

ŚiR.I.6650/20-5/07/08

5191 30/05/2008
ZP1 (P2) + Pnyk
Lublin, 30 maja 2008 r.

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1, 46a ust. 1 i 7 pkt 1a tiret pierwsze ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150), § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), oraz 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin, w oparciu o

- raport o oddziaływaniu na środowisko sporządzony przez Lubelską Fundację Ochrony Środowiska Naturalnego, ul. Długa 13a, 20-346 Lublin,
- kopie map ewidencyjnych z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek wraz z terenem działek sąsiednich,

po uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie (postanowienie z dnia 28 listopada 2007 r. znak: DNS-NZ.700/250/2007) oraz Ministrem Środowiska (postanowienie z dnia 26 marca 2008 r., znak DOOŚ-165D/8729/2008/ER),

ustalam

**środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia
polegającego na budowie obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej Nr 17
relacji Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne**

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy m. Tomaszów Lubelski w ciągu drogi krajowej ekspresowej nr 17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne. Spośród omawianych wariantów wybrano wariant I o długości 9,55 km, położony bliżej miasta (1,0 – 1,2 km od centrum), który jest zgodny z obowiązującymi fragmentarycznymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania oraz ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy dla m. Tomaszów Lubelski. Trasa biegnie od istniejącej drogi DK 17 w kierunku południowo – wschodnim, łukiem do przecięcia z DW 850 (km 1+673). Połączenie z DW 850 realizowane jest za pomocą węzła „Tomaszów Północ”. Za DW 850 następuje łuk o promieniu kierujący trasę na południe, do przecięcia z przekładaną DP 3521 L i rzeką Sołokija (km 4+004). Obwodnica kierując się nadal na południe dochodzi do DP 3543 L (km 5+611), gdzie zlokalizowany jest przejazd drogowy w ciągu drogi powiatowej. Następnie dochodzi do istniejącej DK 17, w którą wchodzi stycznie. Dla połączenia z dotychczasowym wylotem DK 17 z Tomaszowa Lubelskiego w kierunku południowym, zostanie zaprojektowany węzeł „Tomaszów Południe” (km 8+312). Koniec trasy następuje w km 9+450. Trasa przebiega przez tereny rolnicze, z nieliczną zabudową. Za przecięciem z DW 850 następuje zbliżenie do

W/dz. P-Z
30.05.2008
Krew: P-4

P-4
MK - FM
10.06.08
upioi do realizacji
Stawka 10 m...
Lub

terenów ogrodów działkowych, zaś w rejonie istniejącej DP 3521 L przecina dolinę rzeki Sołokiji.

II. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Należy zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu pierwotnego. Roboty organizować w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;
3. Zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować, jeśli to możliwe, poza:
 - bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej,
 - poza obszarem Natura 2000 „Dolina Sołokiji”,
 - doliną Sołokiji (km 3+600 do 4+600),
 - poza obszarami podmokłymi – łąkami i wilgotnymi zaroślami koło Sabaudii (km 0+950 do 1+350), doliną koło Jezierni (km 7+800 do 8+100);
4. Powstające odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją;
5. Zaplecze budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków;
6. Podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu rzek i cieków, należy zabezpieczyć je przed zasypywaniem i zanieczyszczaniem substancjami chemicznymi;
7. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
8. Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza okresem wegetacyjnym roślin oraz sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od początku marca do końca sierpnia);
9. Prace ziemne w dolinie rzeki Sołokiji należy prowadzić poza okresami masowej migracji płazów (tj. poza okresem od marca do maja i od połowy września do połowy października);
10. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzanie nowych nasadzeń, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa;
11. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00). W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie;
12. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu;
13. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływu wód.
14. Realizacja prac ziemnych pod stałym nadzorem archeologicznym.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. Należy zaprojektować budowę ekranów akustycznych w celu ochrony terenów chronionych przed hałasem:
 - a) początek obwodnicy – węzeł „Tomaszów Płn.”:
 - od ok. km 0+055 do km 0+380 oraz od ok. km 0+600 do km 0+680 strona lewa,
 - od ok. km 0+065 do km 0+125 strona prawa,
 - b) węzeł „Tomaszów Płn.”:
 - w km 1+380 do km 1+485 strona lewa,
 - w rejonie łącznicy nr 4 – ekran o długości ok. 100 m,
 - w rejonie DW 850 – ekran o długości ok. 120 m,
 - c) wiadukt WE – 3:
 - w km 3+759 do km 9+920 strona lewa,
 - d) odcinek węzeł „Tomaszów Płd.” – koniec obwodnicy,
 - w km 9+100 do km 9+300 oraz w km 9+390 do km 9+430 strona prawa;
2. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich nadruk w formie pasów;
3. Należy zaprojektować powierzchniowe odprowadzanie wód opadowych z drogi, do systemu przydrożnych rowów trawiastych o niewielkich spadkach, a następnie do odbiorników naturalnych;
4. Należy zaprojektować odprowadzanie wód opadowych z węzłów drogowych oraz obiektów mostowych do kanalizacji deszczowej i poprzez urządzenia podczyszczające (osadniki, piaskowniki), do odbiorników naturalnych;
5. Wody opadowe należy odprowadzać w sposób zorganizowany, z odcinka przyległego do rzeki Sołokija, przed zrzutem do rzeki należy podczyścić w separatorach. Na odpływach do rzeki należy zastosować zamknięcia umożliwiające szybkie odcięcie odpływu do odbiornika, w razie awarii z wyciekami substancji niebezpiecznych;
6. Wielkość i lokalizację przepustów pod drogą należy ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej im zlewni;
7. Odpływ od przepustu nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji nieruchomości będące własnością osób trzecich;
8. Należy wykonać przejścia dla zwierząt:
 - Przejścia dla zwierząt średnich zespolono z ciekami w ok. km: 0-008, 4+004, 5+344, 6+070, 7+864, o wysokości min. 2,5 m i szerokości \geq potrójnej szerokości cieku,
 - Przejścia dla zwierząt małych zespolone z ciekami w ok. km: 1+138, 1+487, 2+072, 4+115, 4+276, o wysokości powyżej 1 m i szerokości powyżej 2 m,
 - Przejścia dla płazów w formie dwóch przepustów o szerokości min. 1 m i wysokości min. 1 m, w odległości 50 m od siebie w ok. km: 1+350, 2+750, 3+725, 5+015, 7+200;
9. W przypadku przepustów zespolonych z ciekami wodnymi, co najmniej po jednej stronie należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody w przepuście;
10. Przy przejściach należy zastosować płotki nakierowujące zwierzęta na przejścia.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

- nie dotyczy.

V. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

- przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

VI. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem:

Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. Decyzję należy realizować zgodnie z obowiązującymi normami projektowymi warunkującymi parametry realizacji inwestycji, biorąc pod uwagę możliwości techniczne i obowiązujące przepisy.

VIII. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Do Wojewody Lubelskiego wpłynął w dniu 16 października 2007 r. wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej Nr 17 relacji Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne.

Do wniosku dołączono raport o oddziaływaniu na środowisko oraz kopie map ewidencyjnych z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek wraz z terenem działek sąsiednich.

Zgodnie z § 2 ust. 1, pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, planowana inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających obowiązkowego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Załączony Raport o oddziaływaniu na środowisko odpowiada wymogom określonym w art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. O wszczęciu postępowania, stosownie do art. 49 ww. ustawy w zw. z art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska zawiadomiono strony w sposób zwyczajowo przyjęty, umieszczając informację na tablicy ogłoszeń w siedzibie Wojewody Lubelskiego oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie.

Zgodnie z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 48 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, dokonano uzgodnień warunków realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie (postanowienie z dnia 28 listopada 2007 r. znak: DNS-NZ.700/280/2007) oraz Ministrem Środowiska (postanowienie z dnia 26 marca 2008 r., znak DOOŚ-165D/8729/2008/ER)

podano informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni. Zainteresowani mogli zapoznać się ze złożonym przez wnioskodawcę wnioskiem, raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz postanowieniami Ministra Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, uzgadniającymi warunki realizacji przedsięwzięcia. W trakcie toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

W oparciu o art. 47 ustawy Prawo ochrony środowiska w prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, dostępność do złóż kopalin. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko.

W raporcie analizowano dwa warianty przebiegu obwodnicy, zlokalizowane po wschodniej stronie miasta i istniejącej DK 17. Możliwość trasowania obwodnicy po stronie zachodniej miasta została odrzucona z uwagi na wykazany większy konflikt ze środowiskiem przyrodniczym, szczególności przebieg w 90% długości trasy przez tereny cenne przyrodniczo oraz obszary leśne, oraz ze względu na przewidywane konflikty społeczne. Przebieg obwodnicy po stronie zachodniej spowodowałby fragmentację obszaru Natura 2000 „Roztocze” PLB060012 odcinając część terenu pomiędzy Tomaszowem Lubelskim a obwodnicą, stanowiąc barierę rozdzielającą część obszaru od reszty.

Wariant I - przebiega przez tereny rolnicze i leśne po wschodniej stronie miasta, w odległości ok. 1,0-1,2 km od centrum miasta. Trasa wariantu I rozpoczyna się na północnym wlocie DK 17 do Tomaszowa Lubelskiego (kierunek Zamość), w km 208+180 DK 17 (km 0-100). Dalej trasa od istniejącej DK 17 biegnie w kierunku południowo-wschodnim, łukiem o promieniu 1 000 m do przecięcia z DW 850 (km 1+673). Połączenie z DW 850 realizowane jest za pomocą węzła „Tomaszów Północ”. Za DW 850 następuje łuk o promieniu 1 000 m kierujący trasę na południe, do przecięcia z DP 3521 L (km 3+866 – przejazd dwupoziomowy) i rzeką Sołokija (km 4+005). Obwodnica kierując się nadal na południe dochodzi do DP 3543 L (km 5+611), gdzie wykonywany jest przejazd dwupoziomowy. Za DP 3543 L obwodnica nadal biegnie w kierunku południowym, lekko odchylanym łukiem o promieniu 5 000 m na zachód, dochodzi do istniejącej DK 17, w która wchodzi stycznie. Dla połączenia dotychczasowym wylotem DK 17 z Tomaszowa Lubelskiego w kierunku południowym, projektuje się węzeł „Tomaszów Południe” (km 8+312). Koniec trasy następuje za łukiem o promieniu 1 000 m, w km 9+450 = 217+239 DK 17. Trasa wariantu I koliduje z 3 budynkami mieszkalnymi i ma długość 9,55 km.

Wariant II - przebiega również przez tereny rolnicze i leśne po wschodniej stronie miasta, w odległości ok. 1,3 – 3,0 km od centrum miasta. Trasa wariantu II na odcinku od wyłączenia z DK 17 (km 0-000 = 208+170 DK 17) do skrzyżowania z DW 850 (km 1+673) pokrywa się z trasą wg wariantu I. Dalej wariant II biegnie nadal w kierunku południowo-wschodnim, odginanym nieco na południe łukiem o promieniu 2 000 m. W km 3+866 następuje przecięcie z DP 3521 L, zaś w km 5+708 z DP 3542 L – obydwa rozwiązywane jako przejazdy dwupoziomowe. Za przecięciem z DP 3542 L trasa łukiem o promieniu 1 500 m zmienia kierunek na południowo-zachodni, przechodząc ponad

rzeka Sołokija (km 6+533), dalej zaś przecina drogę gminną (przejazd dwupoziomowy - km 7+645) i dochodzi do miejsca projektowanego węzła „Tomaszów Południe” (km 9+687). Koniec trasy następuje za łukiem o promieniu 1 000 m, w km 10+797 = 217+239 DK 17. Trasa podobnie jak w wariantcie I przebiega przez obszary rolnicze, z zabudową bardziej skupioną wzdłuż dróg istniejących. Za przecięciem z DW 850 następuje zbliżenie do terenów ogrodów działkowych, zaś w rejonie istniejącej DP 3542 L – przecięcie doliny Sołokiji oraz zbliżenie do stawów rybnych w Łaszczówce. Między przecięciem drogi gminnej prowadzącej do Lubyczy Królewskiej a projektowanym węzłem „Tomaszów Południe” występuje obszar leśny. Trasa wariantu II koliduje z 2 budynkami mieszkalnymi i ma długość 10,85 km.

Do realizacji został wybrany wariant I. Wariant ten został uznany za korzystniejszy dla środowiska. W raporcie wykazano, że wariant ten posiada mniej przejazdów drogowych, których nasypy będą stanowiły dysonans w krajobrazie. Droga wg wariantu I przekracza dolinę Sołokiji w pobliżu istniejącego mostu w ciągu drogi powiatowej 3521L, przez co nowy nasyp i most będą nawiązaniem do istniejących elementów. Raport wykazuje mniejszą kolizję ze szlakami migracji ptaków oraz mniejszą ingerencję w obszar Natura 2000 „Dolina Sołokiji”. Realizacja drogi wg wariantu I nie spowoduje kolizji ze stawami rybnymi w Łaszczówce, będącymi miejscem bytowania ptaków w tym gatunków chronionych. W opinii Wojewódzkiego Konserwatora Ochrony Zabytków w Lublinie wariant I został uznany za korzystniejszy ze względu na mniejszą kolizję ze stanowiskami archeologicznymi.

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia zakładającego eksploatację drogi w układzie istniejącym, tzn. przez miasto Tomaszów Lubelski, został odrzucony ze względu na stopniowe pogarszanie się warunków obecnego układu drogowego. Zwiększenie emisji spalin, hałasu oraz wibracji wpłynęłoby na pogorszenie warunków życia mieszkańców oraz niekorzystnie oddziaływałoby na środowisko.

W raporcie zaproponowano zastosowanie następujących rozwiązań w zakresie odprowadzania do naturalnych odbiorników wód opadowych :

- powierzchniowe - do przydrożnych rowów trawiastych,
- zorganizowane (kanalizacją deszczową) z rejonu węzłów drogowych i obiektów mostowych, poprzez urządzenia oczyszczające, pozwalające na zachowanie wymagań obowiązujących przepisów ochrony wód, a tym samym zapewniające, iż odprowadzane z drogi wody opadowe nie powinny negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne.

Projektowane przepusty umożliwiające odprowadzenie spływów powierzchniowych z obszarów przegrodzonych korpusem drogi, nie spowodują wystąpienia negatywnych zmian w zakresie stosunków wodnych w obszarze ich lokalizacji oraz występowania zagrożeń w stosunku do osób trzecich posiadających prawa własności do terenów zlokalizowanych na odpływach od przepustów.

Z wykonanej w raporcie analizy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny wynika, że na obszarze terenów chronionych, zlokalizowanych najbliższej planowanej obwodnicy, wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez ruch samochodowy. W celu ograniczenia tej uciążliwości niezbędne jest zaprojektowanie budowy ekranów akustycznych. Z raportu wynika, że po zastosowaniu ekranów akustycznych, przy zabudowie chronionej akustycznie, występującej w rejonie obwodnicy dotrzymane będą dopuszczalne poziomy hałasu.

Dla oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej.

Z raportu wynika, że dla planowanego przedsięwzięcia nie prognozuje się przekroczenia żadnych standardów jakości powietrza poza terenem pasa drogowego.

W zasięgu planowanej inwestycji znajdują się obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000:

- obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Sołokiji” PLB060021,
- obszar specjalnej ochrony ptaków „Roztocze” PLB060012”.

Potencjalne zagrożenia pochodzące od inwestycji mogą dotyczyć fragmentacji lub ograniczenia siedlisk oraz niepokojenia ptaków gniazdujących.

Początkowy odcinek inwestycji (wspólny dla obu wariantów) jest styczny do granicy obszaru specjalnej ochrony Natura 2000 „Roztocze” (PLB060012). Następuje tutaj styczne wejście projektowanej obwodnicy w istniejącą DK 17 (nie ma węzła drogowego). Teren ten, ze względu na istniejącą drogę krajową i zabudowę, jest terenem nieatrakcyjnym dla bytowania ptaków (gniazdowania, żerowania, spoczynku). Istniejąca droga krajowa na odcinku od planowanego początku obwodnicy do skrzyżowania ulic Zamojskiej, Sikorskiego i Łaszczowieckiej w Tomaszowie Lubelskim, biegnie w odległości min. 200 m kompleksu stawów między Rogoźnem a Dąbrową Tomaszowską, zbudowanych na bezimiennym dopływie Sołokiji.

Inwestycja zarówno w I jak i II wariantcie nie spowoduje zmniejszenia powierzchni ani zakłóceń w funkcjonowaniu siedlisk ptaków, dla których wyznaczono obszar specjalnej ochrony „Roztocze”.

W odniesieniu do obszaru specjalnej ochrony „Dolina Sołokiji” (PLB060021) odcinek drogi przecinający obszar jest niewielki.

Projektowana inwestycja przecina obszar Natura 2000 w jego północnozachodniej części.

W wariantcie I biegnie blisko granicy obszaru (maksymalnie wcinając się na odległość 300 m). Wariant II wnika głębiej, przebieg ten także należy określić jako dotyczący brzeżnych części obszaru. Spośród gatunków z załącznika 1 Dyrektywy Ptasiej nieco więcej gatunków zaobserwowano w obszarach związanych z wariantem II trasy. Wśród nich z gatunków zagrożonych wyginięciem w skali Europy, dwa występują w obszarach związanych z wariantem I (derkacz i błotniak łąkowy) – na łąkach powyżej i poniżej istniejącego mostu na rz. Sołokiji, w ciągu drogi powiatowej nr 3521L, zaś jeden (derkacz) - w obszarach związanych z wariantem II (pomiędzy stawami w Łaszczówce a Rudą Wołoską). Wśród pozostałych gatunków ptaków dwukrotnie większą liczbę gatunków stwierdzono na obszarach związanych z wariantem II. Wynika to przede wszystkim z przecinania przez trasę obwodnicy w tym wariantcie kompleksu stawów w Łaszczówce. Biorąc pod uwagę, że długość przejścia przez obszary leśne jest dla wariantu II dłuższa niż dla wariantu I, można wskazać większe natężenie potencjalnych uciążliwości dla ptaków w wariantcie II. Generalnie jednak wobec dużych dostępnych dla ptaków zasobów siedlisk w dobrym stanie w otoczeniu inwestycji w tym siedlisk wodno – błotnych oraz leśnych, które leżą poza zakresem oddziaływania obwodnicy, jak również wobec wysokiej liczebności lokalnych populacji większości gatunków, zagrożenie od oddziaływań związanych z realizacją inwestycji można uznać za nieznaczające.

Zagrożenia pochodzące od inwestycji dotyczą rozdzielenia miejsc występowania, niepokojenia ptaków gniazdujących oraz ograniczenia powierzchni łągowisk i żerowisk. Analiza przyrodnicza dla najważniejszych gatunków ptaków wskazała, że oddziaływanie na warunki ich występowania można uznać za ograniczone pod warunkiem spełnienia wymagań związanych z innymi elementami środowiska, określonym kształtowaniu przejścia przez rzekę Sołokiję a także właściwemu prowadzeniu robót budowlanych. Ze względu na przebieg wariantu II w pobliżu stawów w miejscowości Łaszczówka i Ruda Wołoska, (co wiąże się ze znacznie większą populacją ptaków w bezpośrednim sąsiedztwie drogi), dłuższe przejścia przez tereny leśne a także większą konfliktowość drogi jako nowego elementu w terenie, wariant II wskazuje się jako zdecydowanie mniej korzystny dla ptaków,

Budowa obwodnicy w obydwu wariantach (biegnących po wspólnej trasie) pozwoli na zmniejszenie negatywnego oddziaływania istniejącej DK 17 ze względu na przeniesienie dużej części ruchu na trasę zlokalizowaną dalej od stawów – w ten sposób zmniejszy możliwość kolizji ptaków z pojazdami i niepokojenia w czasie pozyskiwania pokarmu w okresie lęgowym.

Zagrożeniem dla płazów zamieszkujących obszar inwestycji jest rozdzielanie siedlisk i miejsc rozrodu, które stanowią tereny podmokłe, znajdujące się w różnych miejscach trasy, głównie od km 0-100 do km 5+600 oraz w dolinach w rejonie węzła „Tomaszów Południe”. Rozdzielenie jest szczególnie niekorzystnie w czasie wiosennych migracji płazów, które – przy braku innych dróg – narażone byłby na śmierć pod kołami samochodów poruszających się obwodnicą, w skrajnych przypadkach przyczyniając się do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dla małych i średnich ssaków planowane przedsięwzięcie może stanowić przeszkodę na trasie lokalnych przemieszczeń związanych np. z poszukiwaniem pożywienia. Sama powierzchnia terenu przeznaczona pod obwodnicę nie jest na tyle duża by jej zajęcie wpływało na warunki życia zwierząt, np. poprzez uszczuplenie lub zmianę miejsca występowania roślin i zwierząt wykorzystywanych jako pożywienie. Przy braku innych form przejść zwierzęta mogą wykorzystywać przejścia w poziomie drogi, będąc przez to narażone na śmierć pod kołami pojazdów a jednocześnie powodując zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jako miejsca potencjalnych przemieszczeń zwierząt wskazuje się tereny podmokłych łąk pomiędzy drogami powiatowymi nr 3521L i 3543L oraz obszary przedzielające lasy na odcinku od DP 3543L do węzła „Tomaszów Południe”. Rozwiązania projektowe przewidują realizację przejść dla zwierząt zlokalizowanych na trasach ich potencjalnych migracji do terenów podmokłych.

Budowa przejść wyeliminuje zagrożenie fragmentacją siedlisk zwierząt. Dzięki tym działaniom łagodzących przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na spójność sieci Natura 2000.

Innymi obszarami chronionymi zlokalizowanymi w dalszej odległości od planowanej inwestycji są: obszar Natura 2000 PLB060008 "Puszcza Solska" (w odległości ok. 7 km od południowego krańca projektowanej inwestycji), obszar Natura 2000 PLH060028 "Zarośle" (w odległości ok. 5 km na zachód od północnego skraju projektowanej inwestycji), Park Krajobrazowy Puszczy Solskiej (w odległości ok. 7 km od południowego krańca projektowanej inwestycji), Krasnobrodzki Park Krajobrazowy (w odległości ok. 5 km od północnego krańca projektowanej inwestycji) oraz Południoworoztoczański Park Krajobrazowy (w odległości ok. 7,5 km na południe od projektowanej inwestycji).

Proponowany przebieg obwodnicy nie spowoduje fragmentacji obszarów chronionych. Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż przeprowadzona analiza i inwentaryzacja przyrodnicza wykazały, że planowana inwestycja nie oddziałuje w sposób istotny na obszary Natura 2000 oraz nie zakłóca spójności sieci obszarów Natura 2000.

W sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się zabytki chronione na podstawie zapisów o ochronie zabytków poza stanowiskami archeologicznymi. Wariant I w km 2 trasy przebiega przez stanowisko archeologiczne nr 4.

POUCZENIE

Z uwagi na to, że liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w związku z art. 46 a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, o niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione poprzez obwieszczenie zamieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu wydającego decyzję, w siedzibie Inwestora, w urzędach miast i gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia a także w Biuletynie Informacji Publicznej Lubelskiego Urzędu

Wojewódzkiego w Lublinie, pod adresem: <http://bip.lublin.uw.gov.pl>. Zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Od decyzji służy odwołanie do Ministra Środowiska za pośrednictwem Wojewody Lubelskiego w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wiąże organ wydający decyzję o pozwoleniu na budowę i stanowi załącznik do wniosku o wydanie tej decyzji. Zgodnie z zapisami art. 46 ust. 4b i 4c ustawy Prawo ochrony środowiska wnioski ten powinien zostać złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiegać będzie etapowo oraz nie zmieniają się warunki określone w niniejszej decyzji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.) jednostki budżetowe zwalnia się od opłaty skarbowej.



Otrzymują:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny,
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin,
3. Urząd Gminy Tomaszów Lubelski, ul. 29-go Listopada, 22-600 Tomaszów Lubelski,
4. Urząd Miasta Tomaszów Lubelski, ul. Lwowska 57, 22-600 Tomaszów Lubelski.
5. Pozostałe strony postępowania zostaną powiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez obwieszczenie zamieszczone w siedzibie organu wydającego decyzję, w siedzibie Inwestora, w urzędach miast i gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia a także w Biuletynie Informacji Publicznej Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie, pod adresem: <http://bip.lublin.uw.gov.pl>.