymaga potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Bystrzyca Jakubowicka PLH060096 oddalony od inwestycji o ok. 12 km w dół rzeki. Obszar ten obejmuje końcowy odcinek rzeki Bystrzycy z terenami przyległymi, położony bezpośrednio powyżej ujścia do rzeki Wieprz.

Przedmiotem ochrony ww. obszaru jest m.in. piskorz *Misgurnus fossilis*. Ryba ta zasiedla zarówno wody stojące jak i wolno płynące rzeki, kanały a nawet rowy melioracyjne. Szczególnie preferowane przez ten gatunek są cieki o piaszczystym dnie. W uregulowanych ciekach spotykana jest najczęściej pomiędzy brzegiem a faszyną. Na tarliska wybiera miejsca pokryte roślinnością wodną lub z mulistym substratem dennym. Nie można wykluczyć, że gatunek ten odbywa migrację w górę rzeki, choć z uwagi na występujące w korycie bariery, prawdopodobnie nie dopływa do zapory czołowej Zalewu Zembrzyckiego. Niemniej w celu ograniczenia ingerencji w newralgiczny dla ryb okres tarła, prace w obrębie koryta rzeki będą prowadzone z wyłączeniem okresu pomiędzy początkiem kwietnia a końcem czerwca. Tym samym inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływała na obszar Natura 2000 Bystrzyca Jakubowicka. Ewentualne zmętnienie wody i chwilowy wzrost ilości zawieszin, będzie miał zasięg lokalny i przemijający. Z pewnością wzburzone osady ulegną ponownemu zdeponowaniu na kilkunasto - kilometrowym odcinku rzeki, pomiędzy lokalizacją mostu a obszarem Natura 2000.

Analizowany teren leży poza obszarem korytarzy ekologicznych istotnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno - błotnych w skali krajowej i kontynentalnej, w tym także dla zachowania spójności obszarów Natura 2000.

Uwzględniając rodzaj, zakres, charakter i usytuowanie przedsięwzięcia, można stwierdzić, że nie spowoduje ono pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000. Nie wpłynie także negatywnie na gatunki, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000 oraz nie pogorszy integralności obszarów, ani ich powiązań z innymi obszarami sieci Natura 2000.

Przedsięwzięcie nie spowoduje uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000, ani innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu sieci Natura 2000. Przedsięwzięcie nie spowoduje oddziaływań, które mogłyby wywołać efekt skumulowany w postaci wpływu na obszary Natura 2000. Prace dotyczące zarówno etapu realizacji przedsięwzięcia, jak i jego eksploatacji nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywierać znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000.

Rodzaj i skala planowanego do realizacji przedsięwzięcia nie wpłyną negatywnie na ochronę przyrody i krajobrazu Czarniejowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Nowy obiekt mostowy niewątpliwie stanowił będzie dominantę w krajobrazie, jego forma oparta na pylonie, do którego przymocowane zostaną wanty, stanowić będzie wyróżniające rozwiązanie architektoniczne. Niemniej należy zwrócić uwagę, że w otoczeniu obecnie funkcjonującego mostu zlokalizowane są słupy i linie wysokiego napięcia (110 kV i 220 kV) oraz zapora czołowa Zalewu Zembrzyckiego. Tym samym nowy obiekt w pewnym stopniu wpisze się w obecny, industrialny krajobraz oraz w pozytywny sposób wpłynie na krajobraz, który w chwili obecnej jest zdominowany przez naziemną infrastrukturę energetyczną.

Zaproponowana średnica want oraz ich podświetlenie zapewnią odpowiednią widoczność elementów konstrukcji mostu dla migrujących ptaków oraz umożliwią zidentyfikowanie przeszkód przez nietoperze, co ograniczy prawdopodobieństwo zderzeń.



Dodać należy, że zaproponowana konstrukcja umożliwi rezygnację z podpór umiejscowionych w korycie rzeki oraz poszerzenie światła poziomego mostu, co przyczyni się do funkcjonalności lokalnego korytarza ekologicznego, jaki stanowi dolina rzeki.

Inwestycja obejmuje również wykonanie umocnień dna i brzegów rzeki. Narzut kamienny wykorzystany do umocnienia dna po pewnym czasie ulegnie zamuleniu. W przypadku umocnień brzegów nałożono warunek, aby materace siatkowo - kamienne oraz narzut kamienny został zagęszczony i przykryty ziemią urodzajną, a następnie zadarniony poprzez obsianie mieszanką rodzimych gatunków. Z uwagi na panujące warunki, obsiewanie powierzchni położonych bezpośrednio pod mostem nie znajduje uzasadnienia, bowiem stały deficyt wody i światła nie sprzyja rozwojowi roślinności. Przykrycie elementów umocnieniowych warstwą gleby unaturalni charakter doliny rzecznej, co sprzyjać będzie bytowaniu drobnych zwierząt oraz zmniejszy oddziaływanie na krajobraz.

Z realizacją inwestycji wiązała się będzie wycinka drzew i krzewów. Do usunięcia przeznaczono kilkadziesiąt drzew o obwodach z reguły nieprzekraczających 100 centymetrów. Aby ograniczyć negatywny wpływ na awifaunę, dla której drzewa i krzewy mogą stanowić potencjalne miejsca gniazdowania, bytowania bądź żerowania, wycinkę należy przeprowadzić poza okresem lęgowym. Należy sądzić, iż planowana wycinka nie będzie istotnie wpływała na liczebność oraz funkcjonowanie populacji gatunków ptaków objętych ochroną z uwagi na powszechną dostępność podobnych siedlisk położonych poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Wycinka w okresie lęgowym dopuszczona jest warunkowo i wymagać będzie przeprowadzenia oględzin drzew, celem wykluczenia gniazdowania ptaków.

Zgodnie z przedłożonymi informacjami, planowane są nowe nasadzenia drzew i krzewów. Zaproponowane nasadzenia obejmują ozdobne odmiany drzew i krzewów. Z uwagi na lokalizację i charakter inwestycji wskazane jest uzupełnienie nasadzeń o typowe gatunki związane z dolinami rzecznyymi np. wierzba *Salix spp.*, topola biała *Populus alba* czy jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*.

Szczególną uwagę należy zwrócić na obecność płazów na terenie budowy. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183 ze zm.), wszystkie płazy objęte zostały ochroną gatunkową. W sytuacji stwierdzenia obecności przedstawicieli batrachofauny w rejonie budowy, ale także i innych zwierząt, poszczególne osobniki należy odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce. W sytuacji zwiększonej liczebności zwierząt, co może mieć miejsce szczególnie w okresach sezonowych migracji, należy zastosować tymczasowe grodzenia, uniemożliwiające przedostanie się zwierząt na plac budowy. Odsunięcie ogrodzenia od brzegów rzeki umożliwi migrację zwierząt wzdłuż jej brzegów.

Niezależnie od powyższego, w przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych, na które inwestycja może bezpośrednio oddziaływać, konieczne będzie uzyskanie stosownej decyzji derogacyjnej, wydawanej na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody, w zależności od rodzaju wykonywanych czynności przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska bądź Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Ingerencja w koryto rzeki zostanie ograniczona wyłącznie do etapu wykonywania umocnień dna i brzegów. Pozostałe prace budowlane związane w rozbiórką obecnej przeprawy i budową nowego obiektu będą wykonywane z brzegów. Z tego względu istotnie ograniczony zostanie wpływ etapu realizacji inwestycji na organizmy zasiedlające rzekę. Mając na względzie zakres koniecznych do wykonania robót, konieczne jest zastosowanie



rozwiązań, które wykluczą możliwość przedostania się do rzeki odpadów pochodzących z rozbiórki obecnie funkcjonującego mostu.

Aby ograniczyć prawdopodobieństwo przedostania się substancji ropopochodnych oraz innych zanieczyszczeń do wód, należy wykluczyć możliwość sytuowania zaplecza budowy na terenie zalewowym bądź o płytkim zaleganiu wód gruntowych.

Z informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji wynika, że przebudowywana droga jest istniejąca. Wykonanie nowej nawierzchni wpłynie pozytywnie na środowisko, gdyż pojazdy będą mogły poruszać się płynnie, bez konieczności omijania istniejących obecnie ubytków w nawierzchni. Czas przejazdu się skróci, zmniejszy się zatem emisja CO₂ do atmosfery. W przedłożonej dokumentacji stwierdzono, że biorąc pod uwagę niewielką skalę przedsięwzięcia oraz fakt zastosowania środków minimalizujących wpływ na środowisko, stwierdzono, że inwestycja nie wpłynie na klimat i jego zmiany. Z uwagi na niewielki zakres, realizacja projektu nie niesie za sobą znaczącego ryzyka klimatycznego, to jest zarówno ryzyka znaczącego wpływu na klimat jak i ryzyka braku lub niedostatecznego poziomu odporności na zmiany klimatu.

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).

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że z uwagi na niewielki i lokalny zakres planowanego przedsięwzięcia oraz biorąc pod uwagę fakt stosowania rozwiązań zmniejszających negatywny wpływ dla środowisko, ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych jest marginalne. Zgodnie ze stanowiskiem autorów karty informacyjnej przedsięwzięcia awaria, a nawet hipotetyczne katastrofalne uszkodzenie, czy zniszczenie mogłoby spowodować jedynie lokalne podpiętrzenie wód, które ze względu na chwilowy charakter byłoby sytuacją o małym, praktycznie znikomym znaczeniu dla systemu wodnego. W przypadkach takich należy niezwłocznie dokonać rutynowej naprawy (lub odbudowy), zaś sama likwidacja takiej, potencjalnie - choć tylko teoretycznie możliwej awarii - nie będzie skutkowałą jakimikolwiek zagrożeniami.

Na omawianym obszarze nie wystąpi powiązanie przedmiotowej inwestycji z innymi przedsięwzięciami mogącymi powodować kumulację oddziaływań. Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w rejonie budowanego mostu i na obszarze występowania oddziaływań podczas jej budowy, nie są planowane jednocześnie inne roboty inwestycyjne, w związku z tym nie wystąpi kumulowanie się oddziaływań na etapie budowy przedsięwzięć znajdujących się na tym samym obszarze.

Z analizy szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 pkt. 2 ustawy o oświadczeniu o środowisku wynika, że planowana inwestycja nie jest usytuowana na obszarze: wybrzeża i środowiska morskiego, przylegającym do jezior, górskim, leśnym, obszarze o znaczeniu historycznych, kulturowym lub archeologicznym, na terenie uzdrowiska.

Ze względu na usytuowanie inwestycji w znacznej odległości od granicy państwa nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykroczyło poza terytorium kraju.

Planowane przedsięwzięcie, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji, nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Tym samym należy stwierdzić, że brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadniony.



Decyzji zgodnie z 108 § 1 k.p.a. nadany zostaje rygor natychmiastowej wykonalności z uwagi na inny ważny interes społeczny. Planowane przedsięwzięcie jako inwestycja celu publicznego powinna być pilnie zrealizowana z uwagi przede wszystkim z uwagi na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowia mieszkańców Lublina. Istniejący most na rzece Bystrzycy jest w stanie przedawaryjnym. Ustrój niosący mostu nie nadaje się do przeprowadzenia dalszych napraw i remontów. Warunkowo dopuszczono użytkowanie mostu do końca 2022 r. z ograniczeniem nośności pojazdów o rzeczywistej masie do 10 ton i ograniczeniem prędkości pojazdów do 30 km/h.

Na podstawie art. 84 ustawy ooś w przedmiotowej decyzji stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś organem właściwym do wydania niniejszej decyzji jest Prezydent Miasta.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie, ul. Zana 38c za pośrednictwem Prezydenta Miasta Lublin, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia. W trakcie biegu terminu wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Decyzja staje się ostateczna i prawomocna z dniem doręczenia organowi, który wydał decyzję, oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania.

Załącznik: Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.).

**z up. Prezydenta Miasta Lublin
Z-ca Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska**

Blanka Rdest-Dudak

(dokument w postaci elektronicznej podpisany
kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie
ul. Krochmalna 13j, 20-401 Lublin
poprzez pełnomocnika

2. Podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości, znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w liczbie powyżej 10 osób, poinformowani obwieszczeniem.
3. Aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie, ul. Uniwersytecka 12, 20-029 Lublin (e-puap)
2. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie, ul. Bazylianówka 46, 20-144 Lublin (e-puap)
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zamościu ul. Młyńska 27, 22-400 Zamość (e-puap)