



Lublin, 15 listopada 2022 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Lublinie**  
WOOŚ.420.26.2021.PP.12

## DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6, art. 82, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 oraz art. 87 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), art. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1712), art. 104 i art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r., Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 2000), po rozpatrzeniu wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, złożonego przez Z-cę Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, w tym raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z jego uzupełnieniem

**orzekam:**

**zmienić decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 30 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi woj. nr 801 Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy na odc. od granicy woj. lubelskiego do skrzyżowania z drogą krajową S12 w miejscowości Puławy o długości ok. 35 km” w wariantcie preferowanym W1 w następującym zakresie:**

**I. W pkt. I.1. ww. decyzji, „Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia” oraz w charakterystyce stanowiącej załącznik do tej decyzji zmienia się brzmienie zapisu na następujący:**

„Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 801 na odcinku o długości ponad 35 km do parametrów drogi klasy technicznej G (droga główna). W ramach przedsięwzięcia uwzględniono obejście miejscowości Stężycza i przełożenie odcinka drogi w obrębie miasta Dęblin wraz z rozbudową, przebudową i budową obiektów inżynierskich, w tym rozbiórką i budową mostu na rzece Wieprz, przebudową dróg dojazdowych do tego mostu, budową zbiornika wodnego. Ponadto w zakres inwestycji wchodzi następujące elementy: rozwiązanie skrzyżowań, budowa systemu odwodnienia, budowa przepustów, chodników, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, budowa lub korekta wjazdów i zjazdów indywidualnych i publicznych, budowa odcinków dróg serwisowych, wykonanie elementów organizacji ruchu w postaci oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (drogowe bariery energochłonne, chodniki i ścieżki rowerowe z wygradzeniami segmentowymi, skrzyżowania skanalizowane, przejścia dla pieszych i rowerzystów z azylami), budowa oświetlenia, przeprowadzenie koniecznej wycinki i nasadzeń zieleni oraz zabezpieczenie lub przebudowa sieci uzbrojenia.

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się w obrębie województwa lubelskiego, w granicach powiatów ryckiego i puławskiego, na terenie następujących gmin: gmina Stężycza (miejscowości Paprotnia, Piotrowice, Pawłowice, Długowola,

Brzeście, Stężycy) Miasto Dęblin, gmina Puławy (miejscowości Borowa, Matygi, Borowina, Gołąb, Kolonia Gołąb, Wólka Gołębska) oraz Miasto Puławy.”.

**II. W pkt. I.2. ww. decyzji „Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich”:**

**1. Wprowadza się zmianę zapisu punktu I.2.1.b w następujący sposób:**

„bazy materiałowe i sprzętowe, zaplecza budowy, należy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, poza formami ochrony przyrody, terenami cennymi przyrodniczo, dolinami cieków, w szczególności Wisły, Wieprza i Kurówki, obszarem szczególnego zagrożenia powodzią, obszarami leśnymi oraz poza zasięgiem koron drzew,”

**2. Wprowadza się zmianę zapisu punktu I.2.8 w następujący sposób:**

„W przypadku wystąpienia konieczności odwodnień należy maksymalnie ograniczyć ich czas i zasięg. Wody z odwodnienia należy przed odprowadzeniem do rzeki podczyścić np. przez zastosowanie osadnika.”.

**3. Wprowadza się zmianę zapisu punktu I.2.13 w następujący sposób:**

„Rozbiórkę starego mostu i budowę nowego przeprowadzić w jak najkrótszym czasie, zapobiegając zanieczyszczeniu i zamuleniu wód rzeki Wieprz poprzez zastosowanie pełnego deskowania lub siatek pod istniejącym przęsłem mostowym, zabezpieczających koryto rzeki przed zanieczyszczeniem materiałem z rozbiórki, materiał z rozbiórki systematycznie usuwać, aby zapobiec przedostawaniu się go do rzeki.”.

**4. Wprowadza się zmianę brzmienia pkt. I.2.30 w następujący sposób:**

„Odpady inne niż niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji należy magazynować selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w odpowiednich kontenerach w wyznaczonym miejscu na terenie inwestycji.”.

**5. Wprowadza się zmianę brzmienia pkt. I.2.30 w następujący sposób:**

„Odpady niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji należy natychmiast kierować do szczelnych pojemników, zbiorników i niezwłocznie przekazywać uprawnionym podmiotom celem dalszego zagospodarowania zgodnie z prawem. Odpady niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji nie należy magazynować na terenie inwestycji.”.

**6. Wprowadza się punkt I.2.47 o następującym brzmieniu:**

„Celem zapewnienia ochrony środowiska gruntowo-wodnego, wód powierzchniowych i podziemnych przed ewentualnym ich zanieczyszczeniem zaplecze budowy należy zlokalizować powyżej rzędnej wody stuletniej, na koronie istniejącej drogi przewidzianej do usunięcia.”.

**7. Wprowadza się punkt I.2.48 o następującym brzmieniu:**

„Prace budowlane w sąsiedztwie wód powierzchniowych należy wykonywać z ograniczeniem przejazdów ciężkich maszyn budowlanych, celem nie powodowania zagrożenia zanieczyszczenia wód powierzchniowych oraz kolmatacji gruntów przyległych.”.

**8. Wprowadza się pkt I.2.49 o następującym brzmieniu:**

„W sytuacjach awaryjnych (np. rozlanie paliwa) podejmować natychmiastowe działania dla usunięcia zanieczyszczonego gruntu i zabezpieczenia przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.”.

**9. Wprowadza się pkt I.2.50 o następującym brzmieniu:**

„Prace w obrębie rzeki Wieprz należy ograniczyć do niezbędnego minimum pozwalającego na zapewnienie bezpieczeństwa konstrukcji przy jednoczesnym ograniczeniu ingerencji w morfologię dna i brzegów.”.

**10. Wprowadza się pkt I.2.51 o następującym brzmieniu:**

„Lokalizacja lub konstrukcja urządzeń podczyszczających (separatorów) powinna zapobiegać wypłukaniu zgromadzonych osadów przez ewentualne wody wezbraniowe.”.

**11. Wprowadza się pkt I.2.52 o następującym brzmieniu:**

„Wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do cieku podczyszczać w studniach osadnikowych i separatorach substancji ropopochodnych, zlokalizowanych w obu podzlewniach (północnej i południowej).”.

**12. Wprowadza się pkt I.2.53 o następującym brzmieniu:**

„Powstałą skarpe, będącą wynikiem uformowania nasypu pod jezdnię należy obsiać roślinnością”.

**13. Wprowadza się pkt I.2.54 o następującym brzmieniu:**

„Odpady inne niż niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji, które nie będą magazynowane na terenie inwestycji, należy bezpośrednio po ich wytworzeniu kierować na środki transportu a następnie przekazać uprawnionym podmiotom celem dalszego zagospodarowania zgodnie z prawem.”.

**14. Wprowadza się pkt I.2.55 o następującym brzmieniu:**

„Odpady inne niż niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji należy magazynować w stosach oraz w hałdach w wyznaczonym miejscu na terenie inwestycji pod warunkiem, że nie spowoduje to zanieczyszczenia gleby i ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych.”.

**15. Rezygnuje się z punktów I.2.29, pkt.I.2.32 oraz pkt.I.2.33 określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 27 czerwca 2016 r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie.**

III. W pkt. I.3. ww. decyzji, „Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w

**art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r., w szczególności w projekcie budowlanym w przypadku decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.”:**

**1. Wprowadza się zmianę brzmienia punktu I.3.11 decyzji na następujący zapis:**

„Projektowane rozwiązania powinny pozwolić na dokonywanie kontroli jakości podczyszczonych wód opadowych i roztopowych, odprowadzanych do odbiornika.”.

**2. Wprowadza się punkt I.3.17 o następującym brzmieniu:**

„Z uwagi na ryzyko wystąpienia powodzi od wód rzeki Wieprz oraz cofki od rzeki Wisły, w rejonie obiektu mostowego niweletę projektowanej nawierzchni drogowej należy ustalić na poziomie minimum 118,75 m n.p.m.”

**3. Wprowadza się punkt I.3.18 o następującym brzmieniu:**

„Należy wykonać zbiornik wodny o powierzchni ok. 300 m<sup>2</sup>, w odległości około 7 m od podstawy projektowanego nasypu, w kilometrze drogi ok. 103+250, za wałem przeciwpowodziowym rzeki Wieprz o wymiarach 25 m x 12,5 m i maksymalnej głębokości 1,5 m o skarpach nachylonych 1:2, uszczelnionego w sposób zapewniający odpowiedni poziom wody w zbiorniku.”

**4. Wprowadza się punkt I.3.19 o następującym brzmieniu:**

„Po wykonaniu konstrukcji mostu, w celu zabezpieczenia koryta rzeki Wieprz przed erozją, wykonać umocnienia dna i brzegów. Umocnienia wykonać na długości ok. 54 m z materiałów naturalnych, kamiennych bądź faszynowo kamiennych, dostosowanych do spodziewanych prędkości wody.”.

**IV. W pkt V ww. decyzji „Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej”:**

**1. Zmienia się zapis pod tabelą w pkt V.2.b na następujący:**

„Analizą porealizacyjną należy objąć cały odcinek planowanej do rozbudowy drogi. Analizę porealizacyjną należy sporządzić w terminie 12 miesięcy po oddaniu do użytku całego odcinka drogi wojewódzkiej nr 801 podlegającego rozbudowie, i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania do użytkowania całego rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej 801. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy przedstawić rozwiązania zabezpieczające tereny i obiekty chronione przed hałasem i zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia. W sytuacji, gdy pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska nie będą dotrzymane należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania”.

**V. Pozostałe zapisy w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 30 czerwca 2016 r. znak: WOOS.4210.11.2014.PP pozostają aktualne.**

## **UZASADNIENIE**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie otrzymał w dniu 27 października 2021 r. wniosek Z-cy Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie (cyt. dalej jako „inwestor”) z dnia 26 października 2021 r. znak: IP.4131.84.16.1.2021.pp w sprawie zmiany

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 30 czerwca 2016 r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi woj. nr 801 Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy na odc. od granicy woj. lubelskiego do skrzyżowania z drogą krajową S12 w miejscowości Puławy o długości ok. 35 km” w wariantcie preferowanym W1” (cyt. dalej jako „przedmiotowe przedsięwzięcie”). Do wniosku zostały dołączone następujące dokumenty:

- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony przez firmę Ekologika Ochrona Środowiska Dokumentacje w październiku 2021 w formie papierowej i elektronicznej;
- załącznik z wykazem działek, na których inwestor zamierza prowadzić prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów;
- mapa, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie ustawy OOS, wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w art. 74 ust. 3 pkt 1 ustawy OOS.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie ustalając właściwość miejscową, rzeczową i instancyjną do działania jako organ właściwy w przedmiocie wydania decyzji o zmianie decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przeanalizował obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa.

W dniu 24 września 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712). Zgodnie z art. 4 ust. 4 ww. ustawy, do uchylecia, zmiany lub stwierdzenia nieważności decyzji wydanej na podstawie ustaw zmienianych w art. 1 oraz w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym, a także do wznowienia postępowania dotyczącego takiej decyzji, organem właściwym pozostaje odpowiednio organ, który ją wydał, albo organ wyższego stopnia w stosunku do tego organu.

W dniu 30 czerwca 2016 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi woj. nr 801 Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy na odc. od granicy woj. lubelskiego do skrzyżowania z drogą krajową S12 w miejscowości Puławy o długości ok. 35 km” w wariantcie preferowanym W1 (cyt. dalej jako „decyzja środowiskowa”) wydał Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie. Właściwość rzeczową tutejszego organu uzasadniały m.in. ówczesne zapisy art. 75 ust. 6 ustawy OOS tj. „*W przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska.*” (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 353).

Decyzja ta z uwagi na brak wniesionych odwołań stała się ostateczna w dniu 5 sierpnia 2016 r.

Mając na uwadze powyższe stwierdzono, że organem właściwym do zmiany przedmiotowej decyzji środowiskowej jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, który był również organem właściwym do wydania tej decyzji na podstawie ówczesnego brzmienia art. 75 ust. 6 ustawy OOS.

Planowana inwestycja została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z §3 ust. 2 pkt 2 (*przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone*) w związku z §2 ust. 1 pkt 62 (*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) oraz §3 ust. 1 pkt 67 (budowle przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.).

Zgodnie z art. 155 Kpa, decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo, może być w każdym czasie za zgodą strony uchylona lub zmieniona przez organ administracji publicznej, który ją wydał, jeżeli przepisy szczególne nie sprzeciwiają się uchyleniu lub zmianie takiej decyzji i przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony; przepis art. 154 §2 Kpa stosuje się odpowiednio.

Na podstawie art. 87 ustawy OOS przepisy działu V oraz działu VI stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przepis art. 155 Kpa stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na którego została przeniesiona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest dopuszczalna przed rozpoczęciem lub w trakcie realizacji przedsięwzięcia, przy czym zmiany muszą dotyczyć elementów jeszcze nie zrealizowanych tzn. nie mogą sankcjonować zaistniałych faktów. Zasada jest to, aby zakres zmian nie prowadził do zmiany kwalifikacji przedsięwzięcia określonego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach tj. nie powodował zmiany grupy przedsięwzięcia lub braku kwalifikowalności.

Przy zmianie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wydanej z przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko, nie dokonuje się ponownie kwalifikacji przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny. Do wniosku o zmianę decyzji dołącza się m.in. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zaktualizowany w zakresie zmienianych elementów przedsięwzięcia.

Z uwagi na stwierdzone we wniosku o zmianę decyzji środowiskowej braki formalne, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, pismem znak: WOOŚ.420.26.2021.KPR.1 z dnia 25 listopada 2021 r. wystąpił do inwestora o ich uzupełnienie. W odpowiedzi tutejszy organ otrzymał pismo Z-cy Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie znak: IP.4131.84.16.2.2021.pp z dnia 3 grudnia 2021 r. (data doręczenia 6 grudnia 2021 r.).

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi publicznej, wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie jest wymagany (art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy OOS) oraz stwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami planu (art. 80 ust. 2 ustawy OOS).

W trybie art. 21 ustawy OOS zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 1074/2021) oraz o raporcie oddziaływania na środowisko (nr wpisu 1075/2021).

Zgodnie z art. 61 §4 Kpa zapewniono stronom udział w postępowaniu. Stosownie do art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy OOS, poinformowano strony postępowania obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 29 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.26.2021.PP.2 o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie złożonego wniosku.

Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej

RDOŚ, a także przekazano właściwym miejscowo urządům – Urząd Miasta Puławy, Urząd Miasta Dęblin, Urząd Gminy Puławy i Urząd Gminy Stężyca, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

Zgodnie z art. 77 ust.1 pkt 2 i 4 i art. 6a ustawy OOS Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.26.2021.PP.2 z dnia 29 grudnia 2021 r. wystąpił o wydanie opinii/uzgodnienia w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rykach i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie RZGW w Lublinie, zawiadamiając strony postępowania poprzez obwieszczenie znak: WOOŚ.420.26.2021.PP.2 z dnia 29 grudnia 2021 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rykach w opinii znak: ONS-NZ.7016.2.2022 z dnia 3 lutego 2022 r. (data doręczenia 7 lutego 2022 r.) uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie, w piśmie znak: LU.RZŚ.4360.1.2022.AP z dnia 8 lutego 2022 r. (data doręczenia 11 lutego 2022 r.) wskazał na konieczność uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko, określając zakres tego uzupełnienia oraz 30-dniowy termin na jego przedłożenie. W odpowiedzi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, w piśmie znak: WOOŚ.420.26.2021.PP z dnia 21 lutego 2022 r. poinformował Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie o zamiarze wystąpienia do inwestora w zakresie uzupełnienia do raportu i wyznaczenia terminu na złożenie tego uzupełnienia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.26.2021.PP.5 z dnia 9 marca 2022 r. zwrócił się do inwestora w sprawie uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniając uwagi zgłoszone przez organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej.

W dniu 15 kwietnia 2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie otrzymał od inwestora pismo znak: IP.4131.84.16.5.2021.pp z dnia 14 kwietnia 2022 r. w sprawie uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko w wersji papierowej i elektronicznej.

Na podstawie art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy OOS, poinformowano strony postępowania obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 20 kwietnia 2022 r., znak: WOOŚ.420.26.2021.PP.6 o otrzymaniu uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z art. 77 ust.1 pkt 2 i 4 i art. 6a ustawy OOS Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.26.2021.PP.6 z dnia 20 kwietnia 2022 r. wystąpił o wydanie opinii/uzgodnienia w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do złożonego uzupełnienia do raportu o oddziaływaniu na środowisko do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rykach i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie RZGW w Lublinie, zawiadamiając strony postępowania poprzez obwieszczenie znak: WOOŚ.420.26.2021.PP.6 z dnia 20 kwietnia 2022 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rykach w piśmie znak: ONS-NZ.7016.2.2022 z dnia 11 maja 2022 r. (data doręczenia 17 maja 2022 r.) podtrzymał stanowisko wyrażone uprzednio w opinii znak: ONS-NZ.7016.2.2022 z dnia 3 marca 2022 r.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie, w postanowieniu znak: LU.RZŚ.4360.1.2022.AP z dnia 25 maja 2022 r. (data doręczenia 25 maja 2022 r.) uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki realizacji i eksploatacji.

Zgodnie z postanowieniami art. 79 ustawy OOS zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 30 dni tj. w dniach od 4 lipca do 2 sierpnia 2022 r., z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się z niezbędną dokumentacją, w tym ze złożonym przez Inwestora wnioskiem, raportem o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem i opiniami

organów biorących udział w postępowaniu. O postępowaniu z udziałem społeczeństwa wszyscy zainteresowani zostali poinformowani poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie, a także przekazane do inwestora i właściwym miejscowo urządům – Urząd Miasta Puławy, Urząd Miasta Dęblin, Urząd Gminy Puławy i Urząd Gminy Stężyca, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty – obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 29 czerwca 2022 r., znak: WOOŚ.420.26.2022.PP.9.

W okresie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa nie zgłoszono uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 10 Kpa przed wydaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony (poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 18 sierpnia 2022 r. znak: WOOŚ.420.26.2022.PP.11) o możliwości zapoznania się z zebrałą w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego dokumentacją i złożenia ewentualnych wniosków. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano właściwym miejscowo urządům – Urząd Miasta Puławy, Urząd Miasta Dęblin, Urząd Gminy Puławy i Urząd Gminy Stężyca, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty. W trakcie prowadzonego postępowania strony nie wniosły uwag i wniosków.

W ramach przedmiotowego postępowania przeanalizowano warunki określone w opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rykach znak: ONS-NZ.7016.2.2022 z dnia 3 lutego 2022 r. (data doręczenia 7 lutego 2022 r.) podtrzymanej opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rykach znak: ONS-NZ.7016.2.2022 z dnia 11 maja 2022 r. (data doręczenia 17 maja 2022 r.) uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia tj.:

- 1) Wszelkie prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, który nie będzie wpływał na warunki akustyczne w środowisku oraz nie będzie źródłem niekontrolowanych wycieków do gruntu olejów, smarów, benzyn i innych substancji niebezpiecznych.
- 2) Powstałe podczas rozbiórki odpady podlegać będą segregacji i będą do czasu przekazania magazynowane w odpowiednich pojemnikach lub na utwardzonej powierzchni terenu (o ile cechy danego rodzaju odpadu na to pozwalają). Odpady powstałe podczas rozbiórek zostaną niezwłocznie przekazane uprawnionym podmiotom w celu odzysku, a pozbawione utwardzeń powierzchnie poddane zostaną rekultywacji. Na tych terenach w celu ograniczenia oddziaływania inwestycji zostaną wykonane nasadzenia zastępcze.
- 3) Wody opadowe spływające z korpusu drogi, w tym z mostu, zanim trafią do rzeki, będą podczyszczane w studniach osadnikowych i separatorach substancji ropopochodnych.
- 4) Powstała skarpa, będąca wynikiem uformowania nasypu pod jezdnię, zostanie obsiana roślinnością.

Brzmienie powyższych warunków odniesiono do zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 30 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP. Stwierdzono, że zapisy wskazane przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w pkt 1 i 2 znajdują się w ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w brzmieniu oddającym istotę zaproponowanych warunków. Warunki wskazane w pkt 3 i 4 zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

W ramach przedmiotowego postępowania przeanalizowano również warunki określone w postanowieniu Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie



Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie znak: LU.RZŚ.4360.1.2022.AP z dnia 25 maja 2022 r. (data doręczenia 25 maja 2022 r.) tj.

- 1) Na etapie realizacji inwestycji oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska wodno-gruntowego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych, należy zorganizować zaplecze, utwardzić wszystkie miejsca postoju maszyn.
- 2) Zaplecze budowy zorganizować poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią.
- 3) Materiały budowlane stanowiące potencjalne źródło zanieczyszczenia wody (np. oleje techniczne, farby, lakiery itp.) magazynować należy na szczelnym podłożu, uniemożliwiającym przenikanie ewentualnych zanieczyszczeń do gruntu i wód oraz wyposażyć w sorbenty umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków.
- 4) W sytuacjach awaryjnych (np. rozlanie paliwa) podejmować natychmiastowe działania dla usunięcia zanieczyszczonego gruntu i zabezpieczenia przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.
- 5) Zaplecza budowy należy wyposażyć w sanitariaty przenośne/kontenery sanitarne.
- 6) W przypadku konieczności odwodnienia terenu na etapie realizacji przedsięwzięcia, wody z odwodnienia należy przed odprowadzeniem do rzeki podczyścić przez np. zastosowanie osadnika.
- 7) Rozbiórkę starego mostu i budowę nowego przeprowadzić w jak najkrótszym czasie, zapobiegając zanieczyszczeniu i zamuleniu wód rzeki Wieprz poprzez zastosowanie pełnego deskowania lub siatek pod istniejącym przęsłem mostowym, zabezpieczających koryto rzeki przed zanieczyszczeniem materiałem z rozbiórki, materiał z rozbiórki systematycznie usuwać, aby zapobiec przedostawaniu się go do rzeki.
- 8) Po wykonaniu konstrukcji mostu, w celu zabezpieczenia koryta rzeki Wieprz przed erozją, wykonać umocnienia dna i brzegów. Umocnienia wykonać na długości ok. 54 m z materiałów naturalnych, kamiennych bądź faszynowo kamiennych, dostosowanych do spodziewanych prędkości wody.
- 9) Prace w obrębie rzeki należy ograniczyć do niezbędnego minimum pozwalającego na zapewnienie bezpieczeństwa konstrukcji przy jednoczesnym ograniczeniu ingerencji w morfologię dna i brzegów.
- 10) Wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do cieków podczyścić w studniach osadnikowych i separatorach substancji ropopochodnych, zlokalizowanych w obu podzlewniach (północnej i południowej).
- 11) Lokalizacja lub konstrukcja urządzeń podczyyszczających (separatorów) powinna zapobiegać wyflukaniu zgromadzonych osadów przez ewentualne wody wezbraniowe.
- 12) Na etapie eksploatacji należy utrzymywać system odwodnieniowy drogi w pełnej sprawności technicznej poprzez prowadzenie systematycznego przeglądu i konserwacji urządzeń oczyszczających.

Brzmienie powyższych warunków również odniesiono do zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 30 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP. Stwierdzono, że zapisy wskazane przez Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie w pkt 1, 3, 5 i 12 znajdują się w ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w brzmieniu oddającym istotę zaproponowanych warunków. Zapisy wskazane w pkt 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10 i 11 zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją zakres zmian przedsięwzięcia dotyczy projektu budowy nowego mostu przez rzekę Wieprz z rozbudową dojazdów do mostu i obejmuje fragment odcinka drogi 801 w rejonie Dębłina i miejscowości Borowa, o długości około 1016 m (od km około 102+854 do km około 103+870, co odpowiada Koncepcji EKKOM od km 18+826 do km 19+857). Wskazano, że zmiana decyzji jest konieczna ze względu na korektę przebiegu trasy, co zostało podyktowane koniecznością budowy nowego mostu. Nowa

przeprawa jest konieczna ze względu na niespełnianie parametrów technicznych oraz pogarszający się stan techniczny istniejącego mostu. W ramach projektu przewidziano budowę mostu, którego południowa część (lewobrzeżna) będzie usytuowana w nowym miejscu. W związku z tym nastąpi również korekta przebiegu dojazdów do mostu, co przyczyni się zarówno do optymalizacji projektowych i eksploatacyjnych parametrów technicznych przeprawy, jak też pozwoli na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi. Jak wskazano w raporcie wprowadzenie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej zwiększy bezpieczeństwo kierowców. Budowa ścieżki pieszo – rowerowej, jak również prowadzenie po wewnętrznej stronie łuków znacznie zwiększy bezpieczeństwo niechronionych użytkowników drogi w stosunku do stanu istniejącego (wąska nawierzchnia drogi i brak poboczy). Korekta łuku w miejscowości Borowa poza dostosowaniem parametrów drogi do aktualnych przepisów, pozwoli również na odsunięcie jezdni o około 26,5 m od jednego budynku mieszkalnego.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane na terenie województwa lubelskiego, powiatu ryckiego, Gminy Dęblin oraz powiatu puławskiego, Gminy Puławy. Jak wskazano w raporcie ze względu na korektę przebiegu wystąpi konieczność lokalnego wyznaczenia nowego pasa drogowego. Przedmiotowy odcinek przebiega częściowo po istniejącym śladzie, natomiast w środkowej części konieczne będzie wyznaczenie nowego pasa drogowego. W odniesieniu do działek, których fragmenty zostaną zajęte, przeprowadzona zostanie procedura podziału i wyłączenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W raporcie opisano sytuację niepodejmowania przedsięwzięcia. Wskazano, że obecny stan techniczny nawierzchni jest średni lub niezadowolający. Szerokość drogi jest niedostosowana do natężenia ruchu pojazdów. Brak poboczy ze względu na bliskość barier energochłonnych stwarza znaczne zagrożenie dla poruszających się drogą rowerzystów i pieszych. Ponadto stan techniczny mostu jest również niezadowolający, a obiekt mostowy nie posiada odpowiedniej nośności dla ruchu ciężkiego. Stan techniczny drogi i warunki jej eksploatacji przy systematycznie zwiększającym się natężeniu ruchu ulega dalszemu pogorszeniu. Konkludując powyższe w raporcie stwierdzono, że w przypadku niepodejmowania rozbudowy przedmiotowego odcinka uciążliwość dla środowiska, z uwagi na postępujące utrudnienia w ruchu komunikacyjnym będzie większa niż dla wariantów inwestycyjnych zapewniających płynność ruchu. Ponadto pozostawienie w obecnym stanie przedmiotowego obiektu mostowego z drogami dojazdowymi będzie mieć negatywne oddziaływanie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, głównie dla niechronionych uczestników ruchu. Mając na uwadze powyższe odstąpiono od braku realizacji przedsięwzięcia.

W raporcie przedstawiono założenia i wyniki analizy wariantowej przedsięwzięcia.

Wariant preferowany przez inwestora (W1) zakłada realizację rozbiorczy istniejącego obiektu mostowego oraz jego budowę w nowej lokalizacji wraz z budową ciągu pieszo-jezdni. Projektowana lokalizacja i parametry techniczne obiektu mostowego umożliwiają dostosowanie jego konstrukcji do lokalnych warunków gruntowo-wodnych, złagodzenie oddziaływania na środowisko (m.in. w zakresie dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu), a także spełnienia wymagań technicznych dla dróg klasy G oraz zapewnienia wysokiego wskaźnika bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Wariant alternatywny (W2) jest tożsamy z przeanalizowanym pierwotnie wariantem realizacji przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi woj. nr 801 Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy na odc. od granicy woj. lubelskiego do skrzyżowania z drogą krajową S12 w miejscowości Puławy o długości ok. 35 km” w wariantie preferowanym W1”, wobec którego została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w dniu 30 czerwca 2016 r. W raporcie wskazano, że wariant ten zakładał budowę nowego mostu na rzece Wieprz w miejscu istniejącego obiektu, korektę geometrii drogi wojewódzkiej DW801 na rozpatrywanym odcinku w zakresie złagodzenia istniejących łuków poziomych, a

dotąd dodatkowo poszerzenie jezdni i budowę ścieżki pieszo – rowerowej. Przyjęte w koncepcji linie rozgraniczające teren inwestycji ograniczyły jednak możliwość przyjęcia w projekcie budowlanym wymaganych dla drogi wojewódzkiej klasy G, odpowiednich parametrów geometrycznych drogi. Stwierdzono, że w celu zachowania przyjętych granic, zarządca drogi, z uwagi na łuk o małym promieniu w km ok. 19+550, zostałby zobowiązany do wprowadzenia pewnych ograniczeń w korzystaniu z zarządzanej drogi w postaci znacznych ograniczeń prędkości. Dodatkowo łuk o małym promieniu, z uwagi na wymaganą widoczność, wymusiłby znaczne poszerzenie drogi (o około 2,0 m) na dojeździe do i na obiekcie mostowym. Poszerzenie obiektu mostowego na odcinku w łuku implikuje spore problemy wykonawcze podczas budowy i zwiększa jej koszty. Ponadto skomplikowana geometria ustroju nośnego mostu, budowanego w technologii betonu sprężonego, z uwagi na czynniki reologiczne będzie powodowała niekontrolowaną zmianę geometrii konstrukcji (zmiana przechyłek jezdni na obiekcie). Spowodowałoby to w niedalekiej przyszłości potrzebę korekty przechyłek jezdni, aby dostosować jej geometrię do wymagań płynących z rozporządzenia drogowego. Powyższe elementy, jak również zachowanie stosunkowo ostrych łuków negatywnie wpłynęłyby na bezpieczeństwo korzystania z drogi.

Po przeanalizowaniu kryteriów ekonomicznych, przyrodniczych i społecznych w raporcie wskazano, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska będzie wariant preferowany (W1) z jednoczesnym uwzględnieniem realizacji rozwiązań kompensujących oddziaływania na środowisko.

**Wobec powyższego, kierując się zasadą możliwego uwzględnienia uwarunkowań technicznych, społecznych, ekonomicznych oraz środowiskowych i przyrodniczych, biorąc pod uwagę wykonane analizy, a także stanowisko organów opiniujących i uzgadniających stwierdzono, że najkorzystniejsza dla środowiska, w tym ludzi będzie realizacja przedsięwzięcia według wariantu preferowanego (W1).**

Początkowy fragment przebiegu przedsięwzięcia ok. 94 m zlokalizowany jest w obrębie terenów zamkniętych, zastrzeżonych ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, przez które przebiegają linie kolejowe, wyznaczonych na podstawie decyzji nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury z 2020 r. poz. 38 ze zm.) pod nr 1973, 1974, 1975 i 1976. Przedsięwzięcie krzyżuje się z istniejącą linią kolejową nr 26 relacji Łuków – Radom oraz dwutorową linią kolejową nr 580 relacji Wisła – Wieprz.

Przedsięwzięcie w przeważającej części będzie realizowane w granicach istniejącego pasa drogowego. Zajęcie nowego terenu pod nowy przebieg w miejscach korekt będzie miało zasięg uzależniony od zasięgu nasypu drogowego. Granica pasa drogowego zostanie wyznaczona w odległości do 1 m od podstawy nasypu.

W raporcie odniesiono się do obowiązujących, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Miasta Dęblin i Gminy Puławy. Wskazano, że zgodnie z wypisem z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Dęblin, droga przebiega w pasie terenu o symbolu 010KNII – ulica lokalna. Zmiana przebiegu drogi dotyczy ingerencji w obszar 264 ZP – zieleni publiczna. Na terenie gminy Puławy nowa trasa drogi zostanie poprowadzona przez teren RP – tereny rolne bez prawa do zabudowy oraz fragmentem przez teren RZ – tereny użytków zielonych.

W raporcie przedstawiono zakres planowanych do wykonania prac w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Wskazano, że czas realizacji przedsięwzięcia zamknie się w okresie od 6 do 12 miesięcy. W raporcie przedstawiono zestawienie powierzchni projektowanych elementów oraz parametry techniczne przedsięwzięcia. Ponadto w raporcie opisano również parametry techniczne istniejącego obiektu mostowego oraz istniejących dróg dojazdowych do tego obiektu.

Na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, podczas wykonywania prac rozbiórkowych, ziemnych, budowlanych i montażowych wystąpi emisja hałasu do

środowiska, co może lokalnie spowodować pogorszenie się klimatu akustycznego w otoczeniu prowadzonych prac. Źródłem hałasu wytwarzanego na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia budowlane (koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozścielacze asfaltu, dźwigi, urządzenia wibracyjne do zagęszczania gruntu, frezarki do nawierzchni, urządzenia do przygotowania mas bitumicznych, betonu) jak również pojazdy ciężarowe dowożące na teren budowy kruszywa, elementy zbrojeniowe, beton, elementy betonowe, masy bitumiczne i inne materiały budowlane, oraz wywożące odpady i urobek z budowy. W raporcie wskazano, że hałas od pracujących maszyn i sprzętu budowlanego osiąga wartości od 80 do 102 dB. Z uwagi na specyficzne uwarunkowania techniczne, technologiczne i organizacyjne procesu budowlanego nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie ponadnormatywnej emisji hałasu do środowiska. Jednocześnie w raporcie wskazano, że przewidywane oddziaływanie hałasu w fazie realizacji będzie przejściowe krótkotrwałe i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W celu ograniczenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu na etapie realizacji zagwarantowana będzie odpowiednia organizacja pracy maszyn budowlanych i pojazdów transportowych. W sąsiedztwie zabudowy chronionej prace budowlane, a przede wszystkim transport materiałów budowlanych, będzie wykonywany w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyłączeniem prac wymagających ciągłości technologicznej.

Na odcinku przedmiotowej drogi wojewódzkiej nr 801 objętej zmianą decyzji środowiskowej obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Gminy Puławy i Miasta Dęblin. W raporcie wskazano, że w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się 4 budynki mieszkalne w odległości od ok. 14,0 m do ok. 37,5 m od planowanego przebiegu przedmiotowego odcinka. Ponadto, w rejonie przedsięwzięcia wykazano występowanie terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, oznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem 261UT – usługi turystyki, zieleń publiczna oraz symbolem 2614, ZP – zieleń publiczna. W raporcie podano następujące informacje dotyczące dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku:

- pora dnia (6:00 – 22:00):
  - dla terenów zabudowy zagrodowej, rekreacyjno-wypoczynkowej: 65 dB,
  - dla terenów zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej: 61 dB,
- pora nocy (22:00 – 6:00):
  - dla terenów zagrodowej, terenów rekreacyjno-wypoczynkowych i zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: 56 dB,

w myśl zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz. U. z 2014r., poz. 112) – tabela 1 załącznika do ww. rozporządzenia, kolumna „Drogi lub linie kolejowe”.

Źródłem hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie ruch pojazdów. W raporcie wskazano, że hałas generowany jest przez pracę silnika, opływ powietrza wokół obrysu pojazdu, toczenie się kół po nawierzchni jezdni, drganie zużytych bądź nieprecyzyjnie złożonych elementów pojazdu. Natężenie hałasu w ruchu drogowym jest uzależnione od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebieg droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu. W raporcie przedstawiono prognozowane natężenie ruchu pojazdów na projektowanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 801 opierając się na danych uzyskanych z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r. udostępnionego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W 2025 natężenie to wynosić będzie do ok. 4537 pojazdów ogółem, zaś w 2035 do ok. 5265 pojazdów ogółem.

W uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko wskazano, że w momencie składania wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w okresie przygotowywania Raportu o oddziaływaniu na środowisko, wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu dla roku 2020/2021 nie zostały jeszcze udostępnione, w związku z czym nie było możliwe wykorzystanie tych danych do opracowania elementów raportu. W związku z powyższym wykorzystano dane prognostyczne sporządzone na podstawie najnowszych dostępnych wówczas danych – danych z Generalnego Pomiaru Ruchu 2015. W uzupełnieniu

do raportu o oddziaływaniu na środowisko porównano wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2020 z danymi prognozowanymi dla tego roku, a wykorzystanymi w raporcie (uzyskanymi w ramach sporządzania prognozy dla lat 2025 i 2035 w oparciu o GPR 2015). Ponadto wykonano nową prognozę w oparciu o dane uzyskane z GPR 2020/2021 i porównano je do danych prognostycznych wykorzystanych w analizach wykonanych na potrzeby raportu. Po szczegółowym przanalizowaniu struktury ruchu należy podkreślić, iż o ile nie doszacowano liczby pojazdów lekkich, o tyle liczba pojazdów ciężkich przyjęta do obliczeń na podstawie prognozy opartej o GPR 2015 była większa dla roku 2020, niż faktycznie zmierzona dla roku 2020 w ramach GPR. Udział procentowy ruchu ciężkiego przyjęty do obliczeń wyniósł 28 pojazdów (samochody ciężarowe, autobusy i ciągniki), co stanowiło 3,07% SDR. Natomiast faktycznie wykazany udział pojazdów ciężkich wyniósł 106 pojazdów ciężkich, co stanowi 2,53%. Podsumowując, przyjęto o 20,75% pojazdów ciężkich więcej, niż stwierdzono podczas GPR 2020/2021. Stwierdzono, że udział pojazdów ciężkich jest decydujący ze względu na wpływ na wynik analiz emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń powietrza oraz analizy zagrożenia wypadkiem. W związku z powyższym jest prawdopodobne, iż ponowna analiza emisji wykonana w oparciu o nową prognozę dałaby wyniki bardziej korzystne pod względem potencjalnego oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak ewentualne różnice byłyby nieznaczne i nie wpłynęłyby na przyjmowane rozwiązania projektowe. Otrzymane w wyniku analiz wnioski dotyczące potencjalnego oddziaływania są w efekcie wariantem bardziej niekorzystnym niż wynikający z faktycznie stwierdzonych (podczas GPR 2020/2021) wielkości ruchu pojazdów.

W celu określenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu, w związku z eksploatacją przedmiotowej drogi ekspresowej w raporcie przedstawiono założenia i wyniki przeprowadzonej analizy akustycznej. W sposób szczegółowy opisano zastosowaną metodę obliczeniową. Wyniki analiz akustycznych przedstawiono w formie tabelarycznej (wartości prognozowanego poziomu hałasu dla zabudowy wymagającej ochrony akustycznej, zlokalizowanej w otoczeniu przedmiotowej inwestycji) oraz graficznej (w postaci izolinii równoważnego poziomu dźwięku, wraz z zasięgiem hałasu, dla pory dnia i nocy). Analizę oddziaływania planowanej drogi dokonano dla następujących horyzontów czasowych: 2025 r. - rok oddania inwestycji do eksploatacji; 2035r. – 10 lat po oddaniu inwestycji do użytku. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono wyniki równoważnego poziomu hałasu w środowisku:

*Rok 2025*

1. Pora dnia od 53,4 dB(A) do 56,5 dB(A)
2. Pora nocy od 45,3 dB(A) do 51,3 dB(A)

*Rok 2035*

1. Pora dnia od 51,4 dB(A) do 57,4 dB(A)
2. Pora nocy od 46,4 dB(A) do 52,4 dB(A)

W toku uzyskanych wyników nie stwierdzono przekroczeń w porze dnia i w porze nocy.

W pkt. 3 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 30 czerwca 2016 r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie nie określono warunków dotyczących konieczności zastosowania rozwiązań ograniczających emisję hałasu do środowiska w rejonie projektowanego obiektu mostowego oraz dojazdów do tego mostu.

**Warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 30 czerwca 2016 r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w kontekście ograniczania emisji hałasu do środowiska pozostają aktualne.**

W uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko odniesiono się do zagadnienia emisji drgań do środowiska.

W raporcie wskazano, że emisja drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z ruchem pojazdów ciężarowych dowożących masy ziemne i inne materiały, ciężkich pojazdów

specjalistycznych jak dźwigi oraz z pracami, które polegać będą na zagęszczaniu gruntów na nasypie oraz palowaniem pod podpory nowego mostu. Drgania przenoszą się w gruncie i mogą negatywnie oddziaływać na konstrukcję budynków, w tym budynków związanych z bytnością ludzi jak również pośrednio na zdrowie człowieka.

Odległość istniejącej zabudowy przeznaczonej na pobyt ludzi od frontu robót wykonywanych przez maszyny generujące drgania zapewni ochronę przed energią wibracyjną, która mogłaby spowodować uszkodzenie struktury budynków i negatywny wpływ na życie i zdrowie przebywających w tych budynkach ludzi. W raporcie wskazano, że budynek mieszkalny położony po lewej stronie rzeki Wieprz, mimo relatywnie najmniejszej odległości zarówno od nowego nasypu, jak też od nowego obiektu mostowego, znajduje się za istniejącym nasypem drogowym, którego masa pozwoli na ograniczenie przenoszenia ewentualnych drgań do poziomów bezpiecznych dla konstrukcji tego obiektu. W celu ograniczenia oddziaływań prace budowlane generujące drgania będą prowadzone w porze dnia.

Na etapie eksploatacji nowego betonowego mostu, ze względu na jego konstrukcję, skalę i zasięg drgań będą znacząco ograniczone co wiąże się ze zwiększoną masą obiektu jak również z konstrukcją betonową, która tłumi drgania w większym stopniu niż stalowa. Budowa nowej nawierzchni, jak również wyrównanie łuków dodatkowo przyczyni się do redukcji możliwości powstawania drgań. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne, użyte materiały do budowy drogi i obiektu mostowego powinny zagwarantować ograniczenie skali i zasięgu emisji drgań do środowiska. W celu maksymalnego ograniczenia drgań, nawierzchnia drogi i konstrukcja obiektu mostowego będą utrzymywane w dobrym stanie technicznym.

**Warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 30 czerwca 2016 r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w kontekście ograniczania emisji drgań do środowiska pozostają aktualne.**

Zmianą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach objęty jest obiekt mostowy. Powyższa zmiana nie będzie wpływała na zmianę warunków realizacji inwestycji określonych w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z zakresu ograniczania emisji zanieczyszczeń powietrza do środowiska

W raporcie dokonano analizy możliwych oddziaływań na jakość powietrza na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne podczas etapu realizacji będą: emisja spalin pochodząca z silników pracujących maszyn i urządzeń oraz środków transportu, emisja pyłów powstająca podczas przemieszczenia mas ziemnych, manipulacji sypkimi materiałami budowlanymi oraz transportu materiałów pyłących. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na jakość powietrza należy: prace prowadzić przy użyciu urządzeń i maszyn sprawnych technicznie, spełniających wymagania techniczne dotyczące norm emisji spalin, prace budowlane i transportowe zorganizować w sposób skutkujący ograniczeniem do minimum ruchu i czasu pracy pojazdów i maszyn budowlanych, w tym: eliminować pracę maszyn i urządzeń na biegu jałowym, wyłączać silniki w czasie przerw w pracy, minimalizować czas pracy silników na najwyższych obrotach, nie przeciążać maszyn i pojazdów, ograniczyć do minimum ruch pojazdów i maszyn budowlanych, materiały sypkie i pyłące przewozić i magazynować w sposób ograniczający emisję pyłów m. in. poprzez transport materiałów sypkich pod przykryciem, ograniczanie przemieszczania mas ziemnych i sypkich w czasie wietrznej pogody, plac budowy i drogi dojazdowe systematycznie porządkować oraz w razie konieczności zraszać wodą.

Oddziaływanie inwestycji w okresie budowy będzie miało charakter czasowy, ograniczony do okresu realizacji inwestycji.

Funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązało z emisją zanieczyszczeń komunikacyjnych. Na podstawie prognoz ruchu dla roku 2025 i 2035 dokonano obliczeń wielkości emisji i stężeń maksymalnych gazów i pyłów w powietrzu.

Obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu przeprowadzono zgodnie z metodyką referencyjną określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87). W obliczeniach uwzględniono dane meteorologiczne charakteryzujące warunki w rejonie przedmiotowej inwestycji oraz tło zanieczyszczeń zgodnie z informacją GIOŚ. Na podstawie wykonanych analiz stwierdzono, że prognozowane w analizowanych horyzontach czasowych stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń na przedmiotowym odcinku drogi nr 801 nie będą przekraczać standardów jakości powietrza poza obszarem terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

**Warunki określone w decyzji środowiskowej znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 30 czerwca 2016 r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie dotyczące prowadzenia etapu realizacji i eksploatacji w kontekście ograniczania emisji zanieczyszczeń powietrza do środowiska pozostają aktualne.**

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane na obrzeżu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 406 – Niecka Lubelska (Lublin).

Planowane przedsięwzięcie objęte zmianą decyzji leży w dorzeczu rzeki Wisły, w regionie wodnym Środkowej Wisły. 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 jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych kodem europejskim:

- PLRW20001924999 o nazwie „Wieprz od Tyśmienicy do ujścia”. Typ JCWP to 19 - Rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta. Status: naturalna, monitorowana część wód. Ocena stanu JCWP — zły. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone. Typ odstępstwa 4(4)-1 — brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP 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 krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie 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.

- PLRW2000212399 o nazwie „Wista od Kamiennej do Wieprza” - Typ JCWP to 21 - wielka rzeka nizinna. Status: naturalna, monitorowana część wód. Ocena stanu JCWP — zły. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone. Typ odstępstwa 4(4) - 1, 4(5) - 1, 4(5) — 2 Brak możliwości technicznych i dysproporcjonalne koszty. W zlewni JCWP występują presje: presja komunalna, presja przemysłowa związana między innymi ze zrzutem chlorków, niska emisja. Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia tych oddziaływań na wody, generuje konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów w zakresie wskaźnika charakteryzującego zasolenie chlorki. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy — Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie presji komunalnej i przemysłowej tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. W programie działań zaplanowano także działanie: weryfikacja programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji niska

emisja, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

- P1RW2000212539 o nazwie „Wisła od Wieprza do Pilicy”. Typ JCWP to 21- wielka rzeka nizinna. Status: naturalna, monitorowana część wód. Ocena stanu JCWP — zły. Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone. Typ odstępstwa 4(4) — 1 Brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna, presja przemysłowa, niska emisja oraz presja hydromorfologiczna. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy — Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji komunalnej i przemysłowej, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji i możliwości jej redukcji. W bieżącym cyklu planistycznym dokonano rozpoznania potrzeb w zakresie przywrócenia ciągłości morfologicznej w kontekście dobrego stanu ekologicznego JCWP. W programie działań zaplanowano także działanie „realizacja wybranego wariantu udrożnienia cieków Wisła - działanie inwestycyjnej” oraz "opracowanie wariantowej analizy sposobu udrożnienia budowli piętrzących na cieku Wisła wraz ze wskazaniem wariantu do realizacji oraz opracowaniem dokumentacji projektowej" obejmujące szczegółową analizę lokalnych uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań technicznych. Wdrożenie konkretnych działań naprawczych będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu ww. analiz. W programie działań zaplanowano także działanie: weryfikacja programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie presji niska emisja tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

Planowany odcinek drogi, zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przecina trzy obszary jednolitych części wód podziemnych. Od strony południowej jest to jednostka JCWPd 88 oznaczona kodem PLGW200088, środkowa część przecina obejmujący dorzecze Wieprza JCWPd 75 (kod PLGW200075), natomiast północna część odcinka przebiega w obrębie JCWPd 66 (kod PLGW200066). Wszystkie trzy jednostki leżą w obszarze dorzecza Wisły w ekoregionie równin wschodnich. Ocena zbiorników przedstawia się następująco: stanu ilościowy — dobry, stan jakościowy dobry. Ogólna ocena stanu — dobry. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów: niezagrażona.

Przedmiotowy odcinek drogi przecina rzekę Wieprz w jej końcowym odcinku, ok. 600 m przed ujściem do Wisły, dla której jest prawobrzeżnym dopływem.

Ze względu na przebieg planowanego do rozbudowy odcinka drogi 801 w dolinie rzeki Wieprz i rzeki Wisły, w otoczeniu drogi występuje płytko poziom wód czwartorzędowych. Głębokość występowania wody podziemnej kształtuje się od 0 do 1 m p.p.t. w sąsiedztwie rzeki Wieprz, nie głębiej niż do 2 m p.p.t. w początkowym odcinku.

Poziom wód gruntowych, ze względu na bliskość rzek jest z nimi hydraulicznie powiązany.

Utwory budujące podłoże w rejonie obiektu mostowego to mozaika piasków o różnej granulacji oraz leżących pod nimi glin piaszczystych i mniej reprezentatywnych glin pylastych.



Analizowane elementy przedsięwzięcia nie kolidują z ujęciami wód powierzchniowych i podziemnych, jak również nie są zlokalizowane w obszarach stref ochronnych ujęć wód podziemnych.

Przebieg przedmiotowego odcinka drogi ma miejsce w obrębie obszaru szczególnego zagrożenia powodzią od wód rzeki Wieprz oraz cofki wód rzeki Wisły. Rzędna wody stuletniej, zgodnie z danymi zamieszczonymi na Hydroportalu ISOK określona jest na poziomie 117,73 m n.p.m. Z tego względu zarówno dotychczasowy, jak również skorygowany przebieg przedmiotowego odcinka drogi będzie usytuowany na nasypie, który w końcowym odcinku stanowi wał przeciwpowodziowy rzeki Wisły. Rzędna niwelety jezdni w najniższym usytuowanym miejscu projektowana jest na poziomie około 118,75 m n.p.m., czyli około 1 m powyżej maksymalnego zasięgu wody stuletniej. Korekta przebiegu fragmentu przedmiotowej drogi będzie wymagała wykonania nowych nasypów na odcinkach o łącznej długości ok 380 m. Nasyp z funkcją wału zostanie uszczelniony matą bentonitową uniemożliwiającą przepływ przez nią wód gruntowych.

Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w obszarze zalewowym, założono posadowienie obiektu mostowego jako pośrednie na palach.

Umocnienie dna i brzegów w rejonie mostu przewidziano na odcinku o długości ok. 54,0m.

Ze względu na planowane prowadzenie prac w obszarze międzywała, w tym w bliskim sąsiedztwie koryta rzeki, konieczne jest zachowanie szczególnej ostrożności w celu zapobiegania zanieczyszczaniu wód powierzchniowych. Jest to szczególnie istotne w trakcie rozbiórki istniejącego oraz budowy nowego obiektu mostowego.

W trakcie rozbiórek i budowy mostu konieczny będzie dojazd do koryta rzeki poza pasem drogowym. Ponadto czasowego wykorzystania terenów sąsiadujących z Inwestycją poza pasem drogowym, wymagać będzie przeprowadzenie prac w celu przebudowy sieci, jak również przebudowy wału przeciwpowodziowego przy rzece Wieprz oraz na odcinkach, gdzie droga położona jest na jego koronie.

Prace budowlane w sąsiedztwie wód powierzchniowych należy wykonywać z ograniczeniem przejazdów ciężkich maszyn budowlanych celem nie powodowania zagrożenia zanieczyszczenia wód powierzchniowych oraz kolmatacji gruntów przyległych.

Na etapie realizacji inwestycji oprócz placu budowy zostanie zajęty teren pod zaplecze budowlane i socjalne. Lokalizacja planowana jest na terenie jezdni docelowo przeznaczonej do usunięcia, na terenie co najmniej 1 m powyżej rzędnej wody stuletniej - 117,73 m n.p.m.

Na etapie realizacji może wystąpić konieczność prowadzenia odwodnienia wykopów pod podpory. Wykonanie posadowienia będzie realizowane w zabudowie ścianek szczelnych. Prace odwodnieniowe będą polegały na wypompowaniu wody z wykopu i odprowadzeniu do odbiornika tj. rzeki Wieprz. W przypadku wypompowywania zanieczyszczonej wody wykonawca zobowiązany będzie do podczyszczenia odprowadzanej wody przez np. zastosowanie osadnika tzw. „piaskownika”, poprzez który, przefiltrowane wody zostaną doprowadzone do rzeki. Zanieczyszczony materiał osadnika zostanie zagospodarowany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

W związku z planowaną rozbiórką istniejącego mostu oraz budową nowego konieczne jest takie prowadzenie prac, które będzie minimalizować możliwość zanieczyszczenia wód rzeki. W trakcie realizacji prac rozbiórkowych przewiduje się zastosowanie pełnego deskowania pod istniejącym przęsłem mostowym, zabezpieczającym koryto rzeki przed zanieczyszczeniem materiałami rozbiórkowymi. Podczas rozbiórki podpór przewiduje się odpowiednie zabezpieczenia siatkami lub deskowaniem. Prace rozbiórkowe oraz związane z budową nowej podpory będą prowadzone w obrębie przestrzeni otoczonej grodzicami (ścianki stalowe). Prace rozbiórkowe podpory będą prowadzone przy pomocy urządzeń ręcznych lub maszyn, których dojazd będzie umożliwiony po tymczasowej grobli usypanej od strony prawego brzegu. Po zrealizowaniu prac grobla zostanie usunięta, a dno rzeki przywrócone do pierwotnego stanu. Usunięte zostaną również ścianki szczelne. Wszelkie prace na brzegu i w nucie rzeki będą prowadzone przy niskich stanach wód.

Umocnienie dna i brzegów rzeki w rejonie mostu zostanie ograniczone do niezbędnych powierzchni. Pozwoli to na ograniczenie zanieczyszczenia wód, jak też ingerencji w morfologię cieku.

Budowa uszczelnionego nasypu pełniącego funkcje przeciwpowodziową zmieni naturalny spływ wód w rejonie nasypu oraz będzie skutkować zmianą powiązań wód powierzchniowych i podziemnych w tym rejonie. Na pozostałym obszarze przepływ wód zostanie zachowany.

Wykonanie urządzeń wodnych oraz prowadzenie prac budowlanych na terenie szczególnego zagrożenia powodzią wymaga uzyskania pozwoleń wodnoprawnych.

Na etapie eksploatacji drogi wody opadowe z powierzchni jezdni o przekroju ulicznym i ze ścieżki pieszo - rowerowej, będą odprowadzane poprzez wpusty uliczne do projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z powierzchni mostu ujmowane będą do wpustów mostowych i poprzez kolektory odprowadzone do studni zbiorczych w obrębie przyczółka. Wody przed odprowadzeniem do rzeki będą podczyszczane w studniach osadnikowych i separatorach substancji ropopochodnych, które zostaną zlokalizowane w obu podzlewniach (północnej i południowej).

Biorąc pod uwagę spodziewany ruch pojazdów, oraz planowane urządzenia podczyszczające, nie przewiduje się możliwości występowania przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w postaci zawiesiny i substancji ropopochodnych w wodach opadowych odprowadzanych do wód rzeki.

Dotrzymane będą wymagane poziomy stężenia zanieczyszczeń w postaci zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1311).

Z informacji zawartych w uzupełnieniu do raportu wynika, że nie przewiduje się studzienek kontrolno-pomiarowych do poboru próbek oczyszczonych wód opadowych, ale pobór prób będzie możliwy. Jak wskazano w raporcie monitoringiem powinny zostać objęte urządzenia podczyszczające wody opadowe w zakresie napełnienia osadem, w celu zapewnienia prawidłowej pracy urządzeń. W początkowym okresie kontrole urządzeń podczyszczających powinny być nie rzadsze niż co 3 miesiące.

Prawidłowe działanie urządzeń podczyszczających oraz właściwe stosowanie środków przeciwmrozowych zapewni bezpieczeństwo wód powierzchniowych, bez ryzyka negatywnego wpływu na stan chemiczny tych wód.

Mając na względzie charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne, a także stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”.

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

W ramach realizacji inwestycji przewidziane są do powstania odpady w wyniku prac rozbiórkowych, budowlanych, związane funkcjonowaniem zaplecza socjalnego pracowników budowy itp.

Odpady inne niż niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w odpowiednich kontenerach. Odpady inne niż niebezpieczne będą również magazynowane w stosach oraz hałdach w wyznaczonym miejscu na terenie inwestycji, pod warunkiem, że nie będą powodować zanieczyszczenia gleby i ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych.

Przewiduje się również, że odpady inne niż niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji bezpośrednio po ich wytworzeniu będą załadowywane na środki transportu i kierowane do uprawnionych podmiotów celem dalszego zagospodarowania. Odpady te nie będą magazynowane na terenie przedmiotowej inwestycji.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, że odpady niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji zostaną natychmiast zebrane do szczelnych pojemników,

zbiorników i niezwłocznie przekazane uprawnionym podmiotom. Nie przewiduje się magazynowania odpadów niebezpiecznych na terenie inwestycji.

Odpady magazynowane na terenie inwestycji (etap realizacji) zostaną przekazane uprawnionym podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia z zakresu gospodarki odpadami gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, że masy ziemne powstające w wyniku prac ziemnych, zostaną w całości zagospodarowane na terenie przedmiotowej inwestycji pod warunkiem, że nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.

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

Właściwa gospodarka odpadami na terenie inwestycji poprzez stworzenie prawidłowych warunków magazynowania odpadów oraz zapewnienia ich dalszego zagospodarowania przez uprawnione do tego podmioty w sposób zgodny z przepisami w zakresie ochrony środowiska spowoduje, że emisja odpadów z terenu inwestycji nie będzie stanowiła negatywnego oddziaływania na środowisko.

**Warunek określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 27 czerwca 2016 r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie określone w pkt.I.2. 34 nie ulega zmianie.**

**Warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 27 czerwca 2016 r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie określone w pkt.I.2.29, pkt.I.2.32 oraz pkt.I.2.33 zostają anulowane.**

W raporcie przeanalizowano otoczenie przedsięwzięcia pod kątem oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym wpływ na bioróżnorodność.

W miejscu korekty łuku i przesunięciu przebiegu drogi w kierunku wschodnim znajduje się niewielki zbiornik wodny, który planowany jest do likwidacji ze względu na konieczność wykonania nasypu. Jak wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko podczas wizji terenowej w maju i czerwcu 2021 r. obserwowano niski poziom wody. Zbiornik może stanowić potencjalne miejsce rozrodu oraz zimowania płazów, w związku z czym prace związane z formowaniem nasypów powinny odbywać się w okresie minimalizującym możliwość wpływu na te zwierzęta (optymalnym okresem jest lipiec i sierpień). W celu zapewnienia możliwości rozrodu płazów planowane jest wykonanie nowego zbiornika wodnego o powierzchni około 300 m<sup>2</sup> poza docelowym pasem drogowym, w odległości około 7 m od podstawy projektowanego nasypu, w kilometrze około 103+250, za wałem przeciwpowodziowym rzeki Wieprz. Zbiornik o wymiarach 25 x 12,5 m i maksymalnej głębokości 1,5 m o skarpach nachylonych 1:2.

Na odcinku około 350 m przedmiotowe przedsięwzięcie przechodzi przez obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004, dla którego obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 (ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego w 2014 r. poz. 1853). Ponadto obszar ten jest chroniony na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r. nr 25 poz. 133 ze zm.).

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Dolina Środkowej Wisły PLB140004 obejmuje fragment doliny rzecznej o długości około 250 km położony pomiędzy Puławami, a Płockiem o całkowitej powierzchni 30 777,88 ha. Obszar ten obejmuje teren międzywala Wisły, w obrębie którego występują cenne siedliska ptaków, charakterystyczne jedynie dla dolin dużych rzek nizinnych. Ze względu na ich położenie i częste zalewy, tereny te nie są przeważnie użytkowane przez człowieka, co pozwoliło zachować formy terenu ukształtowane

przez naturalne procesy erozyjne i akumulacyjne wód powierzchniowych. W obrębie międzywala Wisły można wyróżnić trzy typy środowisk ważnych dla zachowania populacji rzadkich i ginących gatunków ptaków. Należą do nich: (1) piaszczyste wyspy i ławice w nurcie; (2) urwiste brzegi (skarpy); (3) tereny zalewowe brzegów.

Dolina Środkowej Wisły jest obszarem o wysokich walorach przyrodniczych w skali europejskiej, ze względu na zachowane fragmenty lasów łęgowych wierzbowo-topolowych, występujących sporadycznie w dolinach dużych rzek, a także obecność znacznych powierzchni porośniętych nadrzeczными zaroślami wierzbowymi, których występowanie wiąże się z powstawaniem świeżych aluwiów. Obecność specyficznych środowisk sprawiła, że obszar ten stał się bardzo ważną ostoją ptaków wodno-błotnych. Występują tu co najmniej 24 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej.

Z uwagi na wysoką liczebność populacji łęgowych przedmiotami ochrony w obszarze są zarówno ptaki zamieszkujące piaszczyste wyspy i ławice (ohar, mewa czarnogłowa, mewa siwa, śmieszka, rybitwa rzeczna, rybitwa białoczelna, ostrzygojad, sieweczka obrożna, sieweczka rzeczna, brodziec piskliwy), nadrzeczne skarpy (zimorodek, brzegówka), zarośla nadrzeczne (bączek, podróżniczek, dziwonia), łąki i pastwiska (rycyk, krwawodziób, derkacz, płaskonos), jak i lasy łęgowe (bielik, dzięcioł białoszyi, dzięcioł średni, nurogęś). W przypadku mewy siwej, śmieszki, rybitwy rzecznej, rybitwy białoczelnej, ostrzygojada i sieweczki obroźnej obszar stanowi największą krajową ostoję łęgową tych gatunków o kluczowym znaczeniu dla zachowania ich populacji. Dolina Środkowej Wisły jest ważnym na skalę międzynarodową korytarzem migracyjnym, stanowiącym miejsce żerowania i odpoczynku podczas wędrówek ptaków. Do przedmiotów ochrony należy migrująca populacja bociana czarnego oraz zimująca populacja krzyżówki. W trakcie sezonowej migracji w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występuje tu m.in. czapla biała oraz czajka i brodziec piskliwy. Jest to ważne zimowisko łabędzia niemego, gągoła, nurogęsi, mewy siwej, śmieszki oraz mewy srebrzystej. Do głównych zagrożeń ww. Obszaru należą m.in. wezbrania wód w rzece w okresach łęgowych ptaków, wycinka i wypalanie traw, krzewów, łożowisk, zasypywanie rowów, bagien, stawów, budowa i eksploatacja przepraw mostowych, turystyka wodna i lądowa, żegluga śródlądowa, sporty lotnicze, odstrzały podczas polowań, pogłębianie koryta rzeki, napowietrzne linie energetyczne, budowa elektrowni wiatrowych.

Poza powyższym Obszarem Natura 2000, w rejonie do 10 km od przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizowane są następujące obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.):

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza” oddalony o około 210 m w kierunku wschodnim;
- Rezerwat przyrody „Czapliniec koło Gołębia” oddalony o około 5,4 km w kierunku południowo-wschodnim;
- Rezerwat przyrody „Piskory” oddalony o około 8,7 km w kierunku południowo-wschodnim;
- Kozienicki Park Krajobrazowy oddalony o około 9,2 km w kierunku zachodnim;
- Obszar Natura 2000 Dolny Wieprz PLH060051 oddalony o około 6,3 km w kierunku wschodnim,
- Obszar Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB140013 oddalony o około 7,2 km w kierunku zachodnim,
- Obszar Natura 2000 Podeblocie PLH140033 oddalony o około 8 km w kierunku północno-zachodnim,
- Obszar Natura 2000 Puszczy Kozienickiej PLH140035 oddalony o około 8,1 km w kierunku zachodnim.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko wskazano, że oddziaływania planowanej inwestycji na Obszar Natura 2000 występowały dotychczas ze względu na przebieg granicy obszaru po koronie istniejącej drogi. Oddziaływania dotyczyły emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza oraz ze względu na spływające z drogi wody opadowe, dopływające bezpośrednio do wód rzeki. Częściowa zmiana przebiegu odcinka drogi spowoduje po północnej stronie rzeki niewielkie odsunięcie drogi od istniejącej granicy

obszaru, zaś po południowej wejście poza istniejącą granicę. Wskazano, że zmiany te nie będą miały istotnego znaczenia dla celów ochrony Obszaru Natura 2000. Wykonanie nowej nawierzchni drogowej oraz nowa kanalizacja deszczowa przyczyni się do poprawy systemu odwadniania przedmiotowego odcinka drogi i mostu w odniesieniu do stanu obecnego. Ponadto należy zauważyć, że przebudowywana w ramach inwestycji przeprawa mostowa na rzece Wieprz przebiega równolegle do strefy granicznej ostoi ptasiej Dolina Środkowej Wisły PLB140004 i nie stanowi istotnej bariery dla przelotów awifauny oraz przedmiotu ochrony obszaru Natura 2000, w stosunku do dotychczas funkcjonującej przeprawy mostowej. Dlatego też, biorąc pod uwagę konstrukcję planowanego mostu i jego peryferyjne usytuowanie (wzdłuż a nie w poprzek głównej osi ostoi ptasiej oraz korytarza migracyjnego ptactwa) względem obszaru Natura 2000, analizowane zmiany nie spowodują zwiększenia zagrożeń dla przedmiotowego obszaru.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji ornitologicznej wykazano, że podstawowym warunkiem występowania licznych gatunków jest obecność odpowiedniego, preferowanego przez dany gatunek siedliska (w wypadku zaobserwowanych gatunków – obecność drzew i krzewów). W celu ograniczenia oddziaływań na ten element planowane jest wykonanie nasadzeń zastępczych w miejscach planowanej rekultywacji terenu po zlikwidowaniu fragmentów jezdni.

Zgodnie z opracowaniem Instytutu Badań Ssaków PAN w Białowieży (2012 r.) teren przedmiotowej inwestycji przecina korytarz ekologiczny „Dolina Dolnego Wieprza GKPdC-3A” oraz graniczy z korytarzem „Dolina Środkowej Wisły GKPdC-10”. Zgodnie z celem funkcjonowania tych form przyrodniczych powinny one zapewniać istotne potrzeby przemieszczania się zwierząt:

- przemieszczania się w ramach dobowej aktywności np. w celu szukania pożywienia,
- migracji sezonowych następujących cyklicznie wraz ze zmianami pór roku,
- rozpraszanie się (dyspersję) młodych osobników,
- przemieszczanie się w odpowiedzi na niekorzystne zmiany w siedlisku,
- przemieszczanie się w ramach mieszania się populacji np. w czasie godów.

Jak wskazano w raporcie podstawą funkcjonowania korytarza ekologicznego w miejscu przecięcia z objętym projektem fragmentem drogi wojewódzkiej nr 801 jest umożliwienie swobodnej migracji zwierząt w przekroju mostu, którego parametry techniczne będą zbliżone do obiektu istniejącego. Zachowanie szerokiej przestrzeni (szerokości i wysokości) pod mostem poza korytem rzeki jest warunkiem możliwości migracji większych ssaków (sarny, łosia, dzika). Szerokość dostępnego terenu (powyżej 100 m dla obu brzegów) bez utwardzeń betonowych lub bitumicznych oraz wysokość od powierzchni terenu do spodu obiektu (ok. 8 m) umożliwią korzystanie z tego przejścia dużym ssakom. Jednocześnie stwierdzono, że możliwości wykorzystania mostu jako przejścia dla zwierząt ograniczane są ruchem pojazdów po drodze, a także potencjalną obecnością ludzi np. wędkarzy. Podczas przeprowadzonych wizji lokalnych w ramach inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono tropów innych zwierząt niż dzik.

Charakteryzując krajobraz w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia wskazano, że posiada na dominującym odcinku cechy naturalne z wpływami antropogenicznymi. Początkowy fragment przebiega przez tereny kolejowe tj. dwie linie kolejowe oraz infrastrukturę trakcyjną, gdzie między torami znajduje się budynek mieszkalny. Roślinność na tym odcinku drogi ma pochodzenie antropogeniczne. Na dalszym odcinku droga przebiega wśród terenów porośniętych drzewami i krzewami. W rejonie przejścia przez rzekę Wieprz po stronie wschodniej widoczny jest most kolejowy. Za mostem droga wkracza na teren otwarty z łąką kośną po stronie zachodniej i polami uprawnymi po stronie wschodniej. Łącząc aspekt przyrodniczy i stan krajobrazu otaczającego planowaną inwestycję oraz krajobraz w otoczeniu omawianego przedsięwzięcia, wskazać należy, że krajobraz w rejonie przedsięwzięcia cechuje się dość wysokimi, ale nie wybitnymi walorami krajobrazowymi. Do cech podnoszących walory krajobrazowe należą tereny porośnięte roślinnością wysoką oraz tereny porośnięte roślinnością zielną, a także przejście przez dużą rzekę – Wieprz

przebiegające w otoczeniu łąk (w obszarze międzywala) i pól uprawnych. Do elementów obniżających wartość krajobrazotwórczą należą: skład roślinności odbiegający od naturalnego z dużym udziałem klonu jesionolistnego i dużych okazów kasztanowców; nieharmonijny rozkład roślinności; antropogeniczne ukształtowanie sąsiadującego terenu, który zatracił naturalne cechy ukształtowania doliny rzecznej; chaotyczne zagospodarowanie.

W przedłożonym raporcie przeanalizowano oddziaływania wariantu aktualnie preferowanego (W1) przez Wnioskodawcę oraz wariantu alternatywnego (W2) - wariantu analizowanego pierwotnie przez Wnioskodawcę, który polegał na utrzymaniu przebiegu projektowanej drogi w granicach przyjętych w Koncepcji Programowej, na podstawie której Inwestor uzyskał obowiązującą decyzję o środowiskową.

Pomimo zalet wariantu W2, wskazano jako bardziej korzystny dla środowiska (poprzez korzyści dla bezpieczeństwa uczestników ruchu, w tym pieszych i rowerzystów) wariant W1 – pod warunkiem realizacji rozwiązań kompensujących oddziaływania na środowisko.

Oddziaływanie na krajobraz obu wariantów będzie na etapie eksploatacji podobne. Wariant W1, w związku z większą korektą przebiegu, wiąże się z zajęciem terenu o większej powierzchni, ale jednocześnie umożliwia rekultywację odpowiednio większej powierzchni. Wykonanie większej liczby nasadzeń umożliwi większy wpływ na krajobraz terenu przylegającego do drogi. Pod warunkiem odpowiedniego doboru gatunków oddziaływania na krajobraz mogą być korzystne. Realizacja rozbudowy w wariantcie W2 wiąże się z zajęciem mniejszej powierzchni terenu, co w krótszej perspektywie czasowej wydaje się bardziej korzystne dla środowiska. W perspektywie wieloletniej, przy odpowiednim wykonaniu nasadzeń zastępczych aspekt ten traci na znaczeniu.

Oceniając oddziaływania na świat roślinny i zwierzęcy – warianty: W1 i W2 różnią się przebiegiem trasy po jej korekcie. Wariant W1 umożliwia optymalne poprowadzenie trasy rozbudowywanego odcinka, jednak wiąże się z zajęciem większej powierzchni terenu przyległego. Wiązać się to będzie z usuwaniem roślinności na większej powierzchni. Jednak docelowo, po skutecznym wykonaniu nasadzeń zastępczych, sumaryczna powierzchnia zieleni powinna być podobna do pierwotnej, więc w perspektywie długoterminowej oddziaływanie to zostanie skompensowane. Oddziaływanie obu wariantów na faunę wiązać się będzie przede wszystkim z prowadzeniem trasy przez korytarz ekologiczny Dolina Dolnego Wieprza. Obydwa warianty przewidują budowę nowego mostu w poprzek korytarza ekologicznego. W obu wariantach most miałby podobną długość do obecnie istniejącego, co w podobnym stopniu umożliwiłoby migracje dużych zwierząt. Funkcje korytarza ekologicznego będą zaburzone w okresie prowadzenia prac, w związku z czym tempo prac będzie również mieć znaczenie, jednak jest to uzależnione przede wszystkim od wykonawcy. W wariantcie preferowanym planowane jest wykonanie barier naprowadzających płazy w kierunku przejścia pod mostem, co w znacznym stopniu przyczyni się do ich ochrony. Także przewidywane wykonanie zbiornika wodnego zastępczego w zamian za likwidowany jest działaniem skutecznie kompensującym negatywne oddziaływania na płazy.

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji konieczne będzie usunięcie drzew i krzewów kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Wycinki będą dotyczyć powierzchni zakrzaczeń i zadrzewień około 6500 m<sup>2</sup>, w tym do 50 sztuk dużych drzew. Na obszarze występują przede wszystkim kasztanowce, dęby, wierzby, topole, głóg. Wycinka drzew i krzewów może być prowadzona na podstawie prawomocnej decyzji administracyjnej zezwalającej na usunięcie drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego (dopuszcza się wykonanie usunięcia drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków po wcześniejszym wykluczeniu przez nadzór przyrodniczy obecności zajętych gniazd ptaków). Wycinki drzew i krzewów na etapie realizacji zostaną częściowo zrekompensowane przez planowane nasadzenia. W celu złagodzenia negatywnych oddziaływań inwestycji na szatę roślinną i walory krajobrazowe planuje się nasadzenia zastępcze drzew i krzewów w obrębie wyłączonych z użytku odcinków drogi, spowoduje częściową kompensację. Gatunki proponowane do nasadzeń to wierzby, topole, jesiony, olcha, trzmielina, kruszyna,

porzeczka i inne gatunki łągowe i olsowe. Prawidłowe wykonanie nasadzeń odpowiednich gatunków (olsowych i łągowych) oraz utrzymanie ich do pełnego ukorzenia zapewnić może docelowo pełną kompensację. Prowadzenie wycinek drzew i krzewów kolidujących z inwestycją należy przeprowadzić poza okresem gniazdowania awifauny.

Planowana inwestycja przebiega przede wszystkim przez teren doliny rzecznej, w sąsiedztwie obszarów porośniętych zielenią, znajdujących się w obszarze korytarza ekologicznego, a także w granicach obszaru chronionego Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004. Analizowany teren zasiedlają liczne gatunki ptaków, a także ssaków. W większości są to gatunki o szerokim typie zasięgu.

Ze względu na przebieg drogi w dolinie cieku, występują tutaj przedstawiciele herpetofauny. Dotychczasowy brak infrastruktury jak przejścia dla zwierząt powodował śmiertelność płazów w okresach wiosennych migracji. W ramach inwestycji planowane jest wykonanie obustronnych barier naprowadzających (od km około 102+940 prawostronnie i od km około 103+000 lewostronnie do mostu na rzece Wieprz. Ponadto na obszarze zajmowanym pod nowy przebieg znajduje się zbiornik wodny o powierzchni 250-300 m<sup>2</sup>. Ze względu na planowane zasypianie tego zbiornika planuje się wykonanie podobnego zbiornika w rejonie istniejącego w celu zapewnienia możliwości rozrodu płazów.

Droga przecina korytarz ekologiczny Dolina Dolnego Wieprza. Przeprawę przez rzekę Wieprz zapewni most o wymiarach spełniających wymogi dla przejścia zespolonego dla dużych ssaków, co jednocześnie zapewni możliwość migracji dużych ssaków jak łoś, jeleni, sarna czy dzik. W celu zwiększenia atrakcyjności przejścia wykonane zostaną nasadzenia zieleni również w rejonie mostu.

Na obszarze planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania siedlisk chronionych, podobnie jak objętych ochroną gatunków roślin, czy zwierząt. Na analizowanym obszarze nie zidentyfikowano występowania gatunków ksylofagów ujętych w załączniku nr II Dyrektywy Siedliskowej w tym pachnicy dębowej.

Prowadzenie prac budowlanych, w zależności od ich intensywności i lokalizacji w danym momencie może powodować płoszenie zwierząt. Dlatego zaplanowano prowadzenie prac wyłącznie w porze dnia, a także z uwzględnieniem okresów migracji płazów. Jeśli prace budowlane będą trwały w okresie sezonowych migracji płazów, mogą one stanowić większe niż na co dzień zagrożenie dla życia płazów. Jest to związane przede wszystkim z powstawaniem na terenie budowy niezabezpieczonych wykopów o stromych zboczach, które stają się śmiertelną pułapką dla płazów. Zagrożenie to może być zminimalizowane poprzez: prowadzenie prac poza sezonem migracyjnym, ogrodzenie wykopu lub takie ukształtowanie zboczy, aby możliwe było wydostanie się płazów z zagłębienia.

Jak stwierdzono w raporcie realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinna przynieść długotrwałych negatywnych skutków dla roślin i zwierząt, pod warunkiem wykonania działań kompensujących. Prawidłowe przeprowadzenie takich działań będzie w dłuższej perspektywie korzystne dla zwierząt, poprzez ograniczenie możliwości kolizji, w tym polepszenie drożności korytarza ekologicznego.

Likwidacja zbiornika wodnego w obrębie działki o numerze ewidencyjnym 4074, obręb Miasto Dęblin, który stanowi potencjalne miejsce rozrodu płazów może zostać zrekomensowana poprzez wykonanie nowego zbiornika podobnej wielkości w dogodnym miejscu - w pobliżu zbiornika likwidowanego. Płytkie występowanie wód gruntowych umożliwi samoczynne napełnienie zbiornika wodą.

Prace ziemne powinny być prowadzone poza okresami migracji płazów (kwiecień i maj oraz wrzesień) co ułatwi ich ochronę i zminimalizuje straty. W przypadku konieczności prowadzenia prac w tych okresach wykopy należy zabezpieczać przed dostawaniem się do nich płazów, ewentualnie uwięzione zwierzęta należy na bieżąco usuwać i przenosić je poza obszar terenu budowy.

Podstawy nasypu drogowego zostaną wyposażone w ogrodzenia naprowadzające płazy w kierunku mostu na rzece Wieprz, co ograniczy straty na skutek wchodzenia zwierząt na jezdnię.

Most przez rzekę Wieprz, ze względu na wysokość i szerokość, spełniać będzie wymogi określone, jak dla przejścia zespolonego dla dużych zwierząt. W celu zwiększenia przydatności jako przejścia dla zwierząt, celowe będzie wykonanie w pobliżu obiektu w dolinie rzeki nasadzeń krzewów gatunków siedliskowych.

Przyjęte rozwiązania techniczne i technologiczne, przy uwzględnieniu i zastosowaniu wskazywanych warunków realizacji pozwalają stwierdzić, że planowana inwestycja nie będzie miała znacząco negatywnego wpływu na ochronę przyrody i walory krajobrazowe oraz przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004, w granice którego wkracza przedmiotowe przedsięwzięcie.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje trwałego uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary europejskiej ekologicznej sieci Natura 2000, a także innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu tej sieci. Zakres prac nie wpłynie znacząco negatywnie na zachowanie integralności obszarów ani spójności sieci ekologicznej. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, jak i sama eksploatacja nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wyrzucić znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz na ochronę przyrody Obszaru Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza”.

**Warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP z dnia 30 czerwca 2016 r. w zakresie ochrony przyrody pozostają aktualne wobec wnioskowanego zakresu zmiany ww. decyzji.**

W piśmie Z-cy Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie znak: IP.4131.84.16.2.2021.pp z dnia 3 grudnia 2021 r. (data otrzymania 6 grudnia 2021 r.) wskazano, że inwestor nie będzie prowadził prac przygotowawczych o których mowa w art. 82a ustawy OoŚ.

W raporcie przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia na zmiany klimatu oraz adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatycznych.

Rozbudowa obiektu nie wpłynie na zwiększenie poziomu ruchu. Oddziaływania na klimat związane będą ze spalaniem paliw w silnikach maszyn i pojazdów budowlanych, a także pojazdów poruszających się po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia pojazdów, czego skutkiem będzie emisja ciepła i gazów mogących przyczynić się do efektu cieplarnianego. Etap budowy obiektu mostowego wraz z drogami dojazdowymi zakończy się w okresie od 6 do 12 miesięcy co ograniczy czas trwania oddziaływania. Ponadto rozwiązania mające na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy, a także realizacja obiektu mostowego w wariantcie preferowanym (W1), zakładającym m.in. złagodzenie łuków i poprawę płynności jazdy przyczynią się do dalszej redukcji stopnia uwalnianych do środowiska zanieczyszczeń gazowych i pyłowych. W związku z rozbudową planowane jest usuwanie pewnej liczny drzew i krzewów, których metabolizm umożliwia pochłanianie CO<sub>2</sub>. Jednocześnie wycinka ta zostanie zrekompensowana nowymi nasadzeniami w relacji 1:1.

Planowana do zastosowania przy realizacji dróg i mostów technologia jest przystosowana do ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur, z uwagi na niewielką skalę możliwych zmian oraz konieczność przystosowania obiektów do naturalnie występujących w tym regionie rocznych amplitud temperatury (różnica lato – zima sięga ok. 50°C).

W sąsiedztwie planowanego do rozbudowy odcinka drogi nie sklasyfikowano obiektów zabytkowych, poddanych ochronie, jak również stanowisk archeologicznych. Teren Inwestycji nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej. Zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami odkryte w trakcie prac ziemnych przedmioty posiadające cechy zabytku podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest wówczas do wstrzymania wszelkich robót mogących uszkodzić lub



zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiedniego zabezpieczenia miejsca i niezwłocznego powiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie, lub lokalny samorząd.

W raporcie przeanalizowano ryzyko wystąpienia awarii, katastrofy budowlanej oraz naturalnej.

W odniesieniu do rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 lutego 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. 2016 poz. 138) wskazano, że na terenie projektowanego odcinka drogi nie jest planowany przewóz substancji niebezpiecznych, które po przedostaniu się do środowiska wskutek wystąpienia wypadku mogłyby spowodować wystąpienie poważnej awarii

przemysłowej. Zasięg skażenia poszczególnych elementów środowiska zależy od ilości uwolnionej substancji niebezpiecznej oraz od ośrodka jej rozprzestrzeniania, zaś skutki środowiskowe wynikają przede wszystkim z rodzaju substancji oraz sposobu jej oddziaływania na środowisko. Działania organizacyjne i zastosowanie rozwiązań technicznych, zapewniających bezpieczeństwo ruchu kołowego oraz pieszego oraz opracowanie efektywnego systemu procedur ratowniczych spowoduje ograniczenie lub minimalizowanie skutków wystąpienia poważnej awarii.

Obiekt mostowy będzie wykonany jako nowy obiekt, zgodnie z obowiązującymi normami i najlepszą praktyką projektowania, przy zastosowaniu materiałów i technologii gwarantujących jego nośność, stateczność konstrukcji i odporność na lokalne warunki środowiska. Zarządca drogi będzie pełnił bieżący nadzór nad stanem technicznym obiektu i w miarę konieczności przeprowadzał niezbędne prace konserwacyjne i remontowe w wymaganym zakresie.

W raporcie przeanalizowano ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej w odniesieniu do możliwych, gwałtownych zjawisk atmosferycznych: ekstremalne opady, powódź, silne wiatry, ruchy masowe ziemi, wyładowania atmosferyczne, susze, ekstremalne temperatury.

W przypadku wyjątkowo obfitych opadów śniegu droga może pozostawać okresowo nieprzejezdna. Zarządca drogi będzie na bieżąco utrzymywał przejezdność drogi poprzez zimowe jej utrzymanie.

W przypadku wystąpienia gwałtownych i bardzo obfitych opadów deszczu może dojść do przejściowego wystąpienia utrudnień w ruchu. Zaprojektowany system odwodnienia nawierzchni drogowej umożliwi szybkie odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z korpusu. Ponadto zastosowany rodzaj nawierzchni wraz z zaprojektowanymi spadkami będzie ograniczał tworzenie zastoisk wodnych.

Przedmiotowy odcinek drogi 801, przecinający dolinę rzeki Wieprz znajduje się w obszarze możliwości wystąpienia powodzi od wód rzeki Wieprz oraz cofki od rzeki Wisły. Zgodnie z danymi mapowymi zawartymi w serwisie Informatycznego Systemu Ochrony Kraju, rzędna wody stuletniej kształtuje się na poziomie 117,73 m n.p.m. Ze względu na niweletę projektowanej nawierzchni na poziomie minimum 118,75 m n.p.m., można wykluczyć ryzyko bezpośredniego zagrożenia w przypadku wystąpienia powodzi. Jednocześnie w raporcie wskazano, że ze względu na przebieg drogi od strony południowej po nasypie stanowiącym jednocześnie wał przeciwpowodziowy rzeki Wisły, w przypadku wystąpienia wód powodziowych, ruch po przedmiotowym odcinku może zostać czasowo ograniczony lub wstrzymany.

Teren przedmiotowej inwestycji znajduje się na terenie o łagodnych spadkach, poza obszarami aktywnymi sejsmicznie. W związku z tym nie wystąpi zagrożenie pojawienia się osuwisk. Ze względu na położenie skrajnie mało prawdopodobne jest wystąpienie trzęsień ziemi.

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

Organ rozstrzygający przeprowadził przedmiotowe postępowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi jego uprawnienia, jak i w oparciu o przepisy

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

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.

## POUCZENIE

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

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

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Lublinie  
Tomasz Wąsik  
p.o. Z-cy Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska  
Regionalnego Konserwatora Przyrody  
/- podpisany cyfrowo/

### Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

### Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie – doręczenie elektroniczne ePUAP
2. Pozostałe strony zgodnie z art.49 kpa
3. Aa

### Do wiadomości:

1. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie RZGW w Lublinie – doręczenie elektroniczne ePUAP
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rykach

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.).**

W załączniku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 30 czerwca 2016 r. znak: WOOŚ.4210.11.2014.PP „Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 353)” wprowadza się zmianę na stronie 1, akapit pierwszy w następującym brzmieniu:

„Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 801 na odcinku o długości ponad 35 km do parametrów drogi klasy technicznej G (droga główna). W ramach przedsięwzięcia uwzględniono obejście miejscowości Stężycza i przełożenie odcinka drogi w obrębie miasta Dęblin wraz z rozbudową, przebudową i budową obiektów inżynierskich, w tym rozbiórką i budową mostu na rzece Wieprz, przebudową dróg dojazdowych do tego mostu, budową zbiornika wodnego. Ponadto w zakres inwestycji wchodzi następujące elementy: rozwiązanie skrzyżowań, budowa systemu odwodnienia, budowa przepustów, chodników, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, budowa lub korekta wjazdów i zjazdów indywidualnych i publicznych, budowa odcinków dróg serwisowych, wykonanie elementów organizacji ruchu w postaci oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (drogowe bariery energochłonne, chodniki i ścieżki rowerowe z wygradzzeniami segmentowymi, skrzyżowania skanalizowane, przejścia dla pieszych i rowerzystów z azylami), budowa oświetlenia, przeprowadzenie koniecznej wycinki i nasadzeń zieleni oraz zabezpieczenie lub przebudowa sieci uzbrojenia.

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się w obrębie województwa lubelskiego, w granicach powiatów ryckiego i puławskiego, na terenie następujących gmin: gmina Stężycza (miejscowości Paprotnia, Piotrowice, Pawłowice, Długowola, Brzeście, Stężycza) Miasto Dęblin, gmina Puławy (miejscowości Borowa, Matygi, Borowina, Gołąb, Kolonia Gołąb, Wólka Gołębska) oraz Miasto Puławy.”.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane na terenie województwa lubelskiego, powiatu ryckiego, Gminy Dęblin oraz powiatu puławskiego, Gminy Puławy.

Zakres zmian przedsięwzięcia dotyczy projektu budowy nowego mostu przez rzekę Wieprz z rozbudową dojazdów do mostu i obejmuje fragment odcinka drogi 801 w rejonie Dęblina i miejscowości Borowa, o długości około 1016 m (od km około 102+854 do km około 103+870, co odpowiada koncepcji EKKOM od km 18+826 do km 19+857).

Początkowy fragment przebiegu przedsięwzięcia, ok. 94 m zlokalizowany jest w obrębie terenów zamkniętych, zastrzeżonych ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, przez które przebiegają linie kolejowe, wyznaczonych na podstawie decyzji nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury z 2020 r. poz. 38 ze zm.) pod nr 1973, 1974, 1975 i 1976. Przedsięwzięcie krzyżuje się z istniejącą linią kolejową nr 26 relacji Łuków – Radom oraz dwutorową linią kolejową nr 580 relacji Wisła – Wieprz.

Przedsięwzięcie w przeważającej części będzie realizowane w granicach istniejącego pasa drogowego. Zajęcie nowego terenu pod nowy przebieg w miejscach korekt będzie miało zasięg uzależniony od zasięgu nasypu drogowego. Granica pasa drogowego zostanie wyznaczona w odległości do 1 m od podstawy nasypu.

### **Zakres planowanych do wykonania prac:**

- rozbiórka starego mostu oraz nawierzchni i utwardzeń istniejącej drogi;
- budowa nowego mostu przez rzekę Wieprz;
- poszerzenie (do 7 m) i wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni (na odcinkach o niezmiennym przebiegu) oraz utworzenie poboczy;
- budowa ciągu pieszo-rowerowego o szerokości ok. 2,5 m po zachodniej stronie drogi;
- rozbudowa istniejącego lub budowa nowego systemu powierzchniowego odwodnienia korpusu drogowego i mostu oraz budowa kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód opadowych do rzeki za pośrednictwem studni osadnikowych i separatorów substancji ropopochodnych;
- umocnienie dna i brzegów rzeki Wieprz w obrębie nowego mostu; zakres umocnienia zostanie określony w projekcie wykonawczym;
- budowa lub przebudowa istniejących zjazdów;
- budowa utwardzonej kruszywem drogi serwisowej umożliwiającej dojazd do rzeki;
- korekta wałów przeciwpowodziowych od wód rzeki Wieprz;
- budowa fragmentu wału przeciwpowodziowego od wód rzeki Wisły stanowiącego nasyp pod fragment korygowanego przebiegu trasy (po południowej stronie rzeki Wieprz);
- budowa i przebudowa oświetlenia drogowego w rejonie skrzyżowań z linią kolejową;
- przebudowa / zabezpieczenie w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi;
- wyposażenie podstaw nasypów drogowy w urządzenia naprowadzające płazy w kierunku przejścia pod mostem oraz wykonanie zbiornika wodnego umożliwiającego rozród płazów;
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

### **Zestawienie powierzchni projektowanych elementów**

- jezdnia drogi wojewódzkiej (nawierzchnia bitumiczna) – ok. 7110 m<sup>2</sup>;
- dzielący pas zieleni – ok. 1353 m<sup>2</sup>;
- chodniki/ścieżki rowerowe (naw. bitumiczna) – ok. 2042 m<sup>2</sup>;
- pobocza – ok. 2800 m<sup>2</sup>;
- zjazdy – ok. 450 m<sup>2</sup>;
- betonowe przejazdy przez tory kolejowe – ok. 180 m<sup>2</sup>;
- droga serwisowa (kruszywo) – ok. 1400 m<sup>2</sup>;
- powierzchnia zajmowana przez nowe nasypy – ok. 13650 m<sup>2</sup>;
- nawierzchnia dotychczasowego przebiegu, która znajdzie się poza trasą, a przeznaczona do rekultywacji – ok. 2400 m<sup>2</sup>.

### **Parametry techniczne przedmiotowego przedsięwzięcia**

#### 1. Obiekt mostowy:

- Klasa techniczna drogi na obiekcie - główna (G);
- Długość konstrukcji nośnej – ok. 209,0 m;
- Rozpiętość przęseł – ok. 36,0 m + 42,0 m + 51,0 m + 42,0 m + 36,0 m;
- Szerokość całkowita – ok. 13,4 m;
- Wysokość konstrukcyjna - ok. 2,54 m;
- Światło mostu – ok. 34,0 m + 40,5 m + 49,0 m + 40,5 m + 34,0 m;
- Kąt skrzyżowania – ok. 78,4°;
- Przekrój poprzeczny – łącznie ok. 13,40 m w tym:
  - o jezdnia wraz z opaskami - ok. 8,00 m;
  - o kapa po stronie prawej z ciągiem pieszo – rowerowym i barieroporęczą ochronną – ok. 4,16 m
  - o kapa po stronie lewej z barieroporęczą ochronną – ok. 1,24 m;

- Technologia wykonania - fundamenty i podpory wykonane w technologii monolitycznej; ustrój wykonany w technologii moolitycznej z betonu sprężonego – kablobeton (przędła betonowe);
  - Klasa obciążenia na obiekcie – klasa I STANAG 150;
  - Ustrój nośny – przęśła mostu oparto na przyczółkach za pośrednictwem łożysk garnkowych; zastosowano konstrukcję monolityczną, płytowo belkową z betonu sprężonego; ustrój składa się z pięciu ciągłych przęseł; konstrukcję zaprojektowano z poprzecznkami podporowymi umożliwiającymi rektyfikację i wymianę łożysk;
  - Podpory – przyczółki zaprojektowano jako masywne ze ścianką zapleczną i ścianami bocznymi, wykonanymi jako wolnostojące ściany boczne; na ławie podłożyskowej przewidziano miejsce na usytuowanie dźwigników do wymiany łożysk; podpory pośrednie zaprojektowano jako żelbetowe tarczowe;
  - Fundamenty – zaprojektowano fundamenty w postaci ław posadowionych w sposób pośredni; wierzch fundamentu ukształtowany został ze spadkami w celu ułatwienia spływu wody z jego powierzchni;
  - Posadowienie obiektu – pośrednie z uwagi na lokalizację w dolinie rzeki Wieprz i terenach zalewowych;
  - Technologia wykonania – fundamenty i podpory wykonane w technologii monolitycznej; ustrój nośny mostu wykonany;
  - Minimalne światło dla przedmiotowego mostu o szerokości 71,52 m przy założeniu braku cofki z rzeki Wisła;
2. Drogi dojazdowe:
- dojazdy do mostu z każdej jego strony na odcinku od km ok. 102+854 do km ok. 103+870 drogi wojewódzkiej DW 801;
  - klasa techniczna - główna (G);
  - dwa łuki w prawo, pierwszy o promieniu 600 m około 25°, drugi o promieniu 375 m około 12,5°;
  - spadki poprzeczne daszkowe na odcinkach prostych i łuku o promieniu 600 m o wartości 2°;
  - spadki jednostronne na łuku o promieniu 375 m o wartości 2°;
  - jezdnia drogi wojewódzkiej 801 – szerokość 7,00 m;
  - pobocze z prawej strony jezdni – szerokość ok. 2,0 m (w tym 1,0 m nawierzchnia z kruszywa niezwiązanego) poszerzone z uwagi na projektowaną barierę energochłonną, kanalizację i oświetlenie;
  - ścieżka pieszo rowerowa o szerokości 2,5 m;
  - pobocze ścieżki pieszo – rowerowej 0,5 m;
  - pobocze z lewej strony jezdni o szerokości około 1,5 m (w tym 1,0 m nawierzchnia z kruszywa niezwiązanego) poszerzone z uwagi na projektowaną barierę energochłonną;
  - w kilometrze od ok. 103+500 do końca opracowania, zaprojektowano drogę dojazdową o nawierzchni kruszywowej o szerokości 3,0 m z mijankami powodującymi poszerzenie drogi do 6,0 m;
  - rezygnacja ze skrzyżowania z drogą gminną DG10747L, które występuje w kilometrze projektowanej drogi ok. 103+590 km; na zakończeniu drogi gminnej zaprojektowano plac nawrotowy, a obsługę komunikacyjną działek po lewej stronie drogi wojewódzkiej 801 zapewnią istniejące drogi występujące poza bieżącym opracowaniem.

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Lublinie  
Tomasz Wąsik  
p.o. Z-cy Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska  
Regionalnego Konserwatora Przyrody  
/- podpisany cyfrowo/

