



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W LUBLINIE**

WOOŚ.4200.1.1.2011.LP

GENERALNA DYREKCJA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
ODDZIAŁ W LUBLINIE  
Otrzymano nr .....  
DNIA: 2011-04-18  
SKIEROWANO DO  
Pracownik: .....  
Wzrost: .....  
Wzrost: .....  
dnia: .....  
dnia: .....

Lublin, 18 kwietnia 2011 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), § 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. z 2004r. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), art. 104 i art.108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (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 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

**ustalam**

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „*Budowa drogi ekspresowej S 17 odcinek Garwolin-Kurów w części od granicy woj. mazowieckiego i lubelskiego – węzeł Sielce (bez węzła)*”, wg wariantu rekomendowanego przez Inwestora (wariant D) i jednocześnie,

**I. Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – węzeł „Sielce” (k/Kurowa) i jest częścią ciągu drogi ekspresowej S17, realizowaną na terenie województwa lubelskiego i połączoną z planowanym układem komunikacyjnym w węzle „Sielce”.

Planowany do realizacji fragment ciągu drogi krajowej Nr 17 położony jest w całości w obszarze administracyjnym województwa lubelskiego, powiat Ryki (gm. i m. Ryki, gm. Ułęż) oraz powiat Puławy (gm. Końskowola, gm. Kurów). Długość trasy wg wariantu proponowanego wynosi 35,138km.

Na trasie przebiegu drogi występują tereny zabudowane takie jak: wieś Niwa Babicka, wieś Stara Dąbia, miasto Ryki, wieś Moszczanka, wieś Kośmin/Strzyżowice, wieś Żyrzyn.

Zakładana jest budowa obejścia m. Ryki na trasie drogi ekspresowej oraz ograniczenie jej dostępności dla ruchu lokalnego w powiązaniu z realizacją węzłów i przejazdów

drogowych oraz dróg zapewniających obsługę ruchu lokalnego. Celem planowanej inwestycji jest przejęcie tranzytowego ruchu samochodowego odbywającego się po istniejącej drodze krajowej Nr 17 i pozostawienie drogi krajowej dla obsługi ruchu lokalnego.

**2. 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. Zaplecze budowy należy lokalizować jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowej, podlegających ochronie akustycznej.
2. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>).
3. W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie.
4. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. Masy bitumiczne na miejsce budowy dowozić należy środkami transportu wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające emisję oparów mas bitumicznych do powietrza.
5. Plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów.
6. Należy zorganizować plac budowy i zaplecza oraz drogi techniczne, zapewniając oszczędne korzystanie z terenu, a w szczególności:
  - a) bazy materiałowe zaplecza budowy powinny być zorganizowane w sposób minimalizujący zajętość terenu, w tym powierzchni biologicznie czynnej (pola, łąki),
  - b) drogi dojazdowe do placów budowy należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych,
  - c) drogi techniczne w miarę możliwości powinny być lokalizowane w projektowanym pasie budowy,
  - d) zaplecza techniczne, bazy materiałowo-sprzętowe należy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej, poza obszarem Natura 2000 „Dolny Wieprz”, Obszarem Chronionego Krajobrazu „Kozł Bór” oraz Obszarem Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza” oraz dolinami rzek.
7. W przypadku lokalizacji zaplecza technicznego w obrębie obniżen dolinnych należy przestrzegać następujących warunków:
  - a) warstwa gleby powinna zostać usunięta i zdeponowana, tak aby mogła zostać wykorzystana do późniejszej rekultywacji,
  - b) zaplecze budowy ma zostać uszczelnione tak aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska wodno-glebowego,
  - c) po zakończeniu etapu realizacji inwestycji należy usunąć sztuczne podłoża, a na terenie rozplantować pierwotny materiał glebowy, który należy obsiać rodzimymi gatunkami traw typowymi dla siedlisk występujących na tym terenie przed realizacją inwestycji.
8. Podczas prowadzenia prac ziemnych należy odpowiednio zabezpieczyć plac robót (siatką lub płotkami w sposób, który uniemożliwi zwierzętom swobodne przemieszczanie się pod ogrodzeniem), tak aby unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków. Siatką należy ograniczyć odcinki drogi w kilometrażu: od 81+100 do 81+600, od 83+000 do 83+400, od 86+000 do 88+100, od 89+100 do 91+100, od 92+500 do 94+000, od 94+600 do 95+400, od 98+600 do 99+000, od 101+000 do 101+500, od 104+000 do 104+200.

9. Należy uniemożliwić zwierzętom wejście do głębokich wykopów m.in. pod podpory obiektów mostowych, należy je na czas przerw w pracach, zabezpieczać szczelną siatką o oczkach  $\leq 0,5$  cm.
10. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy należy szybko i bezpiecznie przenieść na teren nieobjęty pracami, który stanowi ich naturalne środowisko.
11. Wszelkie prace realizowane należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć ich negatywny wpływ na przyrodę. Muszą być one realizowane w odpowiednim czasie, harmonogram prac powinien uwzględniać okresy wegetacyjne roślin, sezon lęgowy ptaków, okresy migracji płazów oraz okresy rozrodcze ryb:
  - a) wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia), w szczególnych przypadkach dopuszcza się wycinkę drzew w czasie sezonu lęgowego, w przypadku gdy ornitolog, podczas wizji terenowej, stwierdzi brak gatunków chronionych,
  - b) prace w obrębie doliny rzek: Zalesianka, Wieprz, Duży Pioter oraz korytarzy migracyjnych płazów, w kilometrażu od 81+100 do 81+600, od 86+000 do 88+100, od 89+100 do 91+100, od 92+500 do 94+000, od 94+600 do 95+400, od 98+600 do 99+000, od 101+000 do 101+500, związane ze zmianą powierzchni ziemi, należy prowadzić poza okresem wędrówek sezonowych płazów tzn. poza okresem 1 marca – 1 maja oraz 1 września – 30 października, w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest prowadzenie prac pod nadzorem herpetologa, po uprzednim szczelnym wyгородzenie placu robót siatką, metalową lub plastikową o oczkach  $< 0,5$  cm lub innym typem szczelnych osłon o minimalnej wysokości 50 cm. Ogrodzenie musi zapewnić szczelność placu budowy tak aby zwierzęta nie mogły swobodnie się przemieszczać. Dolna krawędź siatki musi być zakopana na głębokość co najmniej 10 cm. Zewnętrzna krawędź siatki musi być odchylna w kierunku „na zewnątrz” od placu budowy. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy należy szybko i bezpiecznie przenieść na teren nieobjęty pracami, który stanowi ich naturalne środowisko.
  - c) prace w korycie rzeki Wieprz należy prowadzić w okresie od 1 października do 1 marca, zgodnie z harmonogramem robót. Należy ograniczyć do minimum prace związane z zaburzeniem przepływu i zmętnieniem wody w rzece.
12. Drzewa nie przeznaczone do wycięcia, które mogą być narażone na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Pojedyncze drzewa należy zabezpieczać przez owinięcie pnia matami słomianymi lub zużytymi oponami samochodowymi a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości 2 metrów lub pierwszych gałęzi. Drzewa mogą być także otoczone płotem z żerdzi i desek o wymiarach 2x2 m. Grupy drzew muszą być zabezpieczone płotem o minimalnej wysokości 150 cm. Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczeń drzew.
13. Należy unikać prowadzenia prac w strefie korzeniowej drzew. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie. W przypadkach prowadzenia takich prac w okresie wegetacyjnym wykopy muszą być zabezpieczone matami słomianymi oraz należy polewać je wodą.
14. Na etapie realizacji przedsięwzięcia w strefie do 10 m od pni drzew nie mogą być lokalizowane place składowania materiałów budowlanych oraz należy unikać lokalizowania dróg dojazdowych do placu budowy.
15. Aby zrekompensować wycinkę drzew i krzewów oraz poprawić estetykę krajobrazu zaleca się wykonanie dodatkowych nasadzeń.
16. W celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt, należy wykonać przejścia dla zwierząt dużych, średnich, małych oraz przejścia dla płazów. Przejścia dla płazów mają umożliwiać przekraczanie

- drogi dużej liczbie osobników płazów w trakcie masowych migracji wiosennych i jesiennych.
17. W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ptaki i ich siedliska należy prace budowlane prowadzić w ograniczonym zakresie przestrzennym, aby w jak najmniejszym stopniu zniszczyć siedliska ptaków.
  18. Aby ograniczyć ilość zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni należy planować nasadzenia zieleni jak najdalej umiejscawiane od drogi, ponadto należy je tworzyć z rodzimych gatunków krzewów i drzew.
  19. Wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy itp.) należy prowadzić w ten sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie doliny rzeki Zalesianka, Wieprz, Duży Pioter i innych cieków.
  20. Po zakończeniu prac związanych z budową mostu na Wieprzu należy rozebrać drogę technologiczną, zagospodarować zniszczony teren i odtworzyć zniszczone siedlisko.
  21. Należy zachować wszelkie środki ostrożności zabezpieczające środowisko gruntowe i wodne przed przedostaniem się substancji ropopochodnych i zanieczyszczeń chemicznych.
  22. Teren placu budowy i zaplecza zabezpieczyć przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód i do ziemi, głównie w miejscach przeznaczonych do magazynowania i tankowania paliw oraz innych środków chemicznych, eliminować wycieki substancji z maszyn i urządzeń budowlanych.
  23. Kontrolować wszelkie wycieki zanieczyszczeń, mogących wystąpić w trakcie prowadzenia prac budowlanych jako zdarzenie awaryjne.
  24. Ścieki bytowe pochodzące z zaplecza budowy gromadzić w szczelnych zbiornikach, opróżnianych przez uprawnione podmioty.
  25. Palowania dla posadowienia podpór mostów należy prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie wód podziemnych.
  26. Prowadzenie wymiany gruntów niespoistych w sposób nie powodujący zakłócenia systemu krążenia pierwszego poziomu wód podziemnych.
  27. Prowadzić właściwą eksploatację urządzeń odprowadzających wody opadowe (utrzymywać w dobrym stanie rowy przydrożne) oraz urządzeń oczyszczających wody opadowe (separatory, osadniki), dokonywać okresowych przeglądów tych urządzeń - co najmniej 2 razy w roku, po intensywnych opadach deszczu.
  28. MOP należy lokalizować poza dolinami rzek i zbiorników wodnych oraz poza obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych.
  29. Likwidację stacji paliw płynnych w Żyrzynie należy poprzedzić badaniami środowiska gruntowo-wodnego pod kątem jego potencjalnego zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi. W przypadku stwierdzenia wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkody w środowisku podmiot korzystający ze środowiska powinien niezwłocznie podjąć działania zapobiegawcze. Jeżeli działania te nie zlikwidują zanieczyszczenia należy przystąpić do działań naprawczych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 13 kwietnia 2007r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. Nr 75, poz. 493 z późn. zm.).
  30. Usuwanie wyrobów zawierających azbest oraz sposób postępowania z odpadami zawierającymi azbest powinny być zgodne z wymogami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz. 649).
  31. Masy ziemne w tym urobek z otworów wiertniczych wykonywanych pod pale fundamentowe dla potrzeb posadowienia obiektów mostowych, spełniające standardy jakości gleby i ziemi, powinny zostać w pierwszej kolejności wbudowane w obiekty

- realizowanego przedsięwzięcia lub wykorzystane do zagospodarowania terenów zielonych.
32. Sposób postępowania z wytworzonymi odpadami powinien być zgodny z przepisami o odpadach.
  33. Wytworzone odpady powinny być magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przede wszystkim na środowisko gruntowo-wodne.
  34. Niedopuszczalne jest magazynowanie odpadów w miejscach dolin rzecznych, zbiorników wodnych oraz na obszarach zabagnionych, zatorfionych, z płytko występującymi wodami gruntowymi.
  35. Wytwarzane odpady należy przekazywać w pierwszej kolejności do odzysku a w przypadku braku takiej możliwości do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom.
  36. Prace ziemne prowadzone w ramach planowanego przedsięwzięcia drogowego należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym. W przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, reliktyw zabudowy i zbytków ruchomych należy wstrzymać roboty ziemne i budowlane oraz powiadomić Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie lub jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta lub burmistrza.
  37. Na przeprowadzenie ratowniczych badań wykopaliskowych należy uzyskać pozwolenie Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie.
  38. Obiekty małej architektury (krzyże, kapliczki), pomniki oraz inne zabytki kolidujące z wariantem realizacyjnym należy przenieść w inne miejsce, w uzgodnieniu i w oparciu o wytyczne wydane przez Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie.
  39. Prace budowlane w pobliżu krzyży i kapliczek przydrożnych, które nie będą wymagały przeniesienia należy prowadzić ze szczególną ostrożnością oraz zabezpieczyć je przed uszkodzeniem i zapyleniem.

**3. 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. Należy zastosować zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych na odcinkach drogi, gdzie występuje zabudowa chroniona akustycznie, o orientacyjnej lokalizacji:

**- lokalizacja ekranów akustycznych dla wariantu D**

L.p.	Początek Ekranu [km]	Koniec Ekranu [km]	Strona drogi	Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu [m]
1.	76+400	76+900	zachodnia	500	5,0
2.	76+600	77+300	wschodnia	700	5,0
3.	77+500	78+000	zachodnia	500	4,0
4.	78+130	78+625	wschodnia	495	5,0
5.	78+500	78+700	zachodnia	200	4,0
6.	80+500	80+800	wschodnia	300	5,0
7.	80+500	80+700	zachodnia	200	4,0
8.	81+125	81+655	zachodnia	530	4,0
9.	81+825	82+625	zachodnia	800	4,0
10.	82+080	82+830	wschodnia	750	5,0

11.	82+925	83+725	zachodnia	800	5,0
12.	83+270	83+620	wschodnia	350	3,0
13.	83+930	84+430	wschodnia	500	3,0
14.	85+320	86+470	zachodnia	1150	5,0
15.	85+470	85+670	wschodnia	200	5,0
16.	85+735	0+050 (łącznica)	wschodnia	1647	3,0
17.	0+100 (łącznica)	88+120	zachodnia	806	5,0
18.	88+220	88+320	wschodnia	100	4,0
19.	90+070	90+420	wschodnia	350	5,0
20.	91+500	91+870	wschodnia	370	5,0
21.	94+925	95+075	zachodnia	150	4,0
22.	100+620	101+560	wschodnia	940	6,0
23.	103+620	104+285	wschodnia	665	5,0

2. Lokalizacja nasadzeń powinna być opracowana na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej, powinna ona uwzględniać szczegółowe rozwiązania drogowe (w tym dostępność terenu) oraz zalecenia wynikające z bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Nie należy wprowadzać gatunków mogących stanowić zagrożenie dla rodzimej flory (gatunki pochodzenia obcego, mające charakter inwazyjny, których wprowadzenie spowoduje negatywne oddziaływanie na siedliska znajdujące się w rejonie inwestycji).
4. W celu ograniczenia ilości zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni, należy zrezygnować z nasadzeń gatunków, które posiadają owoce, będące pokarmem dla ptaków.
5. Przejścia dla zwierząt dużych, o minimalnych parametrach:  $h$  – wysokość (światło pionowe),  $d$  – szerokość (światło poziome) lub rozstaw podpór,  $c$  – współczynnik ciasnoty względnej, należy zlokalizować w następującym kilometrażu:
  - a) km 81+445 - przejście dolne; zespolone z ciekim – rzeka Zalesianka oraz drogą lokalną, minimalne wymiary:  $h \geq 5,0$  m,  $d \geq 20,0$  m,  $c \geq 1,5$ ,
  - b) km 87+863 - przejście dolne; zespolone z ciekim – rzeka Zalesianka, minimalne wymiary:  $h \geq 3,5$  m,  $d \geq 20,0$  m,  $c \geq 1,5$ ,
  - c) km 89+821- przejście dolne, minimalne wymiary:  $h \geq 3,5$  m,  $d \geq 15,0$  m,  $c \geq 1,5$
  - d) km 91+150 - przejście dolne zespolone z ciekim – rzeka Wieprz, minimalne wymiary:  $h \geq 5,0$  m,  $d \geq 20,0$  m,  $c \geq 1,5$ ,
  - e) km 92+471- przejście dolne, minimalne wymiary:  $h \geq 3,5$  m,  $d \geq 15,0$  m,  $c \geq 1,5$ ,
  - f) km 96+771- przejście górne, minimalne wymiary:  $d \geq 35,0$  m,
  - g) km 98+675- przejście dolne, minimalne wymiary:  $h \geq 5,0$  m,  $d \geq 18,0$  m,  $c \geq 1,5$ ,
  - h) km 102+171- przejście górne, minimalne wymiary:  $d \geq 35,0$  m,
  - i) km 104+113- przejście dolne zespolone z ciekim, minimalne wymiary:  $h \geq 5,0$  m,  $d \geq 20,0$  m,  $c \geq 1,5$ ,
  - j) km 105+221- przejście dolne, minimalne wymiary:  $h \geq 3,5$  m,  $d \geq 15,0$  m,  $c \geq 1,5$ ,
  - k) km 106+621- przejście górne, minimalne wymiary:  $d \geq 35,0$  m,  $c \geq 1,5$ .
6. Przejścia dla dla zwierząt średnich, o minimalnych parametrach:  $h$  – wysokość (światło pionowe),  $d$  – szerokość (światło poziome) lub rozstaw podpór,  $c$  – współczynnik ciasnoty względnej, należy zlokalizować w następującym kilometrażu:
  - a) km 85+650 -przejście dolne, minimalne wymiary:  $h \geq 5,0$  m,  $d \geq 12,0$  m,  $c \geq 1,5$
  - b) km 86+359 – przejście dolne zespolone z ciekim bez nazwy:  $h \geq 3,5$  m,  $d \geq 20,0$  m,  $c \geq 0,7$ .

7. Przejścia dolne dla małych zwierząt, o minimalnych parametrach:  $h$  – wysokość (światło pionowe),  $d$  – szerokość (światło poziome),  $c$  – współczynnik ciasnoty względnej, należy zlokalizować w następującym kilometrażu:
  - a) km 86+009 – zespolone z linia kolejową i drogą gminną, minimalne wymiary:  $h \geq 5$  m,  $d \geq 20$  m,  $c \geq 0,07$ ,
  - b) km 92+602 - minimalne wymiary: 1,7 m x 1,5 m,  $c \geq 0,07$ ,
  - c) km 95+371 - minimalne wymiary: 2 m x 1,5 m,  $c \geq 0,07$ ,
  - d) km 98+959 – zespolone z rzeką Duży Pioter i drogą gminną, minimalne wymiary:  $h \geq 3,5$  m,  $d \geq 20,0$  m,  $c \geq 0,07$ .
8. W celu zachowania ciągłości szlaków sezonowych migracji rozrodczych płazów oraz małych ssaków należy wykonać dodatkowe przejścia w postaci przepustów pod drogą o minimalnej średnicy 1,5 m. Przepusty muszą być wyposażone w suchą półkę oraz płotki naprowadzające. Przepusty lub grupy przepustów należy umieścić w następującym kilometrażu:
  - a) km 80+853 – 1 przepust
  - b) km 83+173 – 1 przepust
  - c) km 84+366 – 1 przepust
  - d) km 88+065 – 1 przepust
  - e) km 89+388 – 1 przepust
  - f) km 93+662 – 2 przepusty
  - g) km 96+961 – 1 przepust
  - h) km 101+135 – 1 przepust
  - i) km 102+294 – 1 przepust
  - j) km 103+714 – 1 przepust
  - k) km 105+406 – 3 przepusty
  - l) km 107+759 – 1 przepust
  - m) km 108+666 – 2 przepusty
  - n) km 109+950 - 2 przepusty.
9. Przejście górne w rzucie pionowym powinno przyjąć kształt podwójnej paraboli. Szerokość przejścia powinna zwiększać się płynnie w kierunku podstawy najść. Maksymalne nachylenie powierzchni przejścia i nasypów nie może przekraczać 15 %. Przejścia powinny być lokalizowane na odcinkach drogi biegnących w naturalnych obniżeniach terenu lub w wykopach. W przypadku projektowania przejść górnych stosunek szerokości do długości przejścia powinien być  $\geq 0,8$ .
10. W przypadku przejść dolnych należy dążyć w projekcie budowlanym do tego, aby powierzchnie betonowe przyczółków były w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); nie mogą być pomalowane na kolory kontrastujące z otoczeniem; należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad etc. położonych przy wylotach przejść dla zwierząt. Skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawężnikami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając.
11. W przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść dolnych zespolonych z ciekami wodnymi należy zachować koryta cieków w możliwe naturalnym stopniu. Koryta cieków wodnych powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przęsła (ale niekoniecznie dokładnie pośrodku). Nachylenie skarp powinno być możliwie najmniejsze i nie powinno przekraczać wartości  $<1:2$ . W przypadku, gdy ciek znajdujący się na powierzchni przejścia jest odbiornikiem zrzutów sieci odwodnieniowej, wszelkie wyloty powinny być skanalizowane (rurociąg) na długości obejmującej strefę dojścia do przejścia. Po obu stronach cieku wodnego powinny znajdować się pasy suchego terenu (tzw. półki ziemne), położone poza zasięgiem zalewów o szerokości równej co najmniej szerokości cieku. Szerokość półek ziemnych obejmuje zarówno strefy okresowo

- zalewane (powyżej poziomu wody średniej) oraz strefy suchej (powyżej poziomu wody wysokiej). Teren ten powinien być pokryty ziemią mineralną z urodzajną glebą i roślinnością (w strefie usłonecznionej).
12. Umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych i tylko z wykorzystaniem naturalnych kruszyw lub narzutów kamiennych – nie należy stosować materiałów betonowych i gabionów.
  13. W obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się otwarte rowy o nachyleniu skarp  $> 1 : 2,5$ . Wszystkie rowy przecinające powierzchnię przejść powinny być skanalizowane (rurociąg) lub, w przypadku braku takiej możliwości, powinny mieć wypłaszczone skarpy z pokryciem gruntowym. Wszelkie obiekty odwodnieniowe należy lokalizować poza powierzchnią przejścia – w strefach położonych poza ogrodzeniami ochronnymi (nieдоступnych dla zwierząt). Wszelkie obiekty związane z siecią odwodnień oraz inną infrastrukturą naziemną, powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dolnych i górnych. Ponadto należy zastosować w obrębie ww. obiektów dodatkowe rozwiązania ułatwiające wychodzenie zwierząt z pułapek.
  14. W przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść dolnych dla zwierząt dużych zespolonych z drogą, droga powinna przebiegać wzdłuż linii prostej. Droga na powierzchni przejścia musi posiadać minimalne natężenie ruchu ( $< 500$  pojazdów na dobę) i służyć, co najwyżej do obsługi dojazdów do pojedynczych zabudowań lub przysiółków wiejskich. Nawierzchnia drogi nie może być utwardzana asfaltem i betonem, dopuszcza się utwardzanie nawierzchni kruszywami naturalnymi lub łamanymi o drobnej granulacji bez umacniania. Strefa dostępna dla zwierząt powinna obejmować pasy terenu po obu stronach drogi, pokryte gruntem mineralnym oraz glebą urodzajną i roślinnością. Minimalne wymiary strefy przeznaczonej dla zwierząt w tego typu przejściach to: wysokość  $\geq 4,0$  m, szerokość  $\geq 2 \times 5,0$  m.
  15. Dno przepustów dla małych zwierząt i płazów powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię.
  16. W przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść (przepustów) dla małych zwierząt zespolonych z ciekami wodnymi, dodatkowo należy po obu stronach cieku wodnego, w świetle przepustu, zachować pasy suchego terenu, położonego poza zasięgiem zalewów o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta. Koryta cieków wodnych powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia. W szczególnych przypadkach (brak możliwości spełnienia poprzedniej wytycznej) dopuszcza się możliwość montowania do bocznych ścian przepustu podwieszonych półek betonowych lub drewnianych o szerokości, co najmniej 30 cm; półki muszą być prowadzone równoległe do podłoża i płynnie łączyć się z otoczeniem wlotów przepustu.
  17. Należy unikać ustawiania wszelkiego typu znaków i tablic informacyjnych na przejściu oraz terenie najścia na przejście.
  18. Wszystkim przejściom dla zwierząt małych i średnich powinny towarzyszyć elementy naprowadzające w postaci płotków.
  19. Płotki naprowadzające dla płazów i małych zwierząt powinny być wykonane z prefabrykatów o przekroju w kształcie zbliżonym do litery „C” lub z siatek metalowych lub z tworzywa sztucznego o średnicy oczek  $\leq 0,5$  cm. Płotki nie powinny być niższe niż 40 cm (nad powierzchnią gruntu). Górna krawędź ogrodzenia o szerokości, co najmniej 5 cm, musi być odchylona w kierunku „na zewnątrz” drogi. Płyty lub siatki muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwiczone, dlatego też zaleca się zakopanie ich dolnej krawędzi pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 10 cm. Na zakończeniach skrajnych, ogrodzenia muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia – najlepiej w postaci załamań w kształcie litery „U” zwróconych w kierunku przepustów.



- Ogrodzenia powinny być umieszczone wzdłuż podstawy nasypów i szczelnie łączyć się z wylotami przepustów. Długość plotków powinna wynosić 100 m od przepustu w obie strony. Płotki powinny być ustawione wzdłuż drogi po jej obu stronach.
20. Aby ograniczyć śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji i wypadków komunikacyjnych należy zastosować ogrodzenia ochronne, które będą spełniać dodatkową funkcję naprowadzania zwierząt do powierzchni przejść. Ogrodzenia powinny jak najmniej ingerować w teren otaczający. W przypadku przebiegu drogi w wykopie, ogrodzenia muszą być zlokalizowane przy krawędzi wykopu w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi, natomiast, jeżeli droga przebiega na nasypie, ogrodzenia muszą być zlokalizowane przy jego podstawie. Ogrodzenia ochronne muszą łączyć się w sposób szczelny z przyczółkami przejść dla zwierząt, w miejscach lokalizacji przepustów dla małych zwierząt, płazów i cieków wodnych, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu. Minimalny zakres wygrodzienia ochronnego powinien objąć następujące odcinki drogi: korytarz ekologiczny (od 89+500 km do 108+000 km), przejścia dla zwierząt dużych (minimum 100 m od przejścia, w obie strony). Drogi o natężeniu ruchu >500 pojazdów na dobę powinny być lokalizowane po wewnętrznej stronie ogrodzenia ochronnego (od strony drogi głównej).
  21. Ogrodzenia ochronne powinny spełniać odpowiednie cechy i parametry techniczne. Powinny być wykonane z siatki metalowej (o zmiennej wielkości oczek, które zmniejszają się ku dołowi) z metalowymi słupami. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 30 cm na fragmentach trasy kolidujących z korytarzami ekologicznymi a na pozostałych odcinkach powinna być zakopana na głębokość, co najmniej 10 cm celem stabilizacji jej dolnej krawędzi i zachowania szczelności ogrodzenia przy powierzchni terenu; Siatka powinna być zabezpieczona silnym naciąganiem aby mieć zapewnioną stabilność pionową konstrukcji, dopuszcza się odchylenia od pionu nie większe niż 1 cm. Rozstaw słupów nie powinien przekraczać 300 cm. Ogrodzenie powinno być prowadzone wzdłuż linii prostych, ewentualnie z łagodnymi łukami tzn. że załamania poszczególnych prostych odcinków płotu nie mogą być większe niż 15°. W przypadku, gdy ogrodzenia przecinają drogi technologiczne i gospodarcze dochodzące do planowanej drogi, należy zamontować zamykane bramy wjazdowe, najlepiej z samozamykaczem. Wysokość minimalna: 240 cm dla odcinka kolizji z krajowym korytarzem ekologicznym oraz odcinków kolizji z dolinami rzeki Zalesianki; 220 cm dla pozostałych odcinków.
  22. Aby zmniejszyć efekt bariery psychofizycznej należy zbudować osłony antyolśnieniowe w pobliżu wszystkich przejść dla dużych i średnich zwierząt. Osłony powinny być budowane powyżej wlotów przejść dolnych (możliwie blisko krawędzi jezdni) na długości 50 m od osi przejścia, w obu kierunkach. Zaleca się zastosowanie konstrukcji drewnianych o wysokości zgodnej z wysokością ogrodzeń ochronnych (220-240 cm); parkany drewniane będą spełniały jednocześnie funkcje ochrony antyolśnieniowej oraz akustycznej (w ograniczonym stopniu).
  23. Z uwagi na bliskie położenie przejścia dla zwierząt dużych w stosunku do węzłów Moszczanaka i Żyrzyn, zaleca się w rejonie węzła zastosowanie lamp emitujących światło w sposób kierunkowy w dół. Ponadto należy zastosować tu na długości minimum 80 m ekrany antyolśnieniowe.
  24. Wzdłuż osłon antyolśnieniowych i ogrodzeń ochronnych należy zastosować w miarę możliwości gęste, rzędowe nasadzenia krzewów o nieregularnej linii. Należy zastosować nasadzenia rzędowe pnączy na ogrodzeniach ochronnych i osłonach antyolśnieniowych. Zaleca się rozmieszczenie przy wylotach przejść dolnych większych głazów lub karpin (kilka-kilkanaście sztuk) uniemożliwiających przejazdu po powierzchni przejścia. Roślinność powinna zostać wprowadzone przy przejściach dla zwierząt w postaci nasadzeń rzędowych (co najmniej 2 rzędy) krzewów średnio i wysokopiennych, w więźbie

- nieregularnej (zwartej); roślinność należy wprowadzić wzdłuż ogrodzeń ochronnych na długości co najmniej 150 m. od przyczółków przejść dolnych. Materiał nasadzeniowy powinien być dobrze ukształtowany (bryła korzeniowa) i pochodzić z lokalnych szkólek.
25. Proponowane nasadzenia powinny płynnie łączyć się z nasadzeniami w rejonie przejść dla zwierząt. Gęste nasadzenia rzędowe należy wprowadzić wzdłuż ogrodzeń łączących się z czołem przejść dolnych (na długości 100 m – po 50 m w każdą stronę od osi obiektu). Powinny one tworzyć w obszarze dojść do przejść dolnych ciągle lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia.
  26. Na wylotach kanalizacji deszczowej odprowadzającej wody opadowe do odbiorników należy przewidzieć urządzenia podczyszczające (piaskowniki, separatory).
  27. Należy przewidzieć podczyszczanie wód opadowych na wylotach z rowów trawiastych do wód powierzchniowych (np. odstojniki).
  28. Parametry urządzeń podczyszczających (osadników, separatorów) należy dostosować do wielkości spływów wód z przynależnych zlewni oraz zdolności hydraulicznych odbiorników.
  29. Parametry zbiorników retencyjnych powinny pozwolić na przejście wód opadowych i roztopowych z przynależnej zlewni.
  30. Projektowany system odprowadzania wód opadowych i roztopowych z drogi musi zapewnić podczyszczenie wód opadowych do wymaganych parametrów w zakresie zawartości zawiesin ogólnych (do 100 mg/l) oraz węglowodorów ropopochodnych (do 15 mg/l).
  31. Zaproponowane rozwiązania w zakresie odwodnienia drogi nie mogą powodować zmian stosunków wodnych terenów przyległych.
  32. Parametry obiektów mostowych muszą pozwolić na bezkolizyjne przeprowadzenie wielkich wód, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy Prawo wodne.
  33. Lokalizację i wielkość przepustów ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do nich zlewni.
  34. Odpyły od przepustu nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji grunty osób trzecich.
  35. Zakres wymiany gruntów (dolina Zalesianki i Wieprza) dostosować do istniejących warunków geotechnicznych i zaplanować w sposób nie powodujący zmiany systemu krążenia wód podziemnych oraz naruszenia istniejących naturalnych kierunków spływu wód powierzchniowych.
  36. W rozwiązaniach projektowych uwzględnić fakt przejścia drogi w obszarze zalewowym rzeki Wieprz.
  37. Rozwiązać odprowadzanie ścieków bytowych z MOP w oparciu o zbiorniki bezodpływowe lub indywidualne systemy z uwzględnieniem istniejących warunków hydrogeologicznych oraz odbiorników.
  38. W rejonie węzła „Moszczanka” należy przewidzieć zastosowanie betonu odpornego na agresywne działanie wód podziemnych.
  39. Ewentualne prace odwodnieniowe nie mogą powodować szkód w stosunku do osób trzecich.

**4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenia występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.**

Przedsięwzięcie nie jest zaliczone do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

**II. Nie stwierdzam konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.**

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

### **III. Obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zostanie zrealizowany poprzez uwzględnienie warunków określonych w pkt. I.2 oraz zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.3 niniejszej decyzji.

2. Monitoring oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy prowadzić zgodnie z przepisami odrębnymi w tym zakresie (aktualnie Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392).

Pomiary hałasu w środowisku należy prowadzić na odcinkach drogi jednorodnych pod względem akustycznym.

3. Zaleca się, aby w ramach 4-letniego monitoringu (począwszy od 2 roku od oddania inwestycji do użytku) raz w roku (najlepiej późną wiosną lub wczesnym latem) przeprowadzić ocenę wykonanych działań określając udatność nasadzeń, a w przypadku stwierdzenia ubytków sukcesywnie je uzupełniać.

4. Zaleca się monitorowanie skuteczności ekologicznej zastosowanych działań minimalizujących barierowe oddziaływanie drogi na faunę. Monitoringiem należy objąć przejścia dla zwierząt dużych. W przypadku pozostałych rodzajów przejść (dla zwierząt średnich, małych oraz dla płazów) monitoringiem należy objąć grupę przejść wskazanych po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej.

Monitoring powinien objąć następujące etapy:

- wstępna kontrola wykorzystywania przejść, wykonana po oddaniu przejścia do eksploatacji, nie później niż 6 miesięcy,
- właściwa ocena skuteczności przejść, powinna być rozpoczęta najwcześniej 1 rok po oddaniu przejścia do eksploatacji, a zakończona, co najmniej 2-3 lata później,
- ocena wpływu przejść na populacje zwierząt i procesy ekologiczne, polegać będzie na ciągłych lub okresowych badaniach przez 5 lat od oddania przejścia do użytkowania, harmonogram należy opracować na podstawie wyników badań z lat wcześniejszych.

W ramach monitorowania przejść należy wykonać monitoring podstawowy (będzie miał on na celu potwierdzenie trafności lokalizacji obiektów oraz ich parametrów, potwierdzenie wykorzystywania przez gatunki docelowe i kluczowe oraz powinien zidentyfikować ewentualne błędy projektowe) oraz monitoring szczegółowy, który ma na celu szczegółowe potwierdzenie przydatności poszczególnych zastosowanych typów przejść dla konkretnych gatunków fauny oraz oszacowanie wpływu istniejących przejść dla zwierząt na zachowanie ciągłości funkcjonalnej siedlisk i korytarzy ekologicznych przecinanych przez drogę. Monitoring szczegółowy powinien być prowadzony po uzyskaniu wyników, (co najmniej wstępnych) monitoringu podstawowego.

### **IV. Wymagania dotyczące utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt. VI. niniejszej decyzji.

### **V. Nie nakładam obowiązku:**

1. Przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na realizację inwestycji drogowej.
2. Przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

### **VI. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie:**

1. Oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań minimalizujących ponadnormatywne poziomy hałasu, mających na celu zapewnienie ochrony terenów

zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz określenie rzeczywistego oddziaływania hałasu na te tereny.

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary hałasu w środowisku w punktach pomiarowych na odcinkach drogi jednorodnych pod względem akustycznym o orientacyjnej lokalizacji:

- w km 76+700 po zachodniej stronie drogi,
- w km 84+200 po wschodniej stronie drogi,
- w km 91+500 po wschodniej stronie drogi,
- w km 100+900 po wschodniej stronie drogi,
- w km 103+900 po wschodniej stronie drogi.

W analizie porealizacyjnej należy wykonać obliczenia akustyczne, które powinny swym zakresem obejmować wszystkie tereny zlokalizowane w sąsiedztwie drogi. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne, w tym dodatkowe zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych, a także technologiczne i organizacyjne, pozwalające na dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem drogi.

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

2. Wykonania (najlepiej późną wiosną lub wczesnym latem) oceny przydatności nasadzeń, a w przypadku stwierdzenia ubytków ich uzupełnienie.

3. Dokonania oceny prawidłowości wykonania przejść dla zwierząt (w tym należy sprawdzić zgodność z decyzjami oraz projektem budowlanym). Jeżeli, okaże się to konieczne, należy opracować program naprawczy pozwalający na zwiększenie efektywności wykorzystywania przejść. Na tym etapie należy dokonać wstępnej kontroli wykorzystywania przejść dla zwierząt (dużych, średnich, małych oraz płazów). Na podstawie wyników analizy porealizacyjnej należy wytypować grupę przejść dla zwierząt średnich, małych oraz dla płazów, które należałoby objąć programem monitoringu ich wykorzystywania, realizowanym w dłuższym okresie czasu.

4. Oceny skuteczności oczyszczania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi, w tym głównie z obiektów mostowych (estakad), węzłów drogowych, na podstawie badań prowadzonych po intensywnych opadach, na wylotach do wód powierzchniowych (rz. Zalesianka, rz. Wieprz) w zakresie zawartości:

- węglowodorów ropopochodnych, zawiesin ogólnych i chlorków.

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.

## **VII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

### **UZASADNIENIE**

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął w dniu 25 czerwca 2010r., wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, znak: GDDKiA-O/LU-P-4-ao-26/S17/I/10/10, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „*Budowa drogi ekspresowej S 17 odcinek Garwolin-Kurów w części od granicy woj. mazowieckiego i lubelskiego – węzeł Sielce (bez węzła)*”, z wariantem D rekomendowanym do realizacji.

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 z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, w związku z art. 173 ustawy z dnia 3 października 2008 r., planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających obligatoryjnego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z §4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz.1397), do postępowań w sprawie decyzji, o których mowa w art. 71 ust.1 oraz art. 72 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008r., wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

W związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r, w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku dołączono raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia, poświadczone przez właściwe organy kopie map ewidencyjnych oraz skrócony wypis z ewidencji gruntów, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie jest drogą publiczną, dla której nie jest wymagane dołączenie do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (art.74 ust.1 pkt 5 ww. ustawy z dnia 3 października 2008r.) oraz stwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami planu (art. 80 ust. 2 ww. ustawy).

Przedstawiony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko (skorygowany i przedłożony przy piśmie z dnia 22.11.2011r. oraz wyjaśnień z dnia 24.01.2011r.) opracowany przez Biuro Usług Projektowych „DROGPROJEKT” Sp. z o.o. w Lublinie, odpowiada wymogom art.66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

W trybie art. 21 ustawy z dnia 3 października 2008r. zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 2010/A/0074) oraz o raporcie oddziaływania na środowisko (nr wpisu 2010/E/0005).

Zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. Stosownie do art. 49 ww. ustawy w zw. z art. 74 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r., zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do inwestora i urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia (obwieszczenie zawiadamiające o wszczęciu postępowania administracyjnego z dnia 14.07. 2010 r., znak: RDOŚ-06- WOOŚ-6650/6-18/10/lp).

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 3 października 2008r., przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności, dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami oraz dostępność do złóż kopalin. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz

określono wymagania realizacji inwestycji. Uzyskano wymagane ustawą opinie oraz zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Zasięgnięto opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji (opinia z dnia 01.02.2011r., znak: DNS-NZ.700/14/2011.GT, pozytywnie opiniująca warunki realizacji określone w raporcie).

Zgodnie z postanowieniami art. 79 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008r. zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni licząc od dnia następnego od podania informacji do publicznej wiadomości, z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się z dokumentacją oraz opinią Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie, w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia.

O powyższym poinformowano poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 27.01.2011r., zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, a także przekazane do inwestora oraz urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem poinformowania w sposób zwyczajowo przyjęty.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego oraz postępowania z udziałem społeczeństwa do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął jeden wniosek, który dotyczył zmiany lokalizacji węzła „Żyrzyn” w ciągu drogi S17 (działki o nr ew. 584/5,584/3,583/3).

Zgodnie z informacją GDDKiA Oddział w Lublinie, przy projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej S 17 na odcinku Ryki - Kurów, w celu ograniczenia zajętości terenu, jak i z uwagi na występowanie w sąsiedztwie projektowanej drogi obszarów chronionych (Obszar Natura 2000 „Dolny Wieprz”, Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza”), a także dużych kompleksów leśnych, przyjęto zasadę wykorzystania istniejącego korytarza drogi krajowej nr 17, jako korytarza projektowanej drogi ekspresowej. Na etapie lokalizacji drogi brano pod uwagę zarówno aspekt środowiskowy, jak i aspekt społeczny (zminimalizowanie wyburzeń i zajętość nowych terenów). Jednocześnie wymogi techniczne, jakie są wymagane dla drogi ekspresowej nie pozwalają na lokalne zmiany jej przebiegu bez konsekwencji zmian na przyległym odcinku. Lokalizacja węzła jest konsensusem pomiędzy aspektami środowiskowymi, społecznymi i warunkami technicznymi oraz rolą jaką ten węzeł ma pełnić.

Ewentualna zmiana lokalizacji węzła „Żyrzyn” nawet w minimalnym stopniu spowodowałaby zmianę przebiegu, jak i parametrów nie tylko drogi ekspresowej na znacznym odcinku ale również drogi wojewódzkiej i powiatowej, które to drogi mają podłączenie do przedmiotowego węzła. Zmiana lokalizacji omawianego węzła w kierunku miejscowości Ryki spowodowałaby konieczność wyburzenia budynków mieszkalnych, co stworzyłoby kolejny konflikt społeczny i uwagi co do zasadności ewentualnych zmian.

Według opracowanej przez Biuro Projektowe dokumentacji technicznej części działek o nr ewid. 584/4, 584/3 i 583/3 usytuowane są w pasie drogowym przyszłej drogi ekspresowej S17. Oznacza to, że zostaną one nabyte w oparciu o przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. „o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych” ( Dz. U. Nr 193 z 2008r., poz.1194 z późn. zm.). Po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) na podstawie wykonanego operatu szacunkowego za utracone prawo własności do przedmiotowych działek będzie przysługiwało dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu odszkodowanie, przyznawane w drodze odrębnej decyzji administracyjnej. Działka o nr ewid.584/5 znajduje się poza granicą pasa drogowego.

Jeżeli okaże się, że pozostała część nieruchomości nie będzie nadawać się do

wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest obowiązany do nabycia tej części nieruchomości na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego.

Na obecnym etapie inwestor nie widzi możliwości uwzględnienia powyższych uwag z przyczyn zarówno technicznych i społecznych ale także środowiskowych.

W związku z powyższym organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po dokonanej analizie uznał, że nie jest możliwe pozytywne rozpatrzenie zgłoszonych uwag i wniosków.

Zgodnie z art.10 K.p.a. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony o możliwości zapoznania się z zebraną dokumentacją w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego dot. wniosku GDDKiA O/Lublin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez wydanie stosownego obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 03.03.2011r., znak: WOOS.4200.1.1.2011.LP. Zawiadomiono strony umieszczając informację na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie, a także przekazano obwieszczenie do inwestora, urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

Przedsięwzięcie jakim jest „Budowa drogi ekspresowej S 17 odcinek Garwolin-Kurów w części od granicy woj. mazowieckiego i lubelskiego – węzeł Sielce (bez węzła)”, zostało zaplanowane w celu polepszenia bezpieczeństwa i warunków ruchu oraz zdrowia i życia ludzi w pobliżu istniejącej drogi krajowej Nr 17.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie stanowić będzie niezależną trasę komunikacyjną służącą sprawnemu przeprowadzeniu transportu drogowego z ominięciem miasta Ryki i nie jest powiązane technologicznie z innymi przedsięwzięciami. Węzeł drogowy „Sielce” stanowić będzie połączenie drogi ekspresowej S17 z projektowanym II etapem budowy obwodnicy m. Puławy, leżącej w ciągu drogi ekspresowej S12 Piotrków Trybunalski – Radom – Puławy- Lublin – Piaski – Dorohusk. Droga ekspresowa po zrealizowaniu może funkcjonować jako samodzielna budowla wyposażona w drogowe obiekty inżynierskie.

Przebieg trasy drogi ekspresowej S17 był rozważany w następujących opracowaniach:

1) „Stadium koncepcji programowej przebudowy drogi krajowej nr 17 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Zakręt – granica woj. lubelskiego” – opracowanie sporządzone w 2008 r. przez: BPRW S.A., EUROSTRADA Sp. z o.o., POMOST S.C.

Opracowanie obejmuje ustalenie przebiegu drogi ekspresowej S17 na odcinku położonym w granicach woj. mazowieckiego.

2) „Aneks do koncepcji programowej drogi ekspresowej S-17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku węzeł „Sielce” (k/Kurowa) – węzeł „Dąbrowica” (k/Lublina) – po nowym przebiegu trasy w stosunku do istniejącej drogi nr 17” – opracowanie sporządzone w 2001/2002 r. przez BUP „Drogoprojekt” Spółka z o.o. w Lublinie.

Opracowanie obejmuje ustalenie przebiegu drogi ekspresowej S17 na odcinku od węzła drogowego „Sielce” w kierunku m. Lublin.

3) „Dokumentacja techniczna w stadium Projektu Budowlanego i Wykonawczego wraz z Materiałami Przetargowymi dla II etapu budowy obwodnicy m. Puławy” – opracowanie będące w trakcie realizacji przez Konsorcjum: DHV POLSKA Spółka z o.o. w Warszawie oraz BUP „Drogoprojekt” Spółka z o.o. w Lublinie.

Opracowanie obejmuje projekt budowlany i wykonawczy budowy drogi ekspresowej S12 na odcinku od m. Puławy do węzła drogowego „Sielce” k/Kurowa, gdzie łączą się dwie drogi ekspresowe: S12 oraz S17.

4) „Wariantowy przebieg trasy z elementami przyrodniczymi” do „Koncepcji programowej drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku: granica województw mazowieckiego i lubelskiego – węzeł „Sielce” (k/Kurowa)”. Opracowanie sporządzone zostało przez BUP „Drogoprojekt” Sp. z o.o. w Lublinie w 2008 r. i obejmowało szczegółowe rozpatrzenie wszystkich wariantów przebiegu trasy drogi ekspresowej: A, A1, B, C oraz D.

Prace związane ze sporządzeniem koncepcji przebiegu trasy drogi ekspresowej S17 poprzedzono szczegółową analizą materiałów wyjściowych tj:

- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego poszczególnych gmin,
- dotychczasowe opracowania związane z planowanym przebiegiem drogi ekspresowej,
- istniejące zagospodarowanie obszaru przez który ma przebiegać droga,
- istniejące uwarunkowania przyrodnicze, w tym w szczególności obszary chronione: Obszary Natura 2000, Obszary Chronionego Krajobrazu,
- parametry techniczne istniejącej drogi krajowej Nr 17 (w aspekcie możliwości wykorzystania istniejącej drogi dla potrzeb drogi ekspresowej).

Szczególną uwagę zwrócono na poszukiwanie jak najkorzystniejszego przejścia drogi w stosunku do obszarów:

- a) miasto Ryki,
- b) Specjalny Obszar Ochrony Natura 2000 „Dolny Wieprz” PLH060051,
- c) Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza”,
- d) Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór”.

W ramach opracowania „Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowe” wstępnie rozpatrzono następujące warianty przebiegu omawianej trasy:

- wariant 0 – wariant bezinwestycyjny; droga ekspresowa S17 przebiega ciągiem istniejącej drogi krajowej Nr 17,
- wariant A – wariant inwestycyjny; trasę drogi ekspresowej zaprojektowano (generalnie) po prawej (zachodniej) stronie istniejącej drogi krajowej Nr 17,
- wariant A1 – wariant inwestycyjny; wariant A1 opracowano w ramach wariantu A, na odcinku przejścia przez obszar gminy Ułęż trasę drogi ekspresowej poprowadzono po lewej (wschodniej) stronie istniejącej drogi krajowej (na pozostałych odcinkach trasa będzie zgodnie z wariantem A),
- wariant B – wariant inwestycyjny; istniejącą drogę krajową Nr 17 przewiduje się wykorzystać do poprowadzenia zachodniej jezdni drogi ekspresowej, drugą jezdnię przewiduje się zlokalizować po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej,
- wariant C – wariant inwestycyjny; wariant ten może funkcjonować zarówno w ramach wariantu A, jak i w ramach wariantu B; przebieg trasy według tego wariantu charakteryzuje się mniejszą ingerencją w obszary leśne oraz większym oddaleniem trasy drogi od specjalnego obszaru ochrony siedlisk,
- wariant D – wariant inwestycyjny; wariant D opracowano w ramach wariantu A, na odcinku od granicy województw do m. Ryki trasę drogi ekspresowej poprowadzono po wschodniej stronie drogi krajowej, omijając zabudowę wsi Niwa Babicka i Stara Dąbia (na dalszym odcinku trasa będzie zgodnie z wariantem A).

Przy wyborze najlepszego wariantu przyjęto 5-cio punktową skalę ocen, od rozwiązania najbardziej korzystnego dla danego kryterium (5 pkt.) do najmniej korzystnego.

L.p.	KRYTERIUM OCENY	WARIANT					
		0	A	A1	B	C	D
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1.	Długość	5	5	5	5	4	4
2.	Długość obiektów inżynierskich	1	5	5	5	4	4



L.p.	KRYTERIUM OCENY	WARIANT					
		0	A	A1	B	C	D
3.	Długość dróg dojazdowych	1	4	4	1	5	5
4.	Powierzchnia terenu do wykupu	1	5	4	5	2	3
5.	Zgodność z MPZP	5	5	5	5	1	3
6.	Kolizyjność z elementami ochrony środowiska	4	5	5	5	2	5
7.	Zajęcie terenu objętego ochroną obszarową	5	4	4	4	2	5
8.	Procentowe zmniejszenie powierzchni siedlisk przyrodniczych	5	3	3	3	4	5
9.	Kolizyjność z elementami ochrony konserwatorskiej	5	5	5	5	1	5
10.	Powierzchnia terenów objęta ochroną przed hałasem znajdująca się w ponadnormatywnym zasięgu	1	3	3	3	3	5
11.	Konsultacje społeczne	1	3	1	2	1	5
-	<b>RAZEM</b>	<b>34</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>43</b>	<b>29</b>	<b>49</b>

W wyniku przeprowadzonego porównania poszczególnych wariantów przebiegu trasy drogi ekspresowej należy uznać, iż najbardziej korzystnymi rozwiązaniami są warianty A i D. Ze względów społecznych i technicznych oraz uwzględniając postulaty i oczekiwania lokalnej społeczności, wariantem rekomendowanym jest wariant D.

Planowana inwestycja na etapie realizacji i eksploatacji będzie związana z emisją hałasu.

Na etapie budowy drogi źródłem hałasu będzie praca sprzętu ciężkiego wykonującego prace budowlane i dowóz materiałów na plac budowy. Z raportu wynika, że sprzęt stosowany podczas budowy może być w bezpośrednim jego sąsiedztwie źródłem dźwięku o poziomie od ok. 80 dB do 100 dB. Oddziaływania w zakresie wpływu okresu realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny będą miały charakter krótkotrwały i zanikną po zakończeniu robót budowlanych.

Dla ograniczenia uciążliwości okresu realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>) i ograniczyć jednoczesną pracę urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu oraz zaplecze budowy zlokalizować jak najdalej od budynków zabudowy mieszkaniowej.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w postaci emisji do powietrza substancji pochodzących od pojazdów wykorzystywanych do budowy obiektu (koparki, spycharki, frezarki, zmywarki, przewoźne agregaty prądotwórcze, walce drogowe, dźwigi, ciężarówki, rozścielacze mas bitumicznych). Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały, nie spowodują trwałych zmian w środowisku i zakończą się po wykonaniu inwestycji.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia zastosowane zostaną gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. Masy bitumiczne przewożone będą na miejsce budowy środkami transportu wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu do powietrza. Dla ograniczenia uciążliwości okresu realizacji przedsięwzięcia należy plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów.

W raporcie wykonano obliczenia prognozowanego rozprzestrzeniania się emisji hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, w wyniku ruchu drogowego.

Prognozowane są przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, emitowanego w wyniku ruchu drogowego na terenach chronionych akustycznie, występujących w rejonie drogi, a największy zasięg oddziaływania w tym zakresie prognozowany jest w porze nocy.

W celu ograniczenia uciążliwości związanych z wpływem ruchu drogowego na klimat akustyczny, zaplanowano budowę ekranów akustycznych. Podstawą do propozycji zabezpieczeń akustycznych był prognozowany wpływ przedsięwzięcia na klimat akustyczny dla prognozy ruchu dla 2025 roku.

Zastosowanie ekranów akustycznych, zapewni dotrzymanie standardów klimatu akustycznego na terenach chronionych akustycznie.

Jednak dla określenia rzeczywistego oddziaływania hałasu na tereny chronione akustycznie oraz oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań minimalizujących ponadnormatywne poziomy hałasu, mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem niezbędne jest wykonanie analizy porealizacyjnej.

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary hałasu oraz obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z uwzględnieniem rzeczywistego natężenia ruchu drogowego oraz ukształtowania i zagospodarowania terenu.

Na etapie wykonywania analizy porealizacyjnej należy również zweryfikować skuteczność zaproponowanych ekranów akustycznych.

Obowiązek wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej nałożono w pkt. VI decyzji.

Analizą porealizacyjną należy objąć cały odcinek planowanej do realizacji drogi. W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na obszarach podlegających ochronie akustycznej należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne, w tym dodatkowe zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych, a także technologiczne i organizacyjne pozwalających na dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem drogi.

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

W raporcie dokonano analizy wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza w okresie eksploatacji drogi. Z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza wynika, że nie prognozuje się przekroczeń standardów jakości powietrza w okresie eksploatacji drogi, w wyniku emisji związanej z ruchem drogowym.

Na terenie otaczającym inwestycję znajdują się obszary objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.), są to: obszary chronionego krajobrazu oraz obszary Natura 2000.

Inwestycja koliduje na długości około 11,7 km z Obszarem Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza”. Droga S17 na odcinku od 89+130 km do 100+880 km przechodzi przez obszar chronionego krajobrazu oraz na odcinku od 88+350 km do 89+130 km przebiega w bezpośrednim jego sąsiedztwie. Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza” funkcjonuje zgodnie z Rozporządzeniem Nr 38 Wojewody Lubelskiego z dnia 16 lutego 2006 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu "Pradolina Wieprza" (Lubel.06.59.1151). Obszar ten obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnią funkcję korytarzy ekologicznych.

Inwestycja na odcinku od km 105+600 do km 107+900 przebiega w odległości około 150 m od granic Obszaru Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór”. Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” funkcjonuje zgodnie z Rozporządzeniem Nr 41 Wojewody Lubelskiego z dnia 17 lutego 2006 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu "Kozi Bór" (Lubel.06.65.1226). Obszar ten obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość

zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych.

Zgodnie z art. 24 pkt 2 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz.1220 z późn. zm.) zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą inwestycji celu publicznego. Nie mniej jednak w toku oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano możliwe oddziaływanie przedsięwzięcia w kontekście osiągania celów ochrony OChK „Pradolina Wieprza” oraz OChK „Kozi Bór”, tj. zachowania cech krajobrazu oraz funkcji korytarza ekologicznego. W decyzji wprowadzono warunki pozwalające na uniknięcie lub ograniczenie ingerencji przedsięwzięcia w warunki przyrodnicze obu obszarów chronionego krajobrazu na etapie realizacji oraz eksploatacji drogi. Na etapie realizacji inwestycji zwrócono uwagę na lokalizację baz materiałowych oraz zaplecza budowy, zabezpieczenie placów budowy oraz harmonogram prac uwzględniający okresy lęgowe, rozrodcze oraz sezony migracji. Na etapie eksploatacji inwestycji konieczne jest zastosowanie środków zapewniających drożność korytarzy migracyjnych, poprzez budowę przejść dla zwierząt, wygrodzenie drogi oraz zastosowanie płotków naprowadzających. W toku postępowania wykazano, że przy zastosowaniu określonych w niniejszej decyzji środków łagodzących, budowa oraz funkcjonowanie projektowanego przedsięwzięcia nie będzie powodowało znaczącego oddziaływania na Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza” oraz Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” ani innych zakłóceń w osiągnięciu celów ochrony Obszarów.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji znajduje się obszar Natura 2000 „Dolny Wieprz” PLH 060051. Inwestycja przecina go na długości ok.0,7 km. W toku oceny oddziaływania na środowisko dokonano analizy oddziaływania na integralność obszaru Natura 2000, tj. spójność czynników strukturalnych i funkcjonalnych warunkujących zrównoważone trwanie populacji gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000.

Obszar Natura 2000 „Dolny Wieprz” PLH 060051 został uznany przez Komisję Europejską jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty (Decyzja Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy Dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny). Obszar ten obejmuje rozległą, płaską dolinę rzeki Wieprz. Rzeka na tym odcinku zachowała naturalny, silnie meandrujący charakter z licznymi starorzeczami i zastoiskami. W dolinie Wieprza położonych jest kilka kompleksów stawów, na terenie obszaru dominują rozległe, ekstensywnie użytkowane łąki o zmiennym uwilgotnieniu, lokalnie występują płaty łągów i zakrzaczeń wierzbowych oraz płaty muraw napiaskowych. W południowo-zachodniej części ostoi znajduje się kompleks leśny z zespołem wydm oraz zbiornikiem wodnym - Jezioro Piskory. Dolina pełni funkcję korytarza ekologicznego o randze krajowej oraz jest to ważna ostoja ptaków wodno - błotnych.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych w obszarze SOO „Dolny Wieprz” stwierdzono 7 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG (39% powierzchni) oraz 7 gatunków z Załącznika II tej Dyrektywy (w tym 1 gatunek z kategorią A, 2 gatunki z kategorią B i 2 gatunki z kategorią C).

Siedliskami będącymi przedmiotem ochrony dla obszaru są: 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (kat.A), 3270 zalewane muliste brzegi rzek (kat. C), 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe *Koelerion glaucae* (kat. B), 6430 ziołorośla górskie *Adenostylion alliariae* i ziołorośla nadrzeczne *Convolvuletalia sepium* (kat.C), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris* (kat.B), 7230 górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk (kat.C), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion* (kat. B). Stanowisko marsylii czterolistnej *Marsilea quadrifolia* (kat.A), będącej przedmiotem ochrony

w obszarze, znajduje się w znacznej odległości od inwestycji, w związku z tym należy wykluczyć negatywne oddziaływanie na ten gatunek.

Gatunkami stanowiącymi przedmioty ochrony obszaru są zwierzęta: wydra *Lutra lutra* (kat. C), kumak nizinny *Bombina bombina* (kat. B), boleń *Aspius aspius* (kat. B), piskorz *Misgurnus fossilis* (kat. B). Inwestycja będzie oddziaływać tylko na niewielkiej powierzchni siedlisk wykorzystywanych przez te gatunki. Nie spowoduje ona znaczących strat w powierzchni siedlisk przez nie wykorzystywanych. Negatywne oddziaływania związane z ewentualnym płoszeniem dotyczą jedynie etapu realizacji inwestycji. Wszystkie prace związane z realizacją inwestycji prowadzone będą w sposób, który będzie minimalizował ewentualne negatywne oddziaływania na te gatunki. Główne działania łagodzące dotyczyć będą przede wszystkim etapu realizacji inwestycji (harmonogram prac, lokalizacji baz materiałowych i dróg technologicznych, ogrodzenie terenu).

Technologia budowy mostu na Wieprzu wymaga budowy drogi technologicznej o długości około 50 m. Droga budowana będzie na terenie, na którym nie występują siedliska cenne dla obszaru. Według autorów raportu droga nie zmieni warunków przepływu wód oraz warunków hydrologicznych w dolinie Wieprza. Po okresie eksploatacji drogi technologicznej, nie dłuższym niż 8 miesięcy, zostanie ona rozebrana a teren przez nią zajęty zostanie doprowadzony do stanu wyjściowego.

Analizując wpływ inwestycji na gatunki będące przedmiotem ochrony w obszarze należy w celu minimalizacji negatywnych oddziaływań zastosować odpowiednie warunki niniejszej decyzji. Na etapie realizacji inwestycji należy prowadzić prace zgodnie z harmonogramem, który uwzględniać będzie okresy rozrodcze zwierząt oraz okresy migracji. Ponadto nie należy lokalizować baz materiałowych i sprzętowych na terenie obszaru Natura 2000 a plac budowy należy ogrodzić tak aby nie stanowił on pułapki dla zwierząt, w tym płazów. W celu zapewnienia drożności lokalnych szlaków migracji należy na etapie eksploatacji umożliwić płazom swobodne przemieszczanie się w poprzek drogi dzięki realizacji przejść dla zwierząt.

W toku oceny siedliskowej, w oparciu o materiał dowodowy w postaci raportu o oddziaływaniu na środowisko, organ stwierdził, iż inwestycja, po zastosowaniu środków minimalizujących, nie będzie w sposób znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska oraz siedliska gatunków, dla ochrony których ustanowiono obszary Natura 2000 „Dolny Wieprz”. Oddziaływania zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji, nie spowodują znaczącego ubytku siedlisk oraz siedlisk gatunków dla ochrony których ustanowiono obszar oraz nie narusza jego integralności. Ponadto zastosowane środki łagodzące spowodują zmniejszenie oddziaływań negatywnych.

W toku prowadzonej procedury organ ocenił wpływ inwestycji na zasoby przyrodnicze znajdujące się poza siecią obszarów Natura 2000.

Siedliska przyrodnicze w rejonie planowanej inwestycji, w dużej mierze nie należą (poza obszarami Natura 2000 oraz OChK) do cennych przyrodniczo. Są to w dużej mierze siedliska przekształcone, z dominacją pól uprawnych oraz w mniejszym stopniu łąk. Ubytki powierzchni siedlisk przyrodniczych nie będą stanowiły znaczącego oddziaływania na środowisko. W trakcie inwentaryzacji stwierdzono występowanie 3 gatunków roślin będących pod ścisłą ochroną gatunkową oraz 3 gatunków będących pod ochroną częściową. Autorzy raportu nie wykazali aby na etapie realizacji inwestycji doszło do zniszczenia stanowiska roślin będących pod ochroną gatunkową. Realizacja inwestycji nie spowoduje zniszczenia stanowisk chronionych gatunków zwierząt.

Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie inwestycji na zasoby przyrody żywej prace należy prowadzić w sposób, który będzie minimalizował te oddziaływania. Wszelkie prace realizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych, należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć ich negatywny wpływ na przyrodę. Muszą być one realizowane w

odpowiednim czasie, harmonogram prac powinien uwzględniać okresy wegetacyjne roślin, sezon lęgowy ptaków, okresy migracji płazów oraz okresy rozrodcze ryb.

Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. od początku września do końca lutego, co pozwoli ograniczyć negatywne oddziaływania na chronione gatunki ptaków oraz nietoperzy.

Jak wynika z raportu, wpływ inwestycji na siedliska i gatunki chronione, można uznać po zastosowaniu środków łagodzących, za nieznaczący. Dotyczy to zarówno zasobów populacyjnych gatunków chronionych oraz skali ubytków lub obniżenia jakości siedlisk oraz ich fragmentacji.

Budowa drogi stanowi bardzo poważne utrudnienie dla zwierząt, jest dla nich barierą fizyczną (sztuczna modyfikacja terenu, ogrodzenia ochronne), jak również psychofizyczną (infrastruktura związana z utrzymaniem dróg, emisja hałasu, dodatkowe światła). Inwestycja przecina jedną z odnóg południowo-centralnego głównego korytarza migracyjnego. Korytarz ten składa się z kilku przeplatających się ciągów, które w rejonie inwestycji biegną wzdłuż doliny Wisły i Wieprza, poprzez Lasy Kozłowieckie, Lasy Koziego Boru oraz lasy w rejonie Puław i Kazimierza Dolnego. Korytarz ten posiada istotne znaczenie dla migracji i dyspersji dużych ssaków oraz istotne znaczenie dla spójności strukturalnej sieci Natura 2000. Inwestycja przecina korytarz na odcinku od Sierskowoli po Żyrzyn oraz od Woli Osińskiej po Kurów. Ponadto inwestycja przecina regionalne i lokalne korytarze migracyjne.

W celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt należy umieścić 11 przejść dla zwierząt dużych, 2 przejścia dla zwierząt średnich, 17 przejść dla zwierząt małych (w tym 14 przepustów). Przejścia dla zwierząt dużych muszą spełniać wymagania wszystkich gatunków ssaków kopytnych (w tym łosia) oraz drapieżnych (w tym wilka i rysia). Przejścia dla zwierząt średnich muszą posiadać parametry optymalne dla dzika i sarny. Wszystkie przejścia duże i średnie będą wykorzystywane także przez małe ssaki, płazy, gady i bezkręgowce. Przejścia dla małych zwierząt mają na celu zachowanie ciągłości obszarów siedliskowych i szlaków migracyjnych małych ssaków (łasicowate, gryzonie, owadożerne) oraz ssaków ziemnowodnych (wszystkie gatunki) – obiekty połączone z ciekami wodnymi. Przejścia będą wykorzystywane także przez średnie ssaki żyjące w norach (głównie lis). Przejścia dla małych zwierząt służą także płazom i bezkręgowcom naziemnym. Wskazane jest rozważenie wyposażenia przejść dla zwierząt w doświetlenie ich (np. w pasie zieleni). Aby przejścia dla zwierząt spełniały swoją rolę należy w odpowiedni sposób zagospodarować ich powierzchnię oraz obszar sąsiedni, stosując m.in. odpowiednie nasadzenia drzew, krzewów oraz bylin i traw. W przypadku niektórych przejść dla zwierząt dużych i średnich oraz przejść dla płazów, należy zastosować ogrodzenia ochronno-naprowadzające. Aby ograniczyć śmiertelność zwierząt w wyniku kolizji i wypadków komunikacyjnych należy zastosować ogrodzenia ochronne, które będą spełniać dodatkową funkcję naprowadzania zwierząt do powierzchni przejść. Ogrodzenia należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerować w teren otaczający.

Z uwagi na powiązanie analizowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami zidentyfikowano obszar inwestycji, gdzie może wystąpić skumulowany efekt barierowy dla przemieszczania się zwierząt. Jest to końcowy odcinek inwestycji dochodzący do węzła Sielce (oddziaływania drogi S17 odcinek węzeł „Sielce” – węzeł „Witosa”, droga ekspresowa S-12 - obwodnica miasta Puław). Dla zachowania ciągłości korytarza konieczna jest budowa na wszystkich ww. drogach przejść dla dużych zwierząt o zsynchronizowanej lokalizacji. Działania te zostały uwzględnione w materiałach do decyzji środowiskowej dla drogi ekspresowej S17, jak i drogi ekspresowej S12. W związku z bliską lokalizacją przejść dla zwierząt dużych w pobliżu węzłów Żyrzyn i Moszczanka konieczne będzie zastosowanie dodatkowych rozwiązań, które umożliwią zwierzętom swobodne korzystanie z przejść. Po oddaniu do użytku inwestycji zaleca się wykonanie analizy porealizacyjnej oraz monitoringu,

których celem będzie weryfikacja założeń prognozy oddziaływania na środowisko oraz określenie skuteczności wykonanych urządzeń zabezpieczających oraz zastosowanych środków minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko. W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać ocenę udatności nasadzeń, a w przypadku stwierdzenia ubytków ich uzupełnienie. Ponadto należy dokonać oceny prawidłowości wykonania przejść dla zwierząt, a jeżeli okaże się to konieczne, należy opracować program naprawczy pozwalający na zwiększenie efektywności wykorzystywania przejść. Ponadto zaleca się monitorowanie skuteczności ekologicznej zastosowanych działań minimalizujących barierowe oddziaływanie drogi na faunę. Monitoringiem należy objąć przejścia dla zwierząt dużych. W przypadku pozostałych rodzajów przejść (dla zwierząt średnich, małych oraz dla płazów) monitoringiem należy objąć grupę przejść wskazanych po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej.

Południowa część projektowanego przedsięwzięcia położona jest w obrębie GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska”, a północna w obrębie GZWP Nr 215 „Subniecka Warszawska”.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych. Odległość projektowanej drogi od strefy ochrony pośredniej komunalnego ujęcia wody w Rykach wynosi ok. 650 m. Najbliżej projektowanej drogi znajduje się ujęcie wody w Żyrzynie - ok. 200 m i w Parafiancie - ok. 250 m.

Nie przewiduje się oddziaływania drogi ekspresowej na ww. ujęcia wody. Planowane przedsięwzięcie przecina pradolinę rzeki Wieprz oraz prowadzone jest w obszarze zalewowym. Rzeka silnie meandruje a w dolinie występuje wiele starorzeczy, w różnym stadium rozwoju.

Droga będzie prowadzona estakadami przez rzekę Zalesiankę w km 10+665 i 3+950, przez rzekę Wieprz mostem w km 17+900 oraz estakadą przez ciek Duży Pioter.

Odwodnienie utwardzonej powierzchni drogi odbywać się będzie poprzez spływy wód z jezdni, pasów awaryjnych i opasek ku krawędzi nawierzchni i dalej do odpowiednich urządzeń odwadniających a następnie do odbiorników. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych z urządzeń odwadniających będą istniejące rowy melioracyjne, cieki bez nazwy oraz rzeka Zalesianka i Wieprz.

Kanalizacja deszczowa planowana jest na odcinkach drogi wg wariantu D:

w km 83+171,48-83+571,48; 96+961,48-98+701,48; 101+135,39-102+294,86.

Wszystkie obiekty mostowe, wiadukty i węzły drogowe będą wyposażone w kanalizację deszczową. Kanalizacja deszczowa projektowana jest na węzłach drogowych „Ryki”, „Moszczanka”, „Skrudki”, „Żyrzyn”, „Sielce”. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z odcinków kanalizacji deszczowej do odbiorników planowane jest przez urządzenia podczyszczające (osadniki, separatory). Przewiduje się odprowadzanie wód opadowych roztopowych wylotami kanalizacyjnymi do rzeki Zalesianki (km rzeki ok. 10+665 i 3+950), rzeki Wieprz (km rzeki ok. 17+900), Duży Pioter. Dokładna lokalizacja wylotów kanalizacyjnych zostanie ustalona na etapie projektu technicznego.

Na wylotach rowów trawiastych do odbiorników (wód powierzchniowych) zalecono w raporcie podczyszczanie wód opadowych w odstojnikach, z uwagi na zakładaną redukcję w rowach trawiastych zanieczyszczeń zawiesiny ogólnej do 40%.

W miejscach gdzie nie ma odbiorników wód opadowych przewidziano wykonanie zbiorników retencyjnych (4 szt.) w km 96+961,48 (str. lewa i prawa) oraz 102+204,86 (str. lewa i prawa).

Realizacja drogi w niewielkim stopniu zmieni stosunki wodne terenu, przez który przebiega. Naturalne kierunki spływu wód będą utrzymane przez wykonanie przepustów i mostów. Parametry ich powinny pozwolić na bezkolizyjne przeprowadzenie wód z przynależnej zlewni. Ewentualne zamiany położenia pierwszego poziomu wód czwartorzędowych mogą wystąpić w okresie budowy i będą jedynie okresowe.

W świetle wykonanych wierceń i badań makroskopowych w raporcie wydzielono 13 warstw geotechnicznych. Nasyp niebudowlany (grunty nienośne) stwierdzono m.in. na brzegu rzeki Wieprz w km 91,042 oraz u podnóża nasypu drogi krajowej nr 17 w pobliżu rozlewisk w m. Kolonia Kośmin (km 92,600). Grunty słabonośne lub nienośne występują w dolinie rz.

Zalesianki (km 81,380 i km 87,740), cieków bez nazwy (km 86,290, 87,204 i km 91,042), rozlewisk (km 92,600), w dolinie rz. Wieprz (km 91,042).

Grunty mało spoiste stwierdzono w rejonie estakady nad doliną Zalesianki (km 81,380) oraz w dolinie cieków bez nazwy w rejonie wiaduktu nad drogą krajową nr 48 w Moszczance. W ramach planowanego przedsięwzięcia niezbędna będzie wymiana gruntów w dolinie Zalesianki i Wieprza. Prace te należy dostosować do istniejących warunków geotechnicznych i zaplanować w sposób nie powodujący zmiany systemu krążenia wód podziemnych oraz naruszenia istniejących naturalnych kierunków spływu wód powierzchniowych.

Wody podziemne pierwszego poziomu wodonośnego zalegają na głębokościach od 5,0 m na zachodzie do 20,0 m na wschodzie. Głębokość zalegania wód podziemnych uwarunkowana jest sąsiedztwem rzeki Wieprz, Zalesianka oraz stawów hodowlanych i rozlewisk. Wody podziemne w rejonie terenów, na których zalegają grunty organiczne (np. węzeł „Moszczanka”) mogą być agresywne w stosunku do betonu.

MOP należy lokalizować poza dolinami rzek i cieków oraz poza obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Powinny być wyposażone w systemy podczyszczania wód opadowych i szczelne zbiorniki do gromadzenia ścieków bytowych odbieranych przez uprawnione podmioty bądź systemy oczyszczania ścieków w miejscu ich powstawania do wymaganych parametrów.

Planowane przedsięwzięcie przebiega w obszarze GZWP Nr 215 „Subniecka Warszawska”, gdzie trzeciorzędowe wody podziemne podlegają szczególnej ochronie oraz w obszarze GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska”, gdzie kredowe wody podziemne podlegają ochronie. Wody użytkowych poziomów wodonośnych zalegają na znacznych głębokościach i charakteryzują się napiętym zwierciadłem wody. Z uwagi na istniejące warunki hydrogeologiczne wody są dobrze izolowane od potencjalnych zanieczyszczeń antropogenicznych.

Wody opadowe zostaną oczyszczone w stopniu zapewniającym zachowanie wymagań rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz.984 z późn. zm.) w zakresie zawartości zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych.

Przy prawidłowej eksploatacji zastosowanych urządzeń podczyszczających, odprowadzane wody opadowe z powierzchni drogi nie powinny wpływać na zmianę stosunków wodnych w rejonie projektowanej drogi.

Planowany zakres prac ziemnych i inżynierskich przy zastosowaniu systemu odwodnienia drogi nie powinien zmienić reżimu hydrologicznego, hydrodynamicznego oraz hydrochemicznego wód powierzchniowych i podziemnych.

Ponadto, eksploatacja powinna być prowadzona zgodnie z zaleceniami zawartymi w instrukcji obsługi i konserwacji urządzeń wodnych, a czynności z nią związane odnotowane w zeszycie eksploatacji (§ 21 ww. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006r.). Wody opadowe i roztopowe wprowadzane do wód lub do ziemi z urządzeń oczyszczających o przepustowości nominalnej większej niż 300 l/s będą podlegały obowiązkowi badań w zakresie normowanych wskaźników zanieczyszczeń, wykonanych w czasie trwania opadu, co najmniej dwa razy w roku, w okresie wiosny i jesieni.

Celem dokonania oceny skuteczności oczyszczania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi zalecono przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w zakresie zawartości węglowodorów ropopochodnych, zawiesin ogólnych i chlorków na wylotach do wód powierzchniowych rzeki Zalesianki i rzeki Wieprz.

Zgodnie z art. 122 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t.j. z 2005 r. Dz. U. Nr 239, późn. zm.) na wykonanie urządzeń wodnych oraz szczególnie korzystanie z wód wymagane jest uzyskanie pozwoleń wodnoprawnych.

Przebieg projektowanej trasy nie koliduje z granicami udokumentowanych złóż kopalin pospolitych ani także z granicami złóż eksploatowanych obecnie na podstawie koncesji. Przy wyborze optymalnego wariantu przebiegu drogi emisja odpadów na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia nie ma istotnego znaczenia ponieważ niezależnie od wariantu wielkości emisji odpadów są zbliżone i nie mają wpływu na wybór wariantu najkorzystniejszego dla środowiska.

Projektowana droga ekspresowa S17 nie przebiega w obszarach bliskiego sąsiedztwa z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków, na które by mogła oddziaływać. Najbliżej (ok. 400m) omawianego przedsięwzięcia znajduje się zespół dworsko – parkowy z zabudowaniami folwarcznymi w miejscowości Sarny, wpisany do rejestru zabytków woj. lubelskiego decyzją Głównego Konserwatora Zabytków z dnia 02.04.1962 r. znak K1.IV.R.584/62 oraz decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 04.07.1996 r.

W miejscowości Żyrzyn – Kosmowo w lesie w osi projektowanej drogi ekspresowej S17, zlokalizowana jest mogiła powstańców styczniowych z 1863 r. wraz z pomnikiem, która zgodnie z pismem Konserwatora Zabytków wymaga przeniesienia przed przystąpieniem do robot (obiekt objęty ochroną poprzez ustalenia MPZP gminy Żyrzyn). W strefie oddziaływania drogi znajdują się także stanowiska archeologiczne zarejestrowane podczas ewidencji zabytków archeologicznych wymagające weryfikacji lokalizacji w stosunku do planowanego przebiegu drogi.

W przypadku stwierdzenia podczas prac ziemnych nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, relikwów zabudowy lub zabytków ruchomych, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, a także zabezpieczyć go i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub gdy nie jest to możliwe, właściwego wójta lub burmistrza.

W przypadku, gdy przydrożne krzyże, kapliczki znajdują się na trasie projektowanego wariantu drogi dopuszcza się ich przeniesienie w inne miejsce, w uzgodnieniu i w oparciu o wytyczne wydane przez Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie.

Uwzględniając przedstawione warunki należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należytym wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej ( rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r.w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej).

Biorąc pod uwagę okoliczności, o których mowa w art. 82 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008r., w sentencji niniejszej decyzji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm.). Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dane na temat przedsięwzięcia, pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko.

Ze względu na znaczną odległość planowanej inwestycji od najbliższej granicy Polski realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko. Nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa (wniosek inwestora z dnia 31.03.2011r.) Ustalenie rygoru natychmiastowej wykonalności



decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uzasadnione jest ważnym interesem społecznym. Nadanie rygoru umożliwi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie sprawne przeprowadzenie prac przygotowawczych zmierzających do złożenia wniosku do Wojewody Lubelskiego w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194, z późn. zm.) o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji a także na szybką realizację tego przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja planowana jest do wykonania z budżetu państwa przy znacznym udziale środków pomocowych Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Planowana budowa drogi krajowej nr 17 na odcinku Garwolin - Kurów jest etapem budowy drogi ekspresowej S17, która w całości stanowić będzie główny szlak tranzytowy o charakterze krajowym jak i międzynarodowym. Trasa ekspresowa S-17 stanowi więc ważny szlak komunikacyjny w skali kraju ale ma przede wszystkim podstawowe znaczenie dla zapewnienia sprawnego połączenia najważniejszych ośrodków gospodarczych województwa lubelskiego – zarówno między sobą, jak też z Warszawą, centralną Polską oraz krajami Unii Europejskiej.

Mając na uwadze uwarunkowania społeczno-ekonomiczne regionu, realizacja planowanej inwestycji będzie jednym z elementów, który przyczyni się do wzmocnienia integralności przestrzennej województwa, podniesienia jego pozycji w rankingu konkurencyjności polskich regionów a w efekcie poprawy sytuacji społecznej i gospodarczej Lubelszczyzny.

Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewni pełne wykorzystanie środków przyznanych już na ten cel z Unii Europejskiej, objętych szczególnym reżimem w zakresie terminów realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych, co w konsekwencji pozwoli na przygotowanie inwestycji do realizacji bez zagrożenia ich utraty.

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

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

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

### **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. 74 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione poprzez obwieszczenie w siedzibie organu wydającego decyzję, przez urzędy gmin właściwe ze względu na przedmiot ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, pod adresem: <http://lublin.rdos.gov.pl>.

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

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje wymienione w art. 72 ustawy z dnia 3 października 2008 r., w tym decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i stanowi załącznik do wniosku o wydanie tej decyzji.

Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008r., złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot na który została przeniesiona ta decyzja otrzymali przed upływem ww. terminu od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

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.



Z urz. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Lublinie  
dr Jerzy [Signature]  
Zastępca Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Lublinie

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie,  
ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.
3. A/a

Do wiadomości:

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie

Załącznik do decyzji  
Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska  
w Lublinie  
z dnia 18 kwietnia 2011 r.  
znak: WOOŚ.4200.1.1.2011.LP

**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 (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – węzeł „Sielce” (k/Kurowa). Jest częścią ciągu drogi ekspresowej S17, realizowaną na terenie województwa lubelskiego i połączoną z planowanym układem komunikacyjnym w węźle „Sielce”. Węzeł drogowy „Sielce” stanowił będzie połączenie drogi ekspresowej S17 z projektowanym II etapem budowy obwodnicy m. Puławy, leżącej w ciągu drogi ekspresowej S12 Piotrków Trybunalski – Radom – Puławy-Lublin – Piaski – Dorohusk. Droga ekspresowa po zrealizowaniu stanowić będzie niezależną trasę komunikacyjną służącą sprawnemu przeprowadzeniu transportu drogowego z ominięciem miasta Ryki i może funkcjonować jako samodzielna budowla wyposażona w drogowe obiekty inżynierskie.

Odcinek drogi krajowej Nr 17 planowany do realizacji położony jest w całości w obszarze administracyjnym województwa lubelskiego, powiat Ryki oraz powiat Puławy. Długość trasy wg wariantu proponowanego (D) wynosi 35,138km.

Planowana inwestycja jest zadaniem dwuetapowym:

- etap I obejmuje budowę drogi ekspresowej dwujezdniowej o czterech pasach ruchu (2 jezdnie po 2 pasy ruchu),
- etap II obejmuje dobudowę (w ramach pasa dzielącego jezdnie) dodatkowych pasów ruchu i uzyskanie przekroju dwujezdniowego o sześciu pasach ruchu (2 jezdnie po 3 pasy ruchu).

Projektowane zagospodarowanie terenu obejmuje:

- budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej,
- budowę węzłów drogowych na skrzyżowaniach z ważniejszymi drogami,
- budowę przejazdów drogowych na skrzyżowaniach z drogami bocznymi,
- budowę obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, estakady),
- budowę bezkolizyjnych z trasą obwodnicy przejść dla zwierząt,
- przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego w związku z ograniczeniem dostępności do trasy drogi ekspresowej (obsługa ruchu lokalnego),
- budowę Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP),
- budowę i przebudowę infrastruktury technicznej.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna drogi – S (droga ekspresowa),
- prędkość projektowa –  $V_p = 100$  km/h,
- prędkość miarodajna –  $V_m = 110$  km/h,
- typ przekroju poprzecznego – szlakowy,

- liczba jezdni – 2,
- liczba pasów ruchu –  $2 \times 2 = 4$ , docelowo –  $2 \times 3 = 6$ ,
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość jezdni –  $2 \times 7,00 \text{ m} = 14,00 \text{ m}$ , docelowo –  $2 \times 10,50 = 21,00 \text{ m}$ ,
- szerokość pasa awaryjnego –  $2 \times 2,50 \text{ m}$ ,
- szerokość pobocza gruntowego – 1,75 m,
- szerokość pasa dzielącego jezdnie – 12,00 m (w tym opaski utwardzone –  $2 \times 0,50 \text{ m}$ ), docelowo - 5,00 m (w tym opaski utwardzone –  $2 \times 0,50 \text{ m}$ ),
- skrajnia pionowa – 5,00 m,
- kategoria ruchu drogowego – KR6,
- obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś.

Efektom realizacji przedsięwzięcia będzie m.in. wyeliminowanie ruchu samochodów ciężarowych z obszaru miasta Ryki, poprawa bezpieczeństwa i warunków bytowania ludności zamieszkałej w pobliżu istniejącej drogi, a także skrócenie czasu podróży oraz poprawa obecnych warunków ruchu, efektem czego będzie zmniejszenie ilości emitowanych do powietrza zanieczyszczeń.

Z up. Agencji Ochrony Środowiska i Lublinie  
 Ochrony Środowiska i Lublinie  
 Dr Jerzy Krawczyński  
 Zastępca Dyrektora  
 Ochrony Środowiska i Lublinie

