



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE**

RDOŚ-06-WOOS-6650/45-25/09/lp

GENERALNA DYREKCYJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W LUBLINIE
Otrzymano nr
DNIA: 2009 -12- 17
SKIEROWANO DO *M 935*
Pion dnia
Wydział dnia

Lublin, 16 grudnia 2009 r.

*2P+(P-4)+P-2
2009/12/17
*[Signature]**

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit.a 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. 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. 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 „Budowa drogi ekspresowej S 17 odcinek Kurów-Lublin-Piaski zadanie nr 1, 2, 3, 4: Odcinek Kurów (od węzła „Sielce” wraz z węzłem) – węzeł „Witosa” z włączeniem do drogi Lublin – Piaski” wg wariantu rekomendowanego przez inwestora - wariant 1 z wariantem A włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 do planowanej drogi ekspresowej w węzle „Przybysławice” na odcinku węzeł „Sielce”- węzeł „Dąbrowica”, wariant I – na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa”, i jednocześnie

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowana inwestycja polega na budowie drogi ekspresowej S17 na odcinku Kurów - Lublin - Piaski od węzła „Sielce” do węzła „Witosa”. Na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa” droga ta stanowić będzie północny i wschodni fragment obwodnicy miasta Lublina.

Parametry techniczne projektowanej drogi będą następujące:

- klasa drogi – S (droga ekspresowa),
- prędkość miarodajna – 110 km/h,
- obciążenie – 115 kN/oś,
- ilość jezdni – 2,
- ilość pasów ruchu w I etapie - 2 x 2 (węzeł Sielce – węzeł „Dąbrowica” oraz węzeł Lubartów – węzeł „Witosa”); 2 x 3 (węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Lubartów”),

- docelowa ilość pasów ruchu – 2 x 3,
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość pasa awaryjnego – 2,50 m,
- szerokość opaski bezpieczeństwa – 0,50 m,
- szerokość pasa dzielącego w docelowym rozwiązaniu - 4,00 - 5,00 m (w tym opaski bezpieczeństwa).

Obszar planowanego przedsięwzięcia obejmuje teren województwa lubelskiego, powiatów: puławskiego (gmina Końskowola, gmina Kurów, gmina Markuszów), lubelskiego (gmina Garbów, gmina Jastków, gmina Niemce, gmina Wólka, miasto Lublin i graniczy z gminą Głusk) oraz świdnickiego (gmina Świdnik). Projektowana trasa ominie centra większych miejscowości, w tym również miasto Lublin, a poprzez dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej usprawni ruch i przyczyni się do poprawy jego bezpieczeństwa.

Powiązanie z istniejącą siecią drogową realizowane będzie poprzez bezkolizyjne skrzyżowania dwupoziomowe.

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) w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dnia (w godz. 6.⁰⁰ - 22.⁰⁰), należy ograniczyć równoczesną pracę sprzętu emitującego hałas o dużym natężeniu,
- 2) zaplecze budowy powinno być zlokalizowane jak najdalej od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanych na terenach sąsiadujących z projektowaną drogą ekspresową,
- 3) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie budowy należy :
 - a) ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy; należy stosować do podbudowy gotowe, mieszanki wytwarzane w wytwórniach,
 - b) masy bitumiczne transportować wywrotkami posiadającymi zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu,
 - c) plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów,
- 4) w celu minimalizacji oddziaływania emisji wprowadzanych do powietrza w wyniku ruchu drogowego na jakość powietrza, należy wykonać nasadzenia zieleni izolacyjnej z wykorzystaniem gatunków odpornych na zanieczyszczenia powietrza, wykonanie dodatkowych nasadzeń zaleca się również w celu zrekompensowania wycinki drzew i krzewów oraz poprawy estetyki krajobrazu,
- 5) należy ograniczać przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska przyrodniczego do niezbędnego minimum. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi oraz gleby należy zachować odpowiedni reżim technologiczny, w tym: właściwie zabezpieczenie miejsca robót, zbiorników, maszyn, urządzeń, użytkowanych i składowanych materiałów oraz rozmieszczenia organizowanych na czas realizacji inwestycji miejsc magazynowania odpadów, miejsc stacjonowania pojazdów prowadzących prace budowlane, niezbędnej infrastruktury dla pracowników budowlanych itp. Należy zoptymalizować lokalizację tras dojazdowych do miejsca budowy inwestycji. Dla ograniczenia bezpośredniego

- zniszczenia siedlisk roślin wskazane jest unikanie wprowadzania ciężkiego sprzętu oraz składowania materiałów na teren nieobjęty inwestycją,
- 6) z uwagi na niebezpieczeństwo zanieczyszczenia warstwy wodonośnej, tereny zaplecza budowy oraz składowisk materiałów nie mogą być lokalizowane w dolinie rzek: Bystrzycy, Ciemięgi Kurówki, Białki oraz innych większych cieków bez nazwy, w rejonie ujęć wód podziemnych oraz ich stref ochronnych oraz na terenie obszaru źródłiskowego (położonego na odcinku Węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica w pobliżu rzeki Ciemięgi),
 - 7) teren przeznaczony na zaplecze budowy oraz bazę materiałową należy uszczelnić, celem zapobiegania przedostawaniu się węglowodorów ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. W przypadku składowania substancji stałych lub ciekłych stwarzających zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego należy zapewnić odprowadzanie wód opadowych oraz ich podczyszczanie do wymaganych parametrów,
 - 8) teren zapleczy budowy należy wyposażyć w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych,
 - 9) należy zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac w obszarach wrażliwych na zanieczyszczenie, tj. w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska”) oraz w obszarze leja depresyjnego wytworzonego w wyniku eksploatacji ujęć wód podziemnych zlokalizowanych na terenie miasta Lublina,
 - 10) zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie cieków i zbiorników wodnych oraz nie dopuścić do zanieczyszczenia wód zawiesinami i ich zamulenia. W miejscach, gdzie trasa przebiega w pobliżu cieków powierzchniowych po wykonaniu nasypów i wykopów należy umocnić skarpy i obsiać je trawą,
 - 11) właściwie utrzymywać i konserwować urządzenia podczyszczające wody opadowe,
 - 12) odwodnienie drogi należy dostosować do warunków zewnętrznych, w celu ograniczenia do minimum możliwości zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych,
 - 13) wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od początku marca do końca sierpnia),
 - 14) należy zabezpieczyć drzewa, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy; prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarcia kory i uszkodzeń systemu korzeniowego, stosując specjalne osłony zabezpieczające poszczególne drzewa,
 - 15) należy wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów, w celu odtworzenia strefy ekotonowej na obrzeżach Lasu Rejkowizna (w km 21+150 do ok. 22+900), która będzie stanowić strefę buforową lasu. Zaleca się wykorzystanie następujących gatunków: dąb szypułkowy, grab pospolity, kłon pospolity, lipa drobnolistna, leszczyna pospolita, trzmielina pospolita, suchodrzew pospolity,
 - 16) w celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt należy na odcinku węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica – umieścić 3 przejścia dla zwierząt dużych, 7 przejść dla zwierząt średnich, 23 przejścia dla zwierząt małych oraz 4 przejścia dla płazów, natomiast na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Witosza należy wykonać 1 przejście dla zwierząt dużych, 4 przejścia dla zwierząt średnich oraz 14 dla zwierząt małych,
 - 17) należy odtworzyć zbiorniki wodne, jako środek łagodzący zasypanie zbiorników na trasie inwestycji w km 132+800 oraz 133+130,
 - 18) w celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ptaki i ich siedliska prace budowlane należy prowadzić w ograniczonym zakresie przestrzennym, aby w jak najmniejszym stopniu zniszczyć siedliska ptaków,

- 19) 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,
- 20) wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy itp.) należy prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie dolin rzek: Bystrzycy, Ciemięgi, Kurówki, Białki,
- 21) 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,
- 22) szczególną uwagę należy zwrócić na minimalizację negatywnego wpływu budowy estakady na projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”. Należy zwrócić uwagę na sposób prowadzenia robót (zwłaszcza budowy drogi technologicznej i dróg roboczych), tak aby prowadzić je w sposób, który zminimalizuje efekt zagęszczenia gruntów podczas przemieszczania się po nim ciężkiego sprzętu, czyli ograniczy efekt bariery geologicznej wpływającej na krążenie wód gruntowych,
- 23) wszelkie prace terenowe związane z regulacją koryta Bystrzycy należy ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić w sposób, który w nieznacznym stopniu będzie zaburzał przepływ oraz powodował mętnienie wody w rzece,
- 24) należy ograniczyć w czasie funkcjonowanie drogi technologicznej do okresu nie dłuższego niż 18 miesięcy, w miarę możliwości koncentrując prace w okresie letnim, kiedy siedlisko łąki trzęślicowej charakteryzuje się zwiększoną odpornością na ograniczenie uwilgotnienia,
- 25) zagrożone przez inwestycję osobniki goździka pysznego należy przenieść na wskazane stanowisko, które nie zostanie zniszczone w czasie realizacji inwestycji,
- 26) należy zapewnić prawidłową organizację robót, placu budowy, prawidłową obsługę maszyn, zgodnie z opracowanym przez wykonawcę robót projektem organizacji pracy i placu budowy uwzględniającym odpowiednie zabezpieczenia,
- 27) zaplecza budowy oraz bazy materiałowe należy lokalizować na terenach przeznaczonych pod pas drogowy, a jeżeli nie jest to możliwe na terenach o możliwie najniższych klasach bonitacji gleb. Po zakończeniu prac teren należy przywrócić do stanu sprzed rozpoczęcia robót,
- 28) szerokość pasa zajętego pod budowę powinna mieścić się w liniach rozgraniczających,
- 29) wytworzone odpady powinny być magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, poza rejonami dolin rzecznych, zbiorników wodnych oraz obszarami bardzo wysokiego stopnia zagrożenia głównego użytkowego poziomu wód podziemnych w rejonie węzłów "Mełgiewska" i "Witosa",
- 30) wytworzone odpady powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi w miejscu realizacji inwestycji. W sytuacji gdy jest to niemożliwe odpady powinny zostać unieszkodliwione. Unieszkodliwione poprzez składowanie mogą zostać wyłącznie odpady, których unieszkodliwienie w inny sposób nie jest możliwe,
- 31) masy ziemne, spełniające standardy jakości gleby i ziemi, powinny zostać w pierwszej kolejności wykorzystane przy realizacji inwestycji, do robót ziemnych,
- 32) usuwanie wyrobów zawierających azbest, z budynków przeznaczonych do wyburzenia w związku z realizacją przedsięwzięcia, oraz sposób postępowania z

odpadami zawierającymi azbest powinny odpowiadać wymogom określonym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. z 2004 r. Nr 71, poz. 649),

- 33) gleby z obszaru zajętego pod drogę i pobocza o wysokiej przydatności rolniczej – klasa I-IVa należy zagospodarować przy realizacji inwestycji, do umocnienia skarp i urządzania terenów zieleni izolacyjnej, a przede wszystkim wykorzystać do produkcyjnego wykorzystania w rolnictwie,
 - 34) należy zabezpieczyć miejsca robót i tak zorganizować prace budowlane przy realizacji przedsięwzięcia aby maksymalnie ograniczyć możliwość zanieczyszczenia gleby poza obszarem drogi, materiałami budowlanymi,
 - 35) przed przystąpieniem do prac ziemnych uzgodnić sposób ograniczenia powierzchni udokumentowanego złoza „Żulin” z organem administracji geologicznej w wyniku trwałego zajęcia północnej części złoza przez obwodnicę,
 - 36) przed przystąpieniem do prac ziemnych uzgodnić rozwiązania kolizji przebiegu trasy obwodnicy przez rejon występowania złóż kruszywa naturalnego w rejonie węzła „Kurów”,
 - 37) zagospodarowanie terenu zajętego pod inwestycję, na terenie powstałych w wyniku eksploatacji wyrobisk, powinno uwzględniać zabezpieczenie wyrobisk poeksploatacyjnych; prace na tym terenie należy skoordynować z pracami rekultywacyjnymi wyrobisk,
 - 38) prace budowlane (pogłębienie, budowa rowów, prace na poboczu) w pobliżu wszystkich krzyży i kapliczek przydrożnych, które nie będą wymagały przeniesienia należy prowadzić ze szczególną ostrożnością oraz zabezpieczyć je przed uszkodzeniem i zapyleniem,
 - 39) obiekty małej architektury (krzyże, kapliczki) kolidujące z wariantem realizacyjnym należy przenieść w miejsce wskazane przez lokalną społeczność,
 - 40) należy przeprowadzić archeologiczne badania przedinwestycyjne a prace ziemne prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym,
 - 41) w przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, reliktyw zabudowy i zabytków ruchomych, na całym obszarze inwestycji należy wstrzymać prowadzone prace w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych,
 - 42) w przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy powiadomić o tym niezwłocznie regionalnego dyrektora ochrony środowiska, a jeżeli nie jest to możliwe - właściwego wójta, burmistrza albo prezydenta miasta.
- 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:

ODCINEK WĘZEŁ „SIELCE” – WĘZEŁ „DĄBROWICA”

- ekran akustyczny w km od 116+000 do 116+325 – po lewej stronie drogi, o długości 325 m i wysokości 4 m,

- ekran akustyczny w km od 121+675 do 121+985 – po lewej stronie drogi, o długości 310 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 122+775 do 123+125 – po lewej stronie drogi, o długości 350 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 124+225 do 124+565 – po lewej stronie drogi, o długości 340 m i wysokości 3,50 m,
- ekran akustyczny w km od 124+825 do 125+255 – po lewej stronie drogi, o długości 430 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 128+900 do 129+225 – po lewej stronie drogi, o długości 325 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km 130+825 (przy drodze krajowej Nr 12/17) – po lewej stronie drogi, długości 100 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 130+780 do 130+905 – po lewej stronie drogi, o długości 125 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km 130+865 (na łącznicy) – po lewej stronie drogi, o długości 170 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 133+150 do 133+375– po lewej stronie drogi, o długości 225 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 133+450 do 133+820– po lewej stronie drogi, o długości 370 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 134+850 do 135+385– po lewej stronie drogi, o długości 535 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 136+625 do 136+975– po lewej stronie drogi, o długości 350 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 137+280 do 137+580– po lewej stronie drogi, o długości 300 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km 138+220 (zlokalizowany na łącznicy) – po lewej stronie drogi, długości 415 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 120+700 do 121+070 – po prawej stronie drogi, o długości 370 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 124+200 do 124+500 – po prawej stronie drogi, o długości 300 m i wysokości 3,5 m,
- ekran akustyczny w km od 127+590 do 127+850 – po prawej stronie drogi, o długości 260 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 129+265 do 129+665 – po prawej stronie drogi, o długości 400 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 129+940 do 130+290 – po prawej stronie drogi, o długości 350 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 130+330 do 130+850 – po prawej stronie drogi, o długości 520 m i wysokości 4 m,
- ekran akustyczny w km od 133+400 do 133+825 – po prawej stronie drogi, o długości 425 m i wysokości 5,5 m,
- ekran akustyczny w km od 137+325 do 137+675 – po prawej stronie drogi, o długości 350 m i wysokości 4 m,

WŁĄCZENIE DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 826 DO DROGI EKSPRESOWEJ S 17 W WĘŻLE „PRZYBYSŁAWICE”

- ekran akustyczny po stronie północnej istniejącej drogi krajowej Nr 12/17 – od km 584+434 w kierunku wschodnim, o długości 265 m i wysokości 4,5 m,
- ekran akustyczny po stronie południowej istniejącej drogi krajowej Nr 12/17 – od km 584+434 w kierunku wschodnim, o długości 150 m i wysokości 4,5 m.

ODCINEK WĘZEŁ „DĄBROWICA” – WĘZEŁ „WITOSA”

- ekran akustyczny w km od 0+515 do 0+705 – po lewej stronie drogi, o długości 190 m i wysokości 4,5 m,
- ekran akustyczny w km od 1+200 do 1+525 – po lewej stronie drogi, o długości 325 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 1+875 do 2+100 – po lewej stronie drogi, o długości 225 m i wysokości 3,0 m,
- ekran akustyczny w km od 2+905 do 3+165 – po lewej stronie drogi, o długości 260 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 5+280 do 5+540 – po lewej stronie drogi, o długości 260 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 5+860 do 6+420 – po lewej stronie drogi, o długości 560 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 6+810 do 6+925 – po lewej stronie drogi, o długości 115 m i wysokości 4,5 m,
- ekran akustyczny w km od 6+940 do 7+150 – po lewej stronie drogi, o długości 210 m i wysokości 4,5 m,
- ekran akustyczny w km 9+825 (na łącznicy) – po lewej stronie drogi, o długości 515 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km 10+320 (na łącznicy) – po lewej stronie drogi, o długości 1000 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 12+670 do 13+100 – po lewej stronie drogi, o długości 430 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 13+225 do 13+450 – po lewej stronie drogi, o długości 225 m i wysokości 3,0 m,
- ekran akustyczny w km od 15+680 do 16+105 – po lewej stronie drogi, o długości 425 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 18+600 do 18+945 – po lewej stronie drogi, o długości 345 m i wysokości 5,5 m,
- ekran akustyczny w km od 19+320 do 19+550 – po lewej stronie drogi, o długości 230 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 19+720 do 19+900 – po lewej stronie drogi, o długości 180 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 20+200 do 20+400 – po lewej stronie drogi, o długości 200 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 24+085 do 24+280 – po lewej stronie drogi, o długości 195 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km 0+400 (na łącznicy) – po prawej stronie drogi, o długości 305 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 2+905 do 3+405 – po prawej stronie drogi, o długości 500 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 3+420 do 3+595 – po prawej stronie drogi, o długości 175 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 5 + 295 do 5+535 – po prawej stronie drogi, o długości 240 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 6+525 do 6+930 – po prawej stronie drogi, o długości 405 m i wysokości 4,5 m,
- ekran akustyczny w km od 7+380 do 7+675 – po prawej stronie drogi, o długości 295 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km od 9+020 do 9+595 – po prawej stronie drogi, o długości 575 m i wysokości 4,5 m,
- ekran akustyczny w km 10+000 (na łącznicy) – po prawej stronie drogi, o długości 255 m i wysokości 4,0 m,
- ekran akustyczny w km 10+150 (na łącznicy) – po prawej stronie drogi, o długości 260 m i wysokości 3,5 m,
- ekran akustyczny w km od 11+050 do 11+275 – po prawej stronie drogi, o długości 225 m i wysokości 4,0 m,

- ekran akustyczny w km od 12+460 do 12+670 – po prawej stronie drogi, o długości 210 m i wysokości 4,0 m,
 - ekran akustyczny w km od 13 + 040 do 13+510 – po prawej stronie drogi, o długości 470 m i wysokości 4,5 m,
 - ekran akustyczny w km od 15+665 do 15+985 – po prawej stronie drogi, o długości 320 m i wysokości 4,0 m,
 - ekran akustyczny w km 15+670 (na łącznicy) – po prawej stronie drogi, długości 125 m i wysokości 4,0 m,
 - ekran akustyczny w km od 18+700 do 18+945 – po prawej stronie drogi, o długości 245 m i wysokości 4,0 m,
 - ekran akustyczny w km od 19+260 do 19+605 – po prawej stronie drogi, o długości 345 m i wysokości 4,0 m,
 - ekran akustyczny w km 22+750 (przy drodze krajowej Nr 12/17 i łącznicy) – po prawej stronie drogi, o długości 465 m i wysokości 5,0 m,
 - ekran akustyczny w km od 23+170 do 23+625 – po prawej stronie drogi, o długości 455 m i wysokości 4,0 m,
 - ekran akustyczny w km 23+400 (przy drodze krajowej Nr 12/17) – po prawej stronie drogi, o długości 280 m i wysokości 4,0 m.
- 2) przy projektowaniu odwodnienia drogi i podczyszczania wód opadowych należy przeanalizować uwarunkowania fizjograficzne, hydrograficzne, hydrogeologiczne, przyrodnicze, strefy i obszary ochronne, istniejącą infrastrukturę wodno-kanalizacyjną, prognozy w zakresie zawartości zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych wpływających z powierzchni projektowanej trasy, celem ograniczenia do minimum możliwości zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych,
 - 3) należy stosować sposoby odwodnienia drogi opierające się na systemie zwykłych, odkrytych rowów trawiastych, rowów o umocnionym dnie, szczelnych rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej,
 - 4) należy zastosować szczelną kanalizację deszczową dla wód opadowych odprowadzanych z obiektów mostowych oraz z estakady do rzeki Bystrzycy, Ciemięgi, Kurówki i Białki, z możliwością zamknięcia odpływu wód z kanalizacji do rzeki, celem ograniczenia bezpośredniego odpływu wód opadowych do cieków naturalnych,
 - 5) szczelny system odwodnienia (szczelne rowy drogowe i kanalizacja drogowa) należy wykonać w obszarach wrażliwych na zanieczyszczenie wód podziemnych, powierzchniowych i gruntu (w dolinach rzek, na obszarach źródłiskowych, w rejonie ujęć wód podziemnych i ich stref ochronnych, na terenie obszarów chronionych oraz na terenach o bardzo wysokim i wysokim stopniu zagrożenia wód podziemnych GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska”),
 - 6) przed odprowadzaniem wód opadowych do odbiorników (tj. rzeka Bystrzyca, Ciemięga, Kurówka oraz mniejsze cieki bez nazwy, rowy melioracyjne) należy zastosować urządzenia podczyszczające zawiesiny (osadniki, piaskowniki),
 - 7) należy zastosować odpowiednie urządzenia podczyszczające (osadniki, separatory substancji ropopochodnych) przed zrzutem wód opadowych do rzeki Bystrzycy w sąsiedztwie projektowanego obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” oraz do rzeki Ciemięgi, której fragment objęty jest ochroną w ramach Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemięgi”,
 - 8) należy wprowadzić system oszczędnego stosowania soli do zwalczania śliskości w obrębie doliny Bystrzycy,
 - 9) wody opadowe i roztopowe ujęte w systemy kanalizacyjne, odprowadzane do wód lub do ziemi nie mogą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych,

- 10) należy przewidzieć zabezpieczenia dla wód powierzchniowych w przypadku wystąpienia poważnej awarii (wypadku transportowego o poważnych skutkach),
- 11) budowa i przebudowa urządzeń wodnych (rowy melioracyjne, przepusty, wyloty kanalizacyjne itp.) nie może zmieniać stosunków wodnych, zakłócać reżimu hydrologicznego wód powierzchniowych i prawidłowego funkcjonowania urządzeń melioracyjnych,
- 12) w przypadku braku w terenie naturalnych odbiorników wód opadowych w postaci cieków lub rowów melioracyjnych należy zastosować, w zależności od istniejących warunków hydrogeologicznych, szczelne zbiorniki o funkcji retencyjnej lub zbiorniki infiltracyjne, infiltracyjno-retencyjne,
- 13) należy zastosować właściwe rozwiązania odprowadzania wód opadowych z obiektów Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) i Obwodu Utrzymania (OU), w tym zastosowanie zabezpieczeń środowiska gruntowo-wodnego w projektowanym Obwodzie Utrzymania (OU) drogi ekspresowej w rejonie Kurowa oraz zaprojektowanie odrębnego systemu kanalizacji sanitarnej dla ścieków bytowych z ww. obiektów,
- 14) projektowany sposób odwodnienia drogi nie może powodować szkód w stosunku do osób trzecich. Szczególną ostrożność należy zachować przy projektowaniu odwodnienia węzła „Włodawa” w km 15 + 680 drogi,
- 15) opracować projekt monitoringu stanu wód podziemnych w dolinie rzeki Bystrzycy w rejonie projektowanego obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, oraz monitoringu chemizmu wód powierzchniowych rzeki Bystrzycy, zgodnie z ustaleniami raportu,
- 16) lokalizacja nasadzeń zieleni 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,
- 17) 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),
- 18) aby ograniczyć ilość zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni, należy zrezygnować z nasadzeń gatunków, które posiadają owoce, będące pokarmem dla ptaków (jarzab pospolity, róża – wszystkie gatunki, głóg– wszystkie gatunki, bez czarny, irga błyszcząca, porzeczką alpejską, kalina koralowa, dereń świdwa, jeżyna),
- 19) wzdłuż osłon antyolśnieniowych i ogrodzeń ochronnych należy zastosować gęste, rzędowe nasadzenia krzewów i pnączy o nieregularnej linii. Zaleca się rozmieszczenie przy wylotach przejść dolnych większych głązów (kilka-kilkanaście sztuk) uniemożliwiających przejazdy po powierzchni przejścia,
- 20) 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 ciągłe lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia,
- 21) w celu minimalizacji wpływu projektowanej drogi na ciągłość obszarów siedliskowych i korytarzy ekologicznych należy wykonać przejścia dla zwierząt dużych, średnich, małych oraz płazów. Przejścia dla zwierząt dużych powinny spełniać wymagania wszystkich gatunków ssaków kopytnych (w tym łosia) oraz drapieżnych (w tym wilka i rysia). Przejścia dla zwierząt średnich powinny 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. Przejścia dla płazów mają umożliwić przekraczanie drogi dużej liczbie osobników płazów w trakcie masowych migracji wiosennych i jesiennych,

- a) przejścia dla zwierząt dużych, o minimalnych parametrach: h – wysokość (światło pionowe), d – szerokość (światło poziome), c – współczynnik ciasnoty względnej, należy zlokalizować w następującym kilometrażu:

ODCINEK WĘZEL „SIELCE” – WĘZEL „DĄBROWICA”

- km 108+752 - przejście dolne zespolone z mostem nad ciekim bez nazwy; minimalne wymiary: $h \geq 5,0$ m, $d \geq 18,0$ m, $c \geq 1,5$,
- km 111+761 - przejście dolne zespolone z mostem nad ciekim bez nazwy, minimalne wymiary: $h \geq 4,5$ m, $d \geq 20,0$ m, $c \geq 1,5$,
- km 113+745 - przejście dolne zespolone z ciekim – most nad Białką; minimalne wymiary: $h \geq 5,0$ m, $d \geq 18,0$ m, $c \geq 1,5$.

ODCINEK WĘZEL „DĄBROWICA” – WĘZEL „WITOSA”

- km 15+400 - przejście dolne zespolone – estakada nad Bystrzycą, minimalne wymiary: $h \geq 4,5$ m, $d \geq \text{ok. } 1000$ m, $c \geq 1,5$.

- b) przejścia dla zwierząt średnich, o minimalnych parametrach: h – wysokość (światło pionowe), d – szerokość (światło poziome), c – współczynnik ciasnoty względnej, należy zlokalizować w następującym kilometrażu:

ODCINEK WĘZEL „SIELCE” - WĘZEL „DĄBROWICA”

- km 119+882 - przejście dolne zespolone z ciekim - most nad Białką II, minimalne wymiary: $h \geq 3,0$ m, $d \geq 12,0$ m, $c \geq 0,7$,
- km 126+988 - przejście dolne zespolone z ciekim- most nad Kurówką, minimalne wymiary: $h \geq 3,5$ m, $d \geq 18,0$ m, $c \geq 0,7$,
- km 128+369 - przejście dolne zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 3,5$ m, $d \geq 10,0$ m, $c \geq 0,7$,
- km 129+624 - przejście dolne zespolone z ciekim i drogą lokalną, minimalne wymiary: $h \geq 3,5$ m, $d \geq 10,0$ m, $c \geq 0,7$,
- km 133+315 - przejście dolne zespolone z ciekim- most nad Ciemięgą, minimalne wymiary: $h \geq 4,0$ m, $d \geq 20,0$ m, $c \geq 0,7$,
- km 134+630 - przejście dolne, minimalne wymiary: $h \geq 3,5$ m, $d \geq 10,0$ m, $c \geq 0,7$,
- km 136+825 - przejście dolne, minimalne wymiary: $h \geq 3,5$ m, $d \geq 8,0$ m, $c \geq 0,7$.

ODCINEK WĘZEL „DĄBROWICA” – WĘZEL „WITOSA”

- km 1+740 - przejście dolne, minimalne wymiary: $h \geq 3,0$ m, $d \geq 8,0$ m, $c \geq 0,7$
- km 4+320 - przejście dolne zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 3,0$ m, $d \geq 8,0$ m, $c \geq 0,7$
- km 7+450 - przejście dolne, minimalne wymiary: $h \geq 3,0$ m, $d \geq 8,0$ m, $c \geq 0,7$
- km 21+040 - przejście dolne zespolone z linią kolejową, minimalne wymiary: $h \geq 3,5$ m, $d \geq 10,0$ m, $c \geq 0,7$

- c) 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:

ODCINEK WEZŁ „SIELCE” - WEZŁ „DĄBROWICA”

- km 107+300 - minimalne wymiary: $h \geq 1$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 110+110 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 112+320 - minimalne wymiary: $h \geq 1$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 112+480 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 112+720 - minimalne wymiary: $h \geq 1$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 113+450 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 114+989 - przejście zespolone z przejazdem gospodarczym, nawierzchnia drogi gruntowa, pasy terenu po obu jej stronach o szer. min. $2 \times 1,0$ m,
- km 116+120 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 116+490 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 119+473 - przejście z przepustem minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 119+662 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 121+880 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 122+980 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 124+140 - przejście z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 124+930 - przejście z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 126+540 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 128+019 - przejście zespolone z wiaduktem, gruntowe pasy o szer. min. $2 \times 2,0$ m,
- km 131+470 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 132+060 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 132+885 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 135+440 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 136+260 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 137+327 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$.

ODCINEK WEZŁ „DĄBROWICA” – WEZŁ „WITOSA”

- km 0+600 - minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 2+540 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 3+625 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 4+955 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 6+260 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 8+970 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 11+830 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
- km 12+800 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,

- km 14+320 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
 - km 16+450 - przejście, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
 - km 18+075 - przejście zespolone z ciekim, minimalne wymiary: $h \geq 2$ m, $d \geq 2$ x szer. Cieku,
 - km 18+335 - przejście zespolone z przepustem, minimalne wymiary: $h \geq 1,5$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
 - km 21+500 - przejście, minimalne wymiary: $h \geq 1$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$,
 - km 22+670 - minimalne wymiary: $h \geq 1$ m, $d \geq 2,0$ m, $c \geq 0,07$.
- 22) w celu zachowania ciągłości szlaków sezonowych migracji rozrodczych płazów należy wykonać specjalistyczne przejścia w postaci przepustów pod drogą. Na odcinkach drogi od 113+825 km do 133+440 należy wykonać cztery przejścia dla płazów. Przejście tworzy grupa przepustów położona względem siebie w odległości, nieprzekraczającej 100m. Przejścia dla płazów (PP) należy zlokalizować w następującym kilometrażu:
- PP 1: km 113+825, km 113+875,
 - PP 2: km 126+850, km 126+920, km 127+050,
 - PP 3: km 128+140, km 128+412,
 - PP 4: km 133+130, km 133+390, km 133+440.
- 23) z uwagi na bliskie położenie przejścia dla zwierząt dużych w km 113+745 w stosunku do węzła Kurów oraz zlokalizowanego przy nim Obwodu Utrzymania, w rejonie węzła należy zastosować lampy emitujące światło w sposób kierunkowy w dół. Podobne rozwiązanie należy zastosować dodatkowo w pobliżu przejścia dla zwierząt średnich w km 7+450 w rejonie MOP-u projektowanego na odcinku węzeł Jakubowice - węzeł Lubartów. Oprócz zastosowania odpowiedniego oświetlenia zaleca się, także wprowadzenie nasadzeń izolacyjnych wokół MOP-u,
- 24) w przypadku przejść dolnych należy tak projektować konstrukcje obiektów, aby powierzchnie betonowe przyczółków były w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad etc. położonych przy wylotach przejść dla zwierząt,
- 25) w przypadku przejść dolnych skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawężnikami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając,
- 26) w przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść dolnych dla zwierząt dużych i średnich zespolonych z drogą; droga na powierzchni przejścia musi posiadać minimalne natężenie ruchu 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:
- przejścia dla zwierząt dużych: wysokość $\geq 4,0$ m, szerokość $\geq 2 \times 6,0$ m;
 - przejścia dla zwierząt średnich: wysokość $\geq 3,5$ m, szerokość $\geq 2 \times 4,0$ m,
- 27) w przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść dolnych dla zwierząt średnich zespolonych z linią kolejową, powinna ona być zlokalizowana w centralnej części obiektu. Strefa dostępna dla zwierząt powinna obejmować pasy terenu po obu stronach drogi, pokryte gruntem mineralnym oraz glebą urodzajną i roślinnością (w strefie usłonecznionej). Minimalne wymiary strefy przeznaczonej dla zwierząt średnich: wysokość $\geq 3,5$ m, szerokość $\geq 2 \times 4,0$ m,

- 28) w przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść dolnych zespolonych z ciekami wodnymi należy zachować koryta cieków w możliwe naturalnym stopniu. Brzegi cieków (w razie potrzeby) powinny być umacniane z wykorzystaniem kruszyw naturalnych lub narzutów kamiennych – niedopuszczalne jest umacnianie koryt betonem i gabionami. Koryta cieków wodnych powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia. 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, położonego poza zasięgiem zalewów o szerokości równej, co najmniej szerokości koryta; powinny być one pokryte ziemią mineralną z urodzajną glebą i roślinnością (w strefie usłonecznionej),
- 29) 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;
- 30) dno przepustów dla małych zwierząt i płazów powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię. Należy w sposób odpowiedni kształtować trawiastą pokrywę roślinną poprzez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju (w zasięgu strefy usłonecznionej),
- 31) 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, drewnianych lub metalowych o szerokości, co najmniej 30 cm, półki muszą być prowadzone równoległe do podłoża i płynnie łączyć się z otoczeniem wlotów przepustu,
- 32) powierzchnia przejść dla płazów musi być pokryta warstwą ziemi mineralnej szczelnie pokrywającej dno przepustu. Powierzchnia powinna być wyrównana – pozbawiona znaczących uskoków i nierówności. Zaleca się by przepusty miały przekrój prostokątny o minimalnych wymiarach światła przekroju obiektów 1,5 m x 1m. Pomiędzy przepustami oraz 50 m od osi skrajnych przepustów muszą znajdować się szczelnie z nimi połączone ogrodzenia ochronno-naprowadzające wykonane z prefabrykatów betonowych lub tworzyw sztucznych. Ogrodzenia muszą posiadać wysokość minimalną 50 cm i kształt (na przekroju) zbliżony do litery „C”. Zakończenia ogrodzeń muszą zostać zaprojektowane w kształcie litery „U”, co stanowi dodatkowe zabezpieczenie przed wchodzeniem zwierząt na jezdnię,
- 33) w celu zmniejszenia efektu bariery psychofizycznej należy zbudować osłony antyślisnieniowe w pobliżu wszystkich przejściach 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 antyślisnieniowej oraz akustycznej (w ograniczonym stopniu). Należy wprowadzić ochronne nasadzenia roślinności 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,

34) w celu ograniczenia śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji i wypadków komunikacyjnych należy zastosować ogrodzenia ochronne, które będą spełniać dodatkową funkcję naprowadzania zwierząt do powierzchni przejść. Ogrodzenia należy prowadzić w sposób, który zapewni najmniejszą ingerencję w teren otaczający inwestycję w bezpośrednim obrębie przejść. 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 dolnych 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 obejmuje następujące odcinki drogi:

- węzeł Sielce - węzeł Kurów,
- km 118+730 – węzeł Przybysławice,
- km 125+500 – węzeł Bogucin,
- km 132+400 – węzeł Dąbrowica,
- km 0+800 – węzeł Jakubowice,
- km 6+900 – km 7+700,
- km 13+400 – węzeł Włodawa,
- węzeł Mełgiewska – węzeł Witosza,

35) 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 (km 106+300 – 114+000) oraz odcinków kolizji z dolinami rzek: Kurówki, Ciemięgi i Bystrzycy; 220 cm dla pozostałych odcinków,

36) na odcinkach zagrożonych (km 111+500 – 114+200, km 126+370 – 127+130, km 128+080 – 128+800, km 132+750 – 133+600) kolizjami z płazami i małymi ssakami oraz na długości 100 m (w każdą stronę) od osi wszystkich przejść i przepustów, ogrodzenia ochronne muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia spełniające funkcje ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla małych zwierząt (w szczególności płazów). Z ogrodzeń tych można zrezygnować na odcinkach z ogrodzeniami naprowadzająco-ochronnymi zintegrowanymi z przepustami dla płazów. Ogrodzenia powyższe mogą być wykonane z pełnych płyt lub siatek o średnicy oczek < 0,5 cm z tworzywa sztucznego o wysokości minimum 50 cm (nad powierzchnią gruntu). Płyty lub siatka muszą posiadać krawędź o szerokości, co najmniej 5 cm, odchylną w kierunku „na zewnątrz” drogi. Płyty lub siatka muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwione, w związku z powyższym zaleca się zakopanie ich dolnych krawędzi pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 10 cm,

- 37) ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków,
- 38) umacnianie stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; należy unikać betonowania skarp, w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach umożliwiając (w ograniczonym stopniu) spontaniczny rozwój roślinności,
- 39) wszelkie naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dużych i średnich; zbiorniki ekologiczne powinny być lokalizowane nie bliżej niż 50 m od zewnętrznych krawędzi przejść,
- 40) w przypadku, gdy strefę dościa do przejścia przecinają poprzeczne rowy odwodnieniowe powinny być one skanalizowane (rurociąg) na długości:
 - obejmującej całą strefę dościa do przejść dużych i średnich,
 - co najmniej 10 m od osi przejść dla małych zwierząt – w każdym kierunku,
 - objętej ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym zintegrowanym z przepustami dla płazów,
- 41) w sytuacji gdy nie ma możliwości technicznych zezwala się na zastosowanie drenokolektorów, które poprzez podniesienie rzędnej stwarzają dodatkową przeszkodę na dościu do przejścia – dopuszczalne jest zastąpienie skanalizowania rowów odwodnieniowych, wyplaszczaniem skarpy rowów otwartych do poziomu co najmniej 1:2,5,
- 42) w trakcie likwidowania zbiorników wodnych należy przestrzegać odpowiedniego harmonogramu prac. Likwidacja toni wodnej powinna być przeprowadzona w miesiącach wrzesień-październik, pod nadzorem herpetologa. Po obniżeniu zwierciadła wody wykwalifikowani pracownicy powinni spenetrować dno, aby odłowić zwierzęta. Zwierzęta należy następnie zabezpieczyć w odpowiednich pojemnikach do przetrzymywania zwierząt, aby je przetransportować do innego siedliska, w którym występują. Zbiornik ten powinien być oddalony na tyle, aby zwierzęta nie powróciły w przeciągu kilku dni w rejon prac. Bezpośrednio po odłowieniu, należy zasypać niszę zbiornika małym, jednostronnym frontem roboczym, przy obecności herpetologa na przedpolu zasypywanego obszaru. Kolejnym etapem będzie odtworzenie zbiorników wodnych o parametrach odpowiednich do rozrodu płazów, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie likwidowanych akwenów (w km 132+800, 133+130). Będą to cztery stawy położone po obu stronach drogi o powierzchni co najmniej 800 m² i głębokości 1,0-1,5 m. Odtwarzane zbiorniki wodne powinny mieć zmienną głębokość, wydłużoną i nieregularną linię brzegową bez umocnień krawędzi. Zbiorniki te nie mogą być częścią systemu odwodnienia drogi,
- 43) w celu ograniczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji na ptaki prace budowlane należy prowadzić w ograniczonym zakresie przestrzennym, aby w jak najmniejszym stopniu zniszczyć siedliska ptaków,
- 44) w celu ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami akustycznymi należy montować ekrany nieprzezroczyste (z wyjątkiem miejsc, gdzie budowa ekranu przezroczystego jest uzasadniona bezpieczeństwem ruchu drogowego lub komfortem życia mieszkańców), w przypadku montowania ekranów przezroczystych należy zastosować na nich nadruk w formie pasów lub inne rozwiązania skutecznie minimalizujące zderzenia się ptaków z ekranami,
- 45) przed rozpoczęciem prac budowlanych, należy w km 14+450 do 14+550 od strony zachodniej tj. najbliższej inwestycji, wygrodzić siatką murawę kserotermiczną z miłkiem wiosennym (objętą ochroną jako pomnik przyrody,) oraz zamieścić informację o celu ochrony i zakazie jego niszczenia,

- 46) w celu ograniczenia niekorzystnych zmian stosunków wodnych, w sąsiedztwie projektowanego obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, należy wybudować drogę technologiczną na matach stabilizujących, po której poruszać się będą maszyny budowlane. Dodatkowe drogi robocze tego typu mogą być budowane w rejonie, gdzie planuje się budowę pali pod estakadę. Obiekt należy wykonać w taki sposób, aby zapewnić przepływ wód gruntowych w kierunku obszaru Natura 2000. Po zakończeniu budowy drogi maty muszą zostać rozebrane,
- 47) prace związane z budową estakady powinny odbywać się, na ile to możliwe, wyłącznie z powierzchni drogi technologicznej, co pozwoli znacząco ograniczyć przekształcenia szaty roślinnej, gleby oraz zmianę stosunków wodnych (zagęszczenie gruntu). Najkorzystniejszą lokalizacją drogi technologicznej jest teren wzdłuż planowanej inwestycji po jej południowo-zachodniej stronie. Położenie takie da duże prawdopodobieństwo zachowania płatów zbiorowisk roślinnych zlokalizowanych wewnątrz pasa drogowego, pomiędzy jego północno-wschodnią krawędzią inwestycji a krawędzią estakady (oszczędzenie fragmentu pasa drogowego). Są to siedliska potencjalnie dostępne dla goździka pysznego, z wykształconymi płatami zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych oraz niżowych i górskich łąk użytkowanych ekstensywnie. Realizacja drogi technologicznej może spowodować, iż rzeczywista strata fragmentów siedlisk może okazać się jeszcze mniejsza, niż zakładana,
- 48) wszelkie prace terenowe związane z regulacją koryta Bystrzycy należy prowadzić w okresie od września do lutego. W pierwszej kolejności należy przygotować nowy fragment koryta, odpowiednio go zabezpieczyć a następnie wprowadzić wody Bystrzycy. Kształtując nowe koryto należy przyjąć parametry zbliżone do koryta naturalnego na odcinku przekładanym (ukształtowanie meandra rzeki), w celu uzyskania zbliżonej do naturalnej prędkości przepływu - utrzymanie zbliżonej prędkości przepływu pozwoli na ograniczenie zjawisk towarzyszących formowaniu się nowego koryta (m.in. erozji). Łagodnie ukształtowane brzegi nowego koryta należy umocnić faszynami z żywymi szczepami wierzby kruchej lub białej oraz wkomponować nowe koryto w krajobraz doliny poprzez wprowadzenie wzdłuż niego kępowych nasadzenia następujących gatunków: wierzby kruchej, wierzby białej, topoli białej, topoli czarnej oraz olszy czarnej. W przypadku, gdy szczegółowe dane hydrologiczne wykażą konieczność umocnienia dna nowego koryta, należy wykonać je z materiałów naturalnych np. materacy wiklinowych, jednak tego typu prace należy wykonać jedynie, jeżeli rzeczywiście okażą się niezbędne. Wierzchnią warstwę gleby wraz z roślinnością należy w ostrożny sposób zdjąć i odpowiednio składować a następnie wykorzystać do rekultywacji likwidowanego fragmentu koryta rzeki. Skróci się w ten sposób czas renaturalizacji terenu objętego pracami. Ziemię pochodzącą z wykopu nowego koryta należy składować a następnie wykorzystać do rekultywacji starego koryta,
- 49) dzięki zachowaniu części siedlisk odpowiednich dla goździka pysznego, możliwe będzie przesiedlenie jego okazów z dwóch stanowisk zagrożonych (jedno z nich zostanie z pewnością zlikwidowane, w odniesieniu do drugiego przewiduje się znaczące prawdopodobieństwo dewastacji). Przesadzenie powinno odbyć się wiosną lub w połowie września. Zagrożone egzemplarze goździka należy wykopać przy użyciu łopaty z odpowiednio dużą bryłą podłoża (tak, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego), obejmującą fragment podłoża (ok. 30×30×30 cm). Następnie należy umieścić rośliny wraz z bryłą ziemi w skrzynce, zabezpieczając przed uszkodzeniem i przeschnięciem ziemi w czasie transportu na wytypowane uprzednio miejsce. Po posadzeniu należy roślinę podlać. Siedliskiem zastępczym, na które należy przenieść wykopane rośliny, jest łąka zmiennowilgotna znajdującą się w odległości ok. 100 metrów na wschód od projektowanego pasa drogowego,

50) przy projektowaniu obwodnicy biegnącej przez złoża gazu ziemnego należy uwzględnić kolizje z infrastrukturą nadziemną i podziemną służącą do eksploatacji złoża i przewodzącą wydobywany gaz do Ośrodka Zbioru Gazu „Mełgiew” w Świdniku Dużym Drugim,

51) należy uwzględnić kolizję z udokumentowanymi i częściowo eksploatowanymi złożami kruszywa naturalnego w rejonie węzła drogowego „Kurów” i eksploatowanego złoża surowców ilastych „Żulin” w rejonie węzła „Lubartów”.

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.

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

Przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

II. Nie stwierdzam konieczności:

- wykonania kompensacji przyrodniczej.

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

- przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

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

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.

Monitoring oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy prowadzić zgodnie z przepisami odrębnymi w tym zakresie (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).

Ponadto, nakłada się obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w następującym zakresie:

1. Monitoring skuteczności przesadzenia osobników goździka pysznego (*Dianthus superbus*) kolidujących z przebiegiem trasy. W przypadku, gdy przeniesienie okazów zostanie przeprowadzone wiosną, kontrolę należy przeprowadzić pod koniec sezonu wegetacyjnego, natomiast w sytuacji, gdy przesadzenie nastąpi we wrześniu - w następnym roku na początku sezonu. Ocenę skuteczności wykonanego zabiegu należy przedstawić w formie raportu Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

2. 4-letni monitoring (począwszy od 2 roku od oddania inwestycji do użytku) raz w roku (w sezonie wegetacyjnym) wykonanych działań określając udatność nasadzeń, a w przypadku stwierdzenia ubytków sukcesywnie je uzupełniać.
3. Monitorowanie skuteczności ekologicznej zastosowanych działań minimalizujących barierowe oddziaływanie drogi na faunę. Monitorowaniem 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. Na etapie analizy porealizacyjnej wykonany będzie monitoring podstawowy, który będzie miał na celu potwierdzenie trafności lokalizacji obiektów oraz ich parametrów, potwierdzenie wykorzystywania przez gatunki docelowe i kluczowe oraz powinien zidentyfikować ewentualne błędy projektowe.
4. Monitoring szczegółowy powinien być realizowany w formie wieloletnich projektów badawczych i powinien obejmować przejścia dla zwierząt dużych oraz wytypowane, na etapie analizy porealizacyjnej przejścia dla zwierząt średnich, małych i płazów. Harmonogram monitoringu należy opracować po uzyskaniu wyników analizy porealizacyjnej i uzgodnić go z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska. Monitoring powinien być realizowany co najmniej przez trzy lata (w drugim, trzecim i piątym roku po oddaniu inwestycji). Raporty z każdego roku monitorowania przejść należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie.
5. W czasie trwania monitoringu należy wykorzystać metody badań reprezentatywne dla różnych pór roku oraz rodzaju przejść, w tym metody następujące: rejestracja tropów zwierząt na specjalnie przygotowanych powierzchniach pokrytych piaskiem (szerokość, co najmniej 2 m), położonych na obu końcach przejścia, rejestracja tropów zwierząt na śniegu na transektach, na całej powierzchni przejścia, rejestracja przechodzących zwierząt przy użyciu elektronicznych liczników zdarzeń (np. Trailmaster), rejestracja tropów przy pomocy substancji barwiących (metoda zalecana dla przejść dolnych dla małych zwierząt), identyfikacja uszkodzeń roślinności przez zwierzęta na przejściach, wyszukiwanie i identyfikacja odchodów, wydeptanych ścieżek itp. oraz informacje ustne od lokalnej administracji leśnej, myśliwych, naukowców i obserwatorów.
6. Monitoring oddziaływania inwestycji na stan zachowania siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których projektuje się wyznaczenie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, ze szczególnym uwzględnieniem siedlisk niżowych i górskich łąk użytkowanych ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) oraz siedlisk zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych (*Molinion*). Celem monitoringu będzie wykazanie rzeczywistego ubytku ww. siedlisk w wyniku oddziaływania inwestycji oraz wykazanie rzeczywistego czasu potrzebnego do odbudowy siedlisk. W inwentaryzacji powinien zawrzeć się opis dotyczący zmian siedlisk na terenie obszaru, określenie zasobności oraz rozmieszczenia gatunków i siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie prawnej, z uwzględnieniem siedlisk i gatunków chronionych w ramach Dyrektywy Rady 92/43/EWG wraz z załącznikiem graficznym. W pierwszym roku monitoringu inwentaryzacją należy objąć całość obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, w kolejnych latach inwentaryzację należy ograniczyć do siedlisk niżowych i górskich łąk użytkowanych ekstensywnie oraz siedlisk zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych. Monitoring należy wykonać w drugim, czwartym i piątym roku po oddaniu inwestycji do użytkowania. Inwentaryzację, po jej każdorazowym wykonaniu, należy przedstawić w formie raportu Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.
7. Monitoring oddziaływania inwestycji na stan populacji motyli stanowiących przedmioty ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”. Inwentaryzację stanowisk motyli należy przeprowadzić w pierwszym roku po oddaniu inwestycji do użytku i powtarzać ją przez cztery kolejne lata. W inwentaryzacji

powinien zawrzeć się opis dotyczący zmian siedlisk motyli na terenie obszaru, określenie zasobności oraz rozmieszczenia gatunków podlegających ochronie prawnej, z uwzględnieniem gatunków chronionych w ramach Dyrektywy Rady 92/43/EWG wraz z załącznikiem graficznym. Inwentaryzację, po jej każdorazowym wykonaniu, należy przedstawić w formie raportu Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

8. Monitoring stanu wód podziemnych w dolinie rzeki Bystrzycy w rejonie projektowanego obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, tj. przeprowadzenie pomiarów na minimum pół roku przed rozpoczęciem prac w dolinie, w czasie realizacji inwestycji oraz przez 5 lat po jej zakończeniu. W tym celu zaleca się przed rozpoczęciem prac budowlanych zainstalowanie 3 piezometrów o głębokości 5 m. wyposażonych w urządzenia automatycznie rejestrujące zmiany poziomu zwierciadła wody (limnigrafy). Piezometry powinny być zlokalizowane po wschodniej stronie estakady w km ok. 14+500 przy granicy pasa drogowego oraz ok. 60 m i 160 m od pasa drogowego.
9. Monitoring chemizmu wód rzeki Bystrzycy w 2 punktach pomiarowych ustalonych poniżej i powyżej miejsca zrzutu podczyszczonych wód opadowych do rzeki Bystrzycy, w zakresie: węglowodorów ropopochodnych, zawiesin ogólnych, związków kadmu i ołowiu oraz chlorków. Próbkę należy pobierać dwukrotnie w ciągu roku (wiosna, jesień), poza zawartością chlorków (wiosna), przed rozpoczęciem inwestycji, w trakcie trwania i realizacji oraz przez 5 lat po jej oddaniu do użytku.

IV. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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

V. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem następującej problematyki:

- 1) uszczegółowienie rozwiązań w zakresie systemu odwodnienia drogi (odcinki drogi odwadniane powierzchniowym i szczelnym systemem kanalizacji deszczowej),
- 2) lokalizacja zbiorników retencyjnych, odparowujących, infiltracyjnych i retencyjno-infiltracyjnych,
- 3) lokalizacja zbiorników zastępczych i ich funkcje,
- 4) lokalizacja urządzeń wodnych (przepustów, mostów, wylotów kanalizacyjnych) w odniesieniu do kilometraża cieków,
- 5) monitoring jakości wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia drogi odprowadzanych do odbiorników (wód powierzchniowych) i ich wpływu na odbiornik,
- 6) uszczegółowienie parametrów ekranów akustycznych, niezbędnych do zastosowania dla ochrony akustycznej,
- 7) doprecyzowanie, gdzie i jakie środki techniczne ochrony akustycznej należy zastosować w rejonach chronionych akustycznie, w których prognozowany poziom dźwięku przekroczy poziomy dopuszczalny,
- 8) lokalizacja punktów pomiarowych poziomów hałasu, w ramach analizy porealizacyjnej,
- 9) analiza oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu planowanego przedsięwzięcia i dróg dojazdowych na obszarach, gdzie w sąsiedztwie planowanej obwodnicy występuje zabudowa chroniona akustycznie,
- 10) uszczegółowienie planu nasadzeń zieleni, w tym zieleni izolacyjnej.

VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:

- 1) ocena przydatności (w sezonie wegetacyjnym) nasadzeń, a w przypadku stwierdzenia ubytków ich uzupełnienie,
- 2) ocena prawidłowości wykonania przejść dla zwierząt. Jeżeli okaże się to konieczne, należy opracować program naprawy 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, po uzgodnieniu z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska wytypować grupę przejść dla zwierząt średnich, małych oraz dla płazów, które należałoby objąć programem monitoringu ich wykorzystywania, realizowanym w dłuższym okresie czasu,
- 3) oddziaływanie inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne poprzez dokonanie oceny jakości wód opadowych na każdym wlocie do urządzeń podczyszczających oraz na wylocie z systemu oczyszczania bezpośrednio przed zrzutem do rzeki Bystrzycy i Ciemięgi, w zakresie stężenia węglowodorów ropopochodnych i zawiesin ogólnych,
- 4) z uwagi na zwierzęta bytujące w ww. rzekach należy poddać dodatkowo analizie stężenia następujących substancji:
 - wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA),
 - kadm i ołów,
 - chlorki.Poboru próbek wód opadowych na zawartość ww. substancji (z wyłączeniem chlorków, które należy przeprowadzić w okresie wiosny) należy dokonać w okresie wiosennych roztopów oraz w okresie letnio/jesiennym,
- 5) weryfikacja założeń przyjętych do prognozy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań minimalizujących ponadnormatywne poziomy hałasu, mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem,
- 6) określenie rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie w ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary równoważnego poziomu dźwięku w punktach pomiarowych o orientacyjnej lokalizacji:

ODCINEK WĘZEL „SIELCE” – WĘZEL „DĄBROWICA”

- PDH-1-1 w km 122+100– po prawej stronie drogi,
- PDH-1-2 w km 123+200– po prawej stronie drogi,
- PDH-1-3 w km 126+350– po prawej stronie drogi,
- PDH-1-4 w km 131+550– po lewej stronie drogi,
- PDH-1-5 w km 134+500– po lewej stronie drogi,
- PDH-1-6 w km 134+750– po prawej stronie drogi,

ODCINEK WĘZEL „DĄBROWICA” – WĘZEL „WITOSA”

- PDH-I-1 w km 0+850– po lewej stronie drogi,
 - PDH-I-2 w km 3+450– po lewej stronie drogi,
 - PDH-I-3 w km 5+650– po lewej stronie drogi,
 - PDH-I-4 w km 12+250– po lewej stronie drogi,
 - PDH-I-5 w km 5+700– po prawej stronie drogi,
 - PDH-I-6 w km 17+200– po lewej stronie drogi,
 - PDH-I-7 w km 18+200– po prawej stronie drogi,
 - PDH-I-8 w km 18+500– po lewej stronie drogi,
 - PDH-I-9 w km 18+550– po prawej stronie drogi,
 - PDH-I-10 w km 19+800– po lewej stronie drogi,
 - PDH-I-11 w km 20+900– po lewej stronie drogi,
 - PDH-I-12 w km 22+700– po prawej stronie drogi.
- 7) na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa” pomiary hałasu należy wykonać również w punkcie pomiarowym o orientacyjnej lokalizacji w *kilometrze od 8+200, przy budynku mieszkalnym po prawej stronie drogi*,
 - 8) przekrój pomiarowy powinien być tak położony, by można było ocenić zmiany stanu akustycznego z uwzględnieniem istnienia ekranów.
 - 9) w przekroju pomiarowym lokalizuje się 3 punkty pomiarowe:
 - między jezdnią a ekranem na wysokości 4 m i w odległości 1-2 m od ekranu
 - w odległości 1-2 m za ekranem i na wysokości 1,5 m
 - w odległości 1-2 m od ściany zewnętrznej najbliższego domu mieszkalnego i na wysokości 1,5 m nad poziomem podłogi kondygnacji, na której poziom hałasu jest najwyższy (wg pomiaru orientacyjnego),
 - 10) pomiary należy wykonać metodą bezpośrednich pomiarów hałasu z wykorzystaniem próbkowania dla pory dziennej i nocnej. Pomiar hałasu należy wykonywać łącznie z pomiarem natężenia ruchu z uwzględnieniem podziału na pojazdy lekkie i ciężkie. Szczegóły dotyczące wykonywania badań określone są w rozporządzeniu 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).
 - 11) lokalizacja punktów pomiarowych może zostać uszczegółowiona w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzanym na etapie opracowywania projektu budowlanego.
 - 12) w analizie porealizacyjnej należy wykonać obliczenia akustyczne, które powinny swym zakresem obejmować wszystkie tereny zlokalizowane w sąsiedztwie planowanej do realizacji obwodnicy. 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,
 - 13) wpływ przedsięwzięcia na jakość powietrza, należy wykonać ciągłe pomiary stężeń dwutlenku azotu w powietrzu w punktach pomiarowych, gdzie w bliskim sąsiedztwie planowanej trasy występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna bądź wielorodzinna o orientacyjnej lokalizacji:

ODCINEK WĘZEL „SIELCE” – WĘZEL „DĄBROWICA”

- PDP-1-1 w km 120+920– po prawej stronie drogi,

- PDP-1-2 w km 125+030– po lewej stronie drogi,
 - PDP-1-3 w km 130+890– po lewej stronie drogi,
 - PDP-1-4 w km 135+110– po lewej stronie drogi,
- ODCINEK WĘZEL „DĄBROWICA” – WĘZEL „WITOSA
- PDP-I-1 w km 0+590– po prawej stronie drogi,
 - PDP-I-2 w km 5+410– po prawej stronie drogi,
 - PDP-I-3 w km 10+360– po lewej stronie drogi,
 - PDP-I-4 w km 10+980– po lewej stronie drogi,
 - PDP-I-5 w km 13+000– po lewej stronie drogi,
 - PDP-I-6 w km 17+220– po lewej stronie drogi,
 - PDP-I-7 w km 18+830– po lewej stronie drogi,
 - PDP-I-8 w km 23+325– po prawej stronie drogi.

- 14) w analizie porealizacyjnej, na podstawie pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powietrzu, należy określić rzeczywisty wpływ przedsięwzięcia na jakość powietrza.
- 15) analizę porealizacyjną należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
- 16) 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.

VII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął w dniu 12 maja 2009 r., wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie znak: GDDKiA-O/LU-P-4-ao-26S12II/50/09, uzupełniony pismem z dnia 13 maja 2009 r., znak: GDDKiA-O/LU-P-4-ao-26S12II/51/09 (wpływ w dniu 14 maja 2009 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S 17 odcinek Kurów-Lublin-Piaski zadanie nr 1, 2, 3, 4: odcinek Kurów (od węzła „Sielce” wraz z węzłem) – węzeł „Witosa” z włączeniem do drogi Lublin – Piaski. Wariant rekomendowany przez inwestora - wariant 1 z wariantem A włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 do planowanej drogi ekspresowej w węzle „Przybysławice” na odcinku węzeł „Sielce”- węzeł „Dąbrowica”, wariant I – na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa”.

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 planowana inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć wymagających obowiązkowego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z art. 173 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) - do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit.a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie

środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, 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 dokumenty wymagane zgodnie z art.74 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r.: raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia „Budowa drogi ekspresowej S 12/17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski od węzła „Sielce” – do węzła „Witosa” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (Priorytet VI, Działanie 6.2), współfinansowanego ze środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego pod nazwą: „Budowa drogi ekspresowej S 17 odcinek Kurów-Lublin-Piaski zadanie nr 1, 2, 3, 4: Odcinek Kurów (od węzła „Sielce” wraz z węzłem) – węzeł „Witosa” z włączeniem do drogi Lublin – Piaski” (wg wariantu rekomendowanego przez inwestora - wariant 1 z wariantem A włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 do planowanej drogi ekspresowej w węźle „Przybysławice” na odcinku węzeł „Sielce”- węzeł „Dąbrowica”, wariant I – na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa”), poświadczone przez Starostwa Powiatowe w Puławach, Lublinie i Świdniku kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie a także wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedstawiony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko (skorygowany i przedłożony przy piśmie z dnia 12.10.2009 r.) opracowany przez Biuro Ekspertyz i Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” w Krakowie Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków, 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 ze zm.).

W trybie art. 21 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 ze zm.) 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 2009/A/0047) oraz o raporcie oddziaływania na środowisko (nr wpisu 2009/E/0003).

Przebieg postępowania przeprowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym informacja o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, przedstawia się następująco:

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. 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 ze zm.) zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora 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 26 maja 2009 r., znak: RDOŚ-06- WOOŚ-6650/45/09/lp).

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 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.) przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności, dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskano wymagane ustawą opinie oraz zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

W oparciu o art. 62 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. w prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie 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.

Zgodnie z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 77 ust.1 pkt 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) zasięgnięto opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji (opinia z dnia 20 lipca 2009 r., znak:DNS-NZ.700/145/09 oraz z dnia 26 października 2009 r., znak: DNS-NZ.700/217/09).

W dniu 8 września 2009 r. odbyło się plenarne posiedzenie Regionalnej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko, która po zapoznaniu się z raportem, koreferatem i uwagami RDOŚ, biorąc pod uwagę opinie, wnioski i uwagi członków Komisji przedstawiła stanowisko, w którym stwierdziła, że raport będący przedmiotem oceny Komisji wymaga uzupełnienia. Powyższe stanowisko wraz z uwagami zostało przekazane do inwestora celem uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Przy piśmie z dnia 12 października 2009 r., (znak: GDDKiA-O/LU-P-4-ao-26-S17/II/94/09), inwestor przedłożył uzupełniony raport dotyczący planowanego przedsięwzięcia, będący efektem uwag zgłoszonych przez ww. Komisję oraz RDOŚ. Regionalna Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko na drugim plenarnym posiedzeniu w dniu 23 października 2009 r., po zapoznaniu się ze skorygowanym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko polegającego na „budowie drogi ekspresowej S 17 odcinek Kurów-Lublin-Piaski zadanie nr 1, 2, 3, 4: odcinek Kurów (od węzła „Sielce” wraz z węzłem) – węzeł „Witosa” z włączeniem do drogi Lublin – Piaski”, wysłuchaniu wyjaśnień złożonych przez Inwestora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie i przedstawiciela firmy „EKKOM” autora raportu będącego przedmiotem oceny (raport po uzupełnieniu) oraz po przeprowadzonej dyskusji, stwierdziła iż:

- I. Opiniuje pozytywnie raport uznając, że może on stanowić podstawę do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i określenia warunków realizacji przedsięwzięcia.
- II. Opiniuje pozytywnie realizację ww. przedsięwzięcia wg wariantu preferowanego przez inwestora (wariant 1 z wariantem A włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 do planowanej drogi ekspresowej w węzle „Przybysławice” na odcinku węzeł „Sielce”- węzeł „Dąbrowica”, wariant I – na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa”) o ile spełnione zostaną warunki na etapie realizacji i eksploatacji zaproponowane przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska.

Zgodnie z postanowieniami art. 79 ust.1 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 ze zm.) zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni licząc od dnia podania informacji do publicznej wiadomości tj. od

5 sierpnia 2009 r., oraz od dnia 21 sierpnia 2009 r. z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się z niezbędną dokumentacją, ze złożonym przez wnioskodawcę wnioskiem, raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz opinią Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie, w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia. O powyższym poinformowano poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 14 lipca 2009 r. oraz z dnia 11 sierpnia 2009 r., zamieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, w prasie lokalnej a także przekazane do inwestora oraz urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia celem poinformowania w sposób zwyczajowo przyjęty. Ponowne przeprowadzenie postępowania z udziałem społeczeństwa wynikało z uwagi na nie umieszczenie w ww. obwieszczeniu z dnia 14 lipca informacji o możliwości składania uwag i wniosków drogą elektroniczną.

Po uzupełnieniu raportu, w dniu 13 października 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wszczął kolejne postępowanie z udziałem społeczeństwa. Zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji, w tym skorygowanego raportu o oddziaływaniu na środowisko przez 21 dni licząc od dnia podania informacji do publicznej wiadomości tj. od dnia 14 października 2009 r., z możliwością wnoszenia uwag i wniosków.

O postępowaniu z udziałem społeczeństwa i rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa wszyscy zainteresowani zostali poinformowani poprzez wydanie stosownego obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska umieszczonego na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, w prasie lokalnej a także przekazanego do inwestora, urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty (obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 13 października 2009 r.).

W oparciu o art. 36 ustawy z dnia 3 października 2008 r. w dniu 27 października 2009 r. została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa. Z rozprawy sporządzono protokół, który po odczytaniu został podpisany przez uczestników rozprawy.

W dniu 4 listopada 2009 r. drogą elektroniczną wpłynął do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wniosek z dnia 14.09.2009 r. Towarzystwa dla Natury i Człowieka z siedzibą w Lublinie ul. Głęboka 8a, 20-612 Lublin, o dopuszczenie do ww. postępowania administracyjnego wszczętego na wniosek GDDKiA O/ Lublin. Do wniosku dołączono Statut Towarzystwa, wg którego celem Towarzystwa jest m.in. wspieranie zrównoważonego rozwoju i ochrona środowiska naturalnego, budowanie społecznego poparcia dla zrównoważonego rozwoju, wspieranie i monitorowanie uczestnictwa społeczeństwa w ochronie środowiska, ochrona zwierząt, wspieranie inicjatyw obywatelskich, wspomaganie rozwoju wspólnot i społeczności lokalnych. W dniu 16 listopada 2009 r., znak: RDOŚ.06 WOOŚ 6650/45-15/09/lp Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie z uwagi na słuszny interes strony dopuścił Towarzystwo dla Natury i Człowieka do udziału w toczącym się postępowaniu na prawach strony wydając stosowne postanowienie.

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 23 listopada 2009 r., znak: RDOŚ 06 WOOŚ 6650/45/09/lp. Zawiadomiono strony umieszczając informację na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a

także przekazano obwieszczenie do inwestora, urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

W trakcie toczącego się postępowania ze zgromadzoną dokumentacją zapoznano się bądź wystąpiło z wnioskami o udostępnienie informacji 21 osób, z czego 14 osób w trakcie postępowania z udziałem społeczeństwa. W ramach przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa wpłynęło 9 pism z wnioskami i uwagami, w tym zbiorowe wystąpienia mieszkańców miejscowości Długie k. Lublina, osiedla Borek, ul. Pliszczyńskiej i Łysakowskiej oraz wniosek organizacji ekologicznej.

Pismem z dnia 9 grudnia 2009 r., znak: GDDKiA-O/LU-P-4-ao-26/S17/II/115/09, inwestor wystąpił do organu z wnioskiem o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa., uzasadniając to ważnym interesem społecznym.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zważył, co następuje:

Konieczność realizacji przedsięwzięcia będącego przedmiotem analiz środowiskowych została przedstawiona w dokumentach planistycznych o znaczeniu krajowym, wojewódzkim i lokalnym.

Omawiana inwestycja jest częścią projektu rządowego realizowanego w ramach VI Osi priorytetowej - Drogowa i lotnicza sieć TEN-T Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” polegającego na budowie drogi ekspresowej S17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski. W działaniu 6.2 ujęto zapis „Zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do największych ośrodków miejskich na terenie wschodniej Polski”.

Budowa omawianego odcinka jest również uwzględniona w Programie budowy dróg krajowych na lata 2008 – 2012 jako fragment drogi ekspresowej S17 na odcinku Kurów - Lublin - Piaski.

Na szczeblu wojewódzkim planowane przedsięwzięcie uwzględnione jest w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego w priorytecie „Poprawa atrakcyjności i spójności terytorialnej województwa lubelskiego”. Ponadto w nawiązującym do Strategii Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego przedstawiono konieczność zmniejszenia uciążliwości ruchu tranzytowego głównych tras przez realizację obwodnic obszarów zurbanizowanych. Jednym z najpilniejszych zadań w tej grupie jest budowa obwodnicy miasta Lublina w ciągu drogi nr 12 (S 12) oraz budowa drogi ekspresowej S12 na odcinku Kurów-Piaski, stanowiącej obwodnicę miejscowości Kurów, Markuszów, Garbów, Jastków.

Inwestycja została również przedstawiona w zapisach Miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin, przez które przebiega. Na odcinku od węzła Sielce do węzła Dąbrowica, na którym rozpatrywane są dwa warianty trasy - Wariant 1 i Wariant 2, trasa przechodzi przez tereny 5 gmin: Końskowola, Kurów, Markuszów, Garbów, Jastków. Natomiast na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Witosa, na którym analizowane są również dwa alternatywne rozwiązania trasy - Wariant I i Wariant II, analizowana inwestycja przebiega przez tereny 5 gmin: Jastków, Niemce, Wólka, Lublin, Świdnik, a w końcowym odcinku graniczy z gminą Głusk.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia ma na celu usprawnienie i odciążenie istniejącego układu drogowo – ulicznego Lublina i okolic, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu tranzytowego. Obecnie przez miasto przechodzą trzy tranzytowe ciągi komunikacyjne: droga krajowa Nr 12 (granica państwa z Niemcami – granica państwa z Ukrainą), droga krajowa Nr 17 (E372) (Warszawa /Zakręt/ – granica państwa z Ukrainą) oraz droga krajowa Nr 19 (Kuźnica Białostocka – Barwinek). Drogi te obciążone są dużym ruchem, w którym szczególnie znaczący udział mają pojazdy ciężkie (ciężarowe bez przyczep i ciężarowe z

naczepami lub przyczepami). Ponadto realizacja przedsięwzięcia poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, zabezpieczy bezkolizyjną dostępność przyległego terenu, poprawi warunki środowiskowe w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr12/17 na obszarach zabudowanych w tym m. in. w centrum miasta Lublina.

Z przedłożonego Raportu wynika, że na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej rozpatrywano rozwiązania wariantowe na odcinku od węzła Sielce do węzła Dąbrowica i od węzła Dąbrowica do węzła Witosa. Wariantowanie dotyczyło również lokalizacji i rozwiązań węzłów.

Odcinek węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica

Pierwsza koncepcja lokalizacji i rozwiązań węzłów oraz wariantów została przedstawiona w „Koncepcji programowej modernizacji drogi ekspresowej Nr 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” z 2000 roku. Na odcinku tym koncepcja przewiduje lokalizację pięciu węzłów: węzła Sielce, Przybyśławice, Garbów (w trzech wariantach), Dąbrowica (w dwóch wariantach) i węzła w miejscowości Mała Kłoda.

W omawianej Koncepcji przedstawiono również wariantowanie trasy w odniesieniu do gmin, przez które przebiega droga. Na terenie gminy Kurów i Markuszów trasę S-17 zaprojektowano w dwóch wariantach. Na terenie gminy Garbów nie wariantowano tras, droga przebiega w uzgodnionym w MPZP i zarezerwowanym pasie drogowym.

Na obszarze gminy Jastków we wczesnej fazie przygotowywania koncepcji programowej opracowano cztery wariantowy przebieg trasy S-17 w związku z licznymi protestami wobec trasy zaproponowanej przed opracowaniem omawianej koncepcji. Warianty te były rozpatrywane na posiedzeniu Rady Techniczno – ekonomicznej w dniu 10.04.2000 w siedzibie GDDP-OW w Lublinie. W wyniku ustaleń do dalszego opracowania przyjęto warianty IV i I.

Na odcinku od węzła „Dąbrowica” do m. Lublin nie wariantowano trasy. Przebieg drogi względem zapisów w MPZP w pasie zarezerwowanym jako ulica GP.

Na terenie gminy Końskowola, Kurów i Markuszów w koncepcji przyjęto przebieg wariantu I, na terenie gminy Jastków do węzła „Dąbrowica” – wariant IV.

Kolejnym etapem wariantowania były zapisy zawarte w „Aneksie do koncepcji programowej drogi ekspresowej nr S-17 (Warszawa)-Zakręt – Lublin - Zamość-(Lwów) na odcinku węzeł „Sielce” k/Kurowa – węzeł „Dąbrowica” (k/Lublina) – po nowym przebiegu trasy w stosunku do istniejącej drogi nr 17 od km 106+226 do km 139+645” sporządzonym w oparciu o ustalenia KOPI w 2002 roku. W aneksie przedstawiono wariantowanie i lokalizację dla następujących węzłów:

- Węzeł „Sielce” – cztery nowe warianty w zmienionej lokalizacji względem Koncepcji Programowej
- zaprojektowano cztery warianty dojazdów do węzła „Kurów” oraz sam węzeł
- Węzeł „Przybyśławice” został dostosowany do zmienionej niwelety drogi nr 826. Nie wystąpiły jednak zmiany w lokalizacji i kształcie węzła.
- w przypadku węzła „Bogucin” (dawniej węzła „Garbów”) nastąpiło przeniesienie węzła „Garbów” w inne miejsce oddalone o ok. 2,6 km od poprzedniej lokalizacji (na przecięciu projektowanej drogi S-17 z istniejącą drogą krajową nr 17). Zaproponowano 5 wariantów węzła.

Z opracowania wyłączono węzeł „Dąbrowica”. Został on uwzględniony w Koncepcji Programowej drogi S - 19 na odcinku zachodniej obwodnicy Lublina od węzła „Dąbrowica” do węzła „Witosa”.

Odcinek węzeł Dąbrowica– węzeł Witosa

„Koncepcja programowa drogi ekspresowej nr S-17 (Warszawa) Zakręt – Zamość – Hrebennie (Lwów) na odcinku węzeł „Dąbrowica” (k/ Lublina) – początek obwodnicy m. Piaski długości 35 km” została opracowana w październiku 2000 roku. Na skutek ustaleń KOPI zostały wprowadzone do Koncepcji następujące ustalenia:

Na omawianym odcinku projektowano lokalizacje i rozwiązania sześciu węzłów: „Jakubowice”, „Lubartów”, „Włodawa”, „Mełgiewska”, „Witosa”, „Świdnik”.

Wariantowanie przebiegu trasy przedstawione w Koncepcji na odcinku km 0+000 – 4+718 wynika z alternatywnych lokalizacji węzła „Dąbrowica” (A i B).

Ostatecznie w 2007 roku opracowano Aneks do Koncepcji w zakresie udokumentowania przeprowadzenia wariantowania przebiegu trasy obwodnicy Lublina. W aneksie tym przedstawiono następujące wariantowanie trasy:

Wariant 1 według opracowanej koncepcji programowej drogi S-17 o długości 10,3 km

Wariant 2 z przebiegiem przesuniętym na zachód od wariantu 1 o długości 9 km

Wariant 3 z przebiegiem przesuniętym na wschód od wariantu 1 o długości 11,9 km

Wszystkie warianty rozpoczynają się w km 11+000 a kończą na km 21+324 pikietażu wariantu 1 wg Koncepcji programowej trasy i przebiegają w obszarze miast Lublin, Świdnik oraz gminy Wólka. Wariant 2 nie koliduje z obszarem Natura 2000, natomiast 1 i 3 przecinają obszar.

Szczegółowo analizowano dwa warianty przebiegu obwodnicy Lublina na odcinku węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica oraz dwa warianty alternatywne na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Witosa. Dodatkowo w każdym przypadku w analizach rozpatrywano tzw. wariant „0” polegający na niepodejmowaniu inwestycji – w którym wyremontowana zostałaby istniejąca droga krajowa Nr 12/17 oraz ulice łączące się z tą drogą w Lublinie i po nich, tak jak dotychczas, odbywałby się cały ruch łącznie z tranzytem.

Do oceny oddziaływania na środowisko, GDDKiA Oddział w Lublinie zarekomendowała następujące warianty lokalizacyjne:

Odcinek węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica:

Wariant 1 – km od 106+688 do 138+323, L= 31,635 km

Wariant 2 – km od 106+688 do 137+548, L= 30,860 km oraz jako 2 warianty alternatywne

Odcinek węzeł Dąbrowica – węzeł Witosa:

Wariant I – km od 0+000 do 24+277, L= 24,277 km

Wariant II – km od 0+000 do 23+582, L= 23, 582 km

Dodatkowo analizie podlegały dwa warianty włączenia w węzle Przybysławice do ww. inwestycji drogi wojewódzkiej nr 826 (wariant A i B).

Dla analizowanego przedsięwzięcia na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zostało przeprowadzone postępowanie w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi, w wyniku którego ww. decyzję uzyskano w 2005 r. dla istniejącego układu drogowo – ulicznego Lublina i okolic. (dla odcinków od węzła Bogucin (włącznie) do węzła Dąbrowica - Decyzja Wojewody Lubelskiego o ustaleniu lokalizacji drogi ekspresowej nr S 12/S 17 na odcinku węzeł Bogucin (włącznie) – węzeł Dąbrowica na długości 7,708 km z dnia 2 maja 2005 r., znak: RR.II.7045-3/2/05, od węzła Dąbrowica (włącznie) do granicy z gminą Konopnica - Decyzja Wojewody Lubelskiego o ustaleniu lokalizacji drogi ekspresowej nr S-19, na odcinku węzeł Dąbrowica (włącznie) – do granicy z gminą Konopnica, na długości 4,270 km z dnia 2 maja 2005 r., znak: RR.II.7045-3/3/05, od węzła Dąbrowica do węzła Lubartów (włącznie) - Decyzja Wojewody Lubelskiego o ustaleniu lokalizacji drogi ekspresowej nr S-12/S-17/S-19, na odcinku od węzła Dąbrowica – do węzła Lubartów włącznie, na długości 10,5 km z dnia 29 września 2005 r., znak: RR.II.7045-3/6/05, od węzła Lubartów do węzła Witosa (włącznie) - Decyzja Wojewody Lubelskiego o ustaleniu lokalizacji drogi ekspresowej nr S-12/17, na odcinku obwodnicy m. Lublina od węzła Lubartów do węzła Witosa włącznie, na długości 14 km z dnia 3 października 2005 r., znak: RR.II.7045-3/4/05.

Przebieg ustalony w ww. dokumentach odpowiada zasadniczo analizowanemu w raporcie Wariantowi 1 na odcinku węzeł Bogucin – węzeł Dąbrowica (poprzedzający go fragment drogi ekspresowej S12/S17 od węzła Sielce do węzła Bogucin nie posiada prawomocnej decyzji lokalizacyjnej). Różnice wynikają z poszerzenia pasa przeznaczonego pod inwestycję w przypadku aktualnie rozpatrywanego wariantu.

Natomiast na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Witosza zaakceptowana w decyzjach o ustaleniu lokalizacji drogi trasa jest zasadniczo zgodna z przebiegiem Wariantu I. W obecnie rozpatrywanym rozwiązaniu zmianie uległa jedynie geometria węzłów Jakubowice i Witosza oraz podobnie jak na wcześniejszym odcinku poszerzeniu uległ teren przeznaczony pod trasę.

Na cele budowy analizowanej obwodnicy Lublina oraz całej infrastruktury towarzyszącej w zależności od wariantu konieczne będzie zajęcie następującej powierzchni:

- Wariant 1 – około 644 ha, w tym pod jezdnie główne 64 ha
- Wariant 2 – około 637 ha, w tym pod jezdnie główne 62 ha
- Wariant I – około 406 ha, w tym pod jezdnie główne 48 ha
- Wariant II – około 377 ha, w tym pod jezdnie główne 47 ha.

Dodatkowo w ramach realizacji włączenia drogi krajowej nr 826 do projektowanej drogi ekspresowej w zależności od wyboru wariantu realizacyjnego planowane jest zajęcie około 3,2 ha (Wariant A) lub ok. 4,0 ha (Wariant B). Zajęcie tego terenu pod pas drogowy będzie trwałe. Ponadto, na okres budowy wystąpi konieczność zajęcia dodatkowego terenu pod zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz drogi dojazdowe. Na obecnym etapie przygotowywania inwestycji nie jest jeszcze znana ani szczegółowa lokalizacja tych obiektów, ani powierzchnia terenu konieczna do zajęcia.

Na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Witosza droga stanowić będzie północny i wschodni fragment obwodnicy miasta Lublina. W ramach przedsięwzięcia planowana jest również realizacja włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 do trasy S12/S17 w projektowanym węźle Przybysławice. Trasa planowanej drogi przebiega w większości przez tereny użytkowane rolniczo (na całej długości analizowanej inwestycji użytki rolne stanowią około 60 – 70%). Obszary te stanowią głównie otwartą przestrzeń, w której występują zadrzewienia śródpolne i zabudowa rozproszona. W miejscowościach, przez które przebiega droga dominuje niska zabudowa mieszkaniowa i usługowa, w większości o niskim stopniu zwarcia.

Na odcinku węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica warianty 1 i 2 kolidują z zabudową w miejscowościach Posiołek, Kolonia Nowy Dwór, Wólka Nowodworska, Mała Kłoda, Olempin, Kolonia Bogucin. Trasa wkracza także w Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór”. Analizowane warianty omijają zabudowę miejscowości Podbórz i przecinają rzekę Białkę i Kurówkę. Kolidują również z rzeką Ciemięgą oraz ciekami bez nazwy. W strukturze użytkowania i zagospodarowania terenu w pasie projektowanej drogi, jak również w jej bezpośrednim sąsiedztwie dominują wielohektarowe pola uprawne, którym rzadko towarzyszą niewielkie zadrzewienia i zakrzaczenia. Przecinają również projektowane użytki ekologiczne – zabagniony łąg oraz użytk ekologiczny na terenie gminy Jastków.

Wariant 1 - w km 133+310 przecina rzekę Ciemięgę i krzyżuje się z drogą powiatową nr 2209L oraz zabudowaniami Sieprawic. Za skrzyżowaniem trasa zlokalizowana jest na terenach zajmowanych przez pola uprawne, przecinane przez zadrzewienia śródpolne. Od km 134+800 do 135+100 znajduje się na terenach podmokłych zasiedlonych m.in. żabę trawną. W km 135+150 wariant ten również koliduje z zabudową; przecina dwa bezodpływowe zbiorniki wodne.

Wariant 2 - od węzła Bogucin wariant ten odchyła się bardziej na wschód w stosunku do przebiegu Wariantu 1 i biegnie równolegle do istniejącej drogi krajowej Nr 12/17 w odległości ok. 500 m. W początkowym odcinku koliduje w km 130+900 z jednym gospodarstwem rolnym, po czym omija zwartą zabudowę wsi Józefów Pociecha, pojedyncze gospodarstwa rolne a także park wiejski w Jastkowie. W otoczeniu inwestycji dominują grunty orne, po czym trasa wkracza w dolinę Ciemięgi. Od km 133+500 do 133+900 biegnie

w odległości 200 m od obszaru źródłiskowego, a samą rzekę przecina w km 133+500, po czym koliduje ze zbiornikiem wodnym w km 133+520. Z zabudową mieszkaniową koliduje ponownie w km 134+700. Od km 137+000 aż do węzła Dąbrowica Wariant ten biegnie wspólnym śladem z wariantem 1 poprzez pola uprawne; przecina jeden niewielki bezodpływowy zbiornik wodny.

W rejonie Kolonii Przybysławice zlokalizowano węzeł drogowy na przecięciu z przedłużeniem drogi wojewódzkiej Nr 826:

Wariant A - poprowadzono od skrzyżowania istniejącej drogi nr 826 z drogą krajową nr 17 wzdłuż osi drogi gminnej, pomiędzy zabudowaniami wsi Przybysławice.

Wariant B - przewiduje poprowadzenie drogi wojewódzkiej na większości odcinka po śladzie istniejącej drogi powiatowej o nawierzchni gruntowej, jedynie na końcowym, około 400 metrowym odcinku droga wojewódzka nr 826 przebiegać będzie po nowym śladzie, omijając zabudowania przy istniejącym skrzyżowaniu drogi powiatowej z drogą krajową nr 17.

W granicach planowanego węzła Przybysławice w przypadku obu wariantów dochodzi do kolizji z pojedynczymi zabudowaniami, po czym trasa wkracza w obszar rozproszonej zabudowy zagrodowej (miejscowości Kolonia Przybysławice, Zagroda, Marianka, Kolonia Miesiące i Kolonia Garbów), która rozciąga się po obu stronach planowanej drogi w odległości od kilkudziesięciu do kilkuset metrów przez około 6 km (z wyjątkiem miejsc, gdzie następuje kolizja z analizowaną trasą).

Na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Witosa od km 0+000 do 1+350 (wariant I i wariant II) planowana trasa przebiega przez tereny rolnicze. Koliduje z zabudową mieszkaniową w km 0+550 i km 0+880 oraz w południowo – wschodniej i północnej części węzła Dąbrowica. Na tym odcinku planowana inwestycja koliduje z rzeką Bystrycą, ciekami bez nazwy i siecią melioracyjną oraz przebiega w pobliżu rzeki Ciemięgi (Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemięgi”). Nie koliduje ze zbiornikami wodnymi. Oba warianty przecinają obszar leśny w Świdniku.

Wariant I - trasa, podobnie jak przypadku pierwszego fragmentu przebiega przez tereny rolnicze. Kolizja z zabudową mieszkaniową i gospodarczą następuje w km 1+350 oraz w okolicach węzła Jakubowice. W km 3+050 zlokalizowany jest budynek położony tuż przy granicy linii rozgraniczających. Na odcinku od km 13+250 do 20+900 wariant biegnie przez gminy Wólka, miasto Lublin i Świdnik. Kolizja z zabudową występuje od km 13+250 do 13+450. W odległości ok. 100 m na północ od km 14+500 znajdują się posiadające status ochronny pomniki przyrody – trzy płaty roślinności stepowej. Trasa przecina rzekę Bystrycę, przechodząc następnie przez roślinność terenów podmokłych związanych z występowaniem cieków, m.in. ziołorośla nadrzeczne.

Realizacja węzła Włodawa i węzła Mełgiewska oraz przebieg trasy w miejscowości Świdniczek koliduje z zabudową mieszkaniową.

Wariant II – trasa przebiega przez obszary użytkowane rolniczo. W km 2+100, 3+280 i 3+350 oraz 3+400 dochodzi do kolizji z zabudową. Trasa przecina rzekę Bystrycę.

Wariant I (od km 6+200 do 13+250) i wariant II (od km 5+900 do 12+950) będą wspólnym śladem przez gminę Niemce, Wólkę i miasto Lublin. Początkowo przebiegają przez pola uprawne, następnie przecinają zabudowę miejscowości Jakubowice. Warianty te kolidują z zabudową w km 8+500 i 8+850 (wariant I) oraz 8+200 i 8+550 (wariant II). Trasa przebiega w pobliżu zabudowań jednorodzinnych miejscowości Elizówka. Od węzła trasa biegnie równolegle do istniejącej drogi na długości ok. 1300 m. przylegając bezpośrednio do linii zabudowy. Droga koliduje również z zabudowaniami mieszkalnymi miejscowości Marianówka. Trasa wkracza w obszar lasu Rejkowizna, przecinając skraj kompleksu na długości ok. 350 m, a później biegnie wzdłuż po zachodniej stronie linii lasu na długości ok. 1400 m. Koliduje również z zabudowaniami miejscowości Kalinówka w okolicach planowanego węzła.

W ramach analiz oddziaływania na środowisko, na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Witosa, przy przejściu każdego z analizowanych wariantów (wariant I i II) nad doliną rzeki Bystrzycy w rejonie projektowanego obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, analizowano nie tylko dwa możliwe do realizacji przebiegi planowanej inwestycji, ale rozważano również techniczne sposoby przejścia drogi ekspresowej przez dolinę rzeki Bystrzycy. W każdym z rozpatrywanych wariantów możliwe są dwa rozwiązania. Droge można poprowadzić po długim i wysokim nasypie bądź po estakadzie obejmującej w przybliżeniu całą szerokość doliny. Ostatecznie w przypadku wariantu I, z uwagi na możliwość wystąpienia znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000 przy wyborze przejścia nasypem i budowy mostu, w dalszych analizach rozpatrywano jedynie wariantowanie lokalizacyjne z uwzględnieniem wariantu I zakładającego budowę estakady. W wariantcie II, przechodzącym przez dolinę w węższym miejscu, w dalszej odległości od planowanego obszaru Natura 2000, zrezygnowano natomiast z budowy estakady na rzecz nasypu i budowy mostu ze względu na porównywalne oddziaływanie na środowisko obu wariantów technicznych przy mniej korzystnych warunkach ekonomicznych.

Na podstawie przeanalizowanego w raporcie wpływu oddziaływania budowanej drogi ekspresowej na środowisko oraz uwzględniając stanowisko społeczeństwa, (raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych dla przebiegu planowanej inwestycji, w wyniku których zdecydowana większość opowiedziała się za wariantem I, podobnie jak mieszkańcy ulicy Pliszczyńskiej i Łysakowskiej w Lublinie (pismo z dnia 20.10.2009 r.) oraz Wójt Gminy Wólka, który wyrażając stanowisko urzędu i mieszkańców gminy stwierdził, że wariant I jest optymalnym wariantem przebiegu planowanej obwodnicy (pismo z dnia 28.09.2009 r., znak:GK.7020/01/2009), stwierdzono, że najkorzystniejszym wariantem na odcinku od węzła Sielce do węzła Dąbrowica jest wariant 1, natomiast na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Witosa wariant I. Spośród rozpatrywanych wariantów włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 do planowanej drogi ekspresowej za najkorzystniejszy uznano wariant A (zachodni).

Projektowana trasa ominie centra większych miejscowości, w tym również samego miasta Lublina, a poprzez dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej usprawni ruch i przyczyni się do poprawy jego bezpieczeństwa. Ma ona stanowić dogodny ciąg komunikacyjny głównie dla ruchu tranzytowego. Powiązanie z przyległym terenem odbywać się będzie w węzłach, a obsługa ruchu lokalnego zostanie zapewniona przez szereg dróg dojazdowych.

Źródłem hałasu na etapie budowy drogi będzie praca sprzętu wykonującego prace budowlane i dowóz materiałów na plac budowy. Z raportu wynika, że podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego i mogą nastąpić okresowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały. Dla ograniczenia uciążliwości w zakresie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny na etapie jego realizacji należy tak zoptymalizować czas pracy, aby ograniczyć liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn a prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie należy prowadzić tylko w porze dnia (6⁰⁰- 22⁰⁰). Ponadto zaplecze budowy powinno być zlokalizowane jak najdalej od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanych na terenach sąsiadujących z projektowaną drogą ekspresową.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja drgań związana z pracami budowlanymi (głównie z poruszaniem się maszyn oraz robotami powiązanimi z przemieszczaniem mas ziemnych), które z powodu wytwarzanych drgań mogą mieć negatywny wpływ na najbliższej położone budynki i ludzi. Z raportu wynika, że planowana trasa komunikacyjna na niektórych fragmentach będzie przechodzić w odległości od budynków mniejszej niż orientacyjny zasięg strefy szkodliwych oddziaływań dynamicznych

(60 m), może wystąpić oddziaływanie w tym zakresie. W strefie oddziaływań znajdzie się w wariantcie 1 - 8 budynków (10 w wariantcie 2) i w wariantcie I - 100 budynków (w wariantcie 2 - 140 budynków).

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze, związanych z realizacją inwestycji, emisji substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach środków transportu i pracujących maszyn, wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz niezorganizowanej emisji pyłów, powstających podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne. Może występować również emisja substancji odorotwórczych, związana z wykorzystywaniem mas bitumicznych do układania nawierzchni drogi.

Z raportu wynika, że zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy drogi, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy, należy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach a masy bitumiczne należy transportować wywrotkami posiadającymi zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu.

Projektowana droga przebiega zarówno poza obszarami zabudowanymi jak i w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, terenów zabudowy zagrodowej, terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży.

Po wybudowaniu obwodnicy klimat akustyczny w sąsiedztwie budynków mieszkalnych zlokalizowanych na tych terenach ulegnie pogorszeniu.

Z raportu wynika, że na obszarze terenów chronionych akustycznie, zlokalizowanych najbliższej planowanej trasy komunikacyjnej, mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, emitowanego przez ruch samochodowy.

Wyniki, wykonanych w raporcie prognoz równoważnego poziomu dźwięku, dla poszczególnych odcinków planowanej obwodnicy wykazały, że: Wariant 1, Wariant A i Wariant I są bardziej korzystne pod względem oddziaływania na klimat akustyczny od: Wariantu 2, Wariantu B i Wariantu II.

Planowana inwestycja w Wariantcie 1 na odcinku od węzła Sielce do węzła Przybysławice przebiega poza obszarami zabudowanymi, natomiast na odcinku od węzła Przybysławice do węzła Dąbrowica sąsiadować będzie z luźną zabudową mieszkaniowo – zagrodową oraz w km 133+600 po stronie lewej sąsiadować będzie z budynkiem domu opieki społecznej. W zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne w wariantcie 1 projektowanej drogi ekspresowej S17 - na odcinku od węzła Sielce do węzła Dąbrowica (2026 r.) znajdują się 33 budynki mieszkalne (w wariantcie 2 - 43 budynki mieszkalne).

Włączenie planowanej obwodnicy do drogi wojewódzkiej nr 826 do ww. inwestycji w węźle Przybysławice dla wariantu A (oraz B) zlokalizowane będzie w sąsiedztwie luźnej zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej, która znajdzie się w zasięgu oddziaływania dźwięku o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. W zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne w wariantcie A na tym odcinku (2026 r.) znajdują się 4 budynki mieszkalne (w wariantcie B - 7 budynków mieszkalnych).

Planowana inwestycja w Wariantcie I na odcinku od węzła Dąbrowica – węzeł Witosa zlokalizowana będzie głównie na terenach sąsiadujących z rozproszoną zabudową mieszkaniową podlegającą ochronie akustycznej. W zasięgu oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne w wariantcie I projektowanej drogi ekspresowej S17 - na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Witosa (2026 r.) znajdzie się 115 budynków mieszkalnych (w wariantcie II - 149 budynków mieszkalnych).

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 2026 roku (oddziaływanie większe w porównaniu do 2011 roku).

W punkcie I.3 orzeczenia niniejszej decyzji, zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko, wskazano lokalizację zalecanych ekranów oraz ich parametry. Celem zaproponowanych w raporcie ekranów akustycznych jest ochrona zabudowy mieszkaniowej przed ponadnormatywnym oddziaływaniem projektowanej obwodnicy na klimat akustyczny.

Zastosowanie ekranów akustycznych, jak wynika z raportu wpłynie znacząco na poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej przy planowanej drodze ekspresowej. Budynki, które znajdowały się w zasięgach poziomu hałasu wyższego od dopuszczalnego po zastosowaniu urządzeń ochronnych będą skutecznie chronione przed oddziaływaniem ruchu pojazdów w zakresie hałasu.

Z raportu wynika, że na etapie eksploatacji drogi nie prognozuje się występowania uciążliwości spowodowanych drganiami.

Wykonane w raporcie analizy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny oparte są o prognozowane natężenie ruchu oraz o dostępne na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane techniczne, które mogą ulec zmianie na etapie uszczegółowienia w trakcie opracowywania projektu budowlanego.

W związku z tym, dla określenia rzeczywistego oddziaływania hałasu na tereny chronione akustycznie oraz, że na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach posiadane dane dot. planowanego przedsięwzięcia nie pozwalają jednoznacznie określić oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu i dróg dojazdowych wymagane jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Niezbędne jest również wykonanie analizy porealizacyjnej.

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

W punkcie VI.6 osnowy niniejszej decyzji określono orientacyjną lokalizację punktów pomiarów hałasu. W odniesieniu do punktów pomiaru hałasu zaproponowanych w raporcie dodano punkt pomiarowy na odcinku Węzeł Dąbrowica – Węzeł Witosa, o orientacyjnej lokalizacji w *kilometrze od 8+200, przy budynku mieszkalnym po południowej stronie drogi*. Z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny na odcinku obwodnicy w *kilometrze od 8+100 do 8+600*, w wariantcie I budynek mieszkalny usytuowany jest na granicy zasięgu przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Z przebiegu izofony dopuszczalnego poziomu hałasu wynika, że decyduje o tym ekranowanie tego budynku przez inne budynki (gospodarcze) występujące na tym terenie. W związku z tym nie uznano za wiarygodnych dla tego odcinka drogi proponowanych w raporcie punktów pomiarowych po lewej stronie drogi: PDH-I-3 w km 5+650 i PDH-I-4 w km 12+250. Uznano, że w ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary hałasu w punkcie pomiarowym na odcinku Węzeł Dąbrowica – Węzeł Witosa, o orientacyjnej lokalizacji w *kilometrze od 8+200, przy budynku mieszkalnym po południowej stronie drogi*.

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

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

Z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza wynika, że ruch pojazdów po planowanej obwodnicy będzie najbardziej uciążliwy w tym zakresie z uwagi na emisję tlenków azotu (NO_x) w przeliczeniu na dwutlenek azotu (NO_2), dla którego na odcinku drogi ekspresowej S 12/17 (węzeł Bogucin – węzeł Dąbrowica) w 2026 roku może dojść do przekroczenia dopuszczalnego poziomu stężeń tej substancji w powietrzu (stężenie średnioroczne: $44,742 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Według raportu maksymalny zasięg przekroczeń wartości dopuszczalnych dla tej substancji, wynosił będzie ok. 15 m od jezdni i znajdzie się w granicach pasa przeznaczonego pod inwestycję. Budowa drogi będzie skutkować pogorszeniem jakości powietrza w rejonie jej lokalizacji. W związku z tym, w celu minimalizacji oddziaływania emisji wprowadzanych do powietrza w wyniku ruchu drogowego na jakość powietrza, należy wykonać nasadzenia zieleni izolacyjnej z wykorzystaniem gatunków jak najbardziej odpornych na zanieczyszczenia powietrza.

Z raportu wynika jednak, że teren przeznaczony pod planowaną inwestycję może ulec zawężeniu w ramach uszczegóławiania projektu budowlanego. W związku z tym przyjęte do analizy wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza założenia dotyczące prognozowanego natężenia ruchu przyjętego w ramach wykorzystywanego modelu obliczeniowego niezbędne jest wykonanie analizy porealizacyjnej również z uwagi na wpływ przedsięwzięcia na jakość powietrza. W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać ciągłe pomiary stężeń dwutlenku azotu w powietrzu, w obszarach gdzie w sąsiedztwie planowanej obwodnicy występuje zabudowa mieszkaniowa. W punkcie VI.6 orzeczenia niniejszej decyzji określono, zgodnie z raportem, orientacyjną lokalizację punktów pomiarów stężeń zanieczyszczeń powietrza.

Analiza porealizacyjna, w której wykorzystane będą wyniki pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powietrzu (substancji decydującej o wpływie ruchu drogowego na jakość powietrza) określi rzeczywisty wpływ inwestycji na jakość powietrza.

W analizie porealizacyjnej należy wykonać obliczenia akustyczne.

W przypadku stwierdzenia w analizie porealizacyjnej, przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zastosować zabezpieczenia chroniące środowisko przed ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny, w tym dodatkowe, w odniesieniu do określonych w sentencji orzeczenia decyzji, ekrany akustyczne.

Na odcinku drogi ekspresowej S12/S17 od węzła „Sielce” do węzła „Dąbrowica” przeanalizowano dwa warianty trasy tj. Wariant 1 i Wariant 2, które kolidują z rzeką Kurówka, Białką, Ciemięgą oraz ciekami bez nazwy. Ponadto, planowane przedsięwzięcie w wariantie 1 przecina dwa zbiorniki wodne, bezodpływowe, natomiast w wariantie 2 jeden zbiornik wodny oraz przebiega w odległości ok. 200 m od obszaru źródłiskowego. Budowa drogi wiąże się z koniecznością zasypania jednego lub dwóch zbiorników wodnych i ich odtworzenia po obu stronach drogi. W wyniku szczegółowej analizy obu wariantów należy uznać, iż będą one miały podobny wpływ na wody powierzchniowe i podziemne, przy czym wariant 1 wypada korzystniej ponieważ jest oddalony o 1400 m od obszaru źródłiskowego.

Na odcinku drogi ekspresowej S12/S17 od węzła „Dąbrowica” do węzła „Witosa”, rozpatrzono dwa warianty trasy tj. Wariant I i Wariant II. W obu wariantach planowana inwestycja koliduje z rzeką Bystrzycą, ciekami bez nazwy i siecią rowów melioracyjnych oraz przebiega w pobliżu rzeki Ciemięgi.

Wariant I zakłada budowę estakady nad doliną Bystrzycy, przełożenie i regulację koryta rzeki Bystrzycy na długości ok. 146 m (w rejonie km 15+400) polegającą na zlikwidowaniu istniejącego meandru i odtworzeniu jego w zbliżonym kształcie. Prace te przyczynią się do okresowego pogorszenia jakości wód w rzece oraz może dojść do zniszczenia brzegów rzeki w trakcie realizacji, co będzie obligowało inwestora do ich odpowiedniego odtworzenia i ukształtowania.

Wg Wariantu II tras przecina rzekę Bystrycę obiektem mostowym oraz przebiega (od km 15+720 do km 16+350) przez strefę ochronną komunalnego ujęcia wody w Wólce, gm. Wólka, w odległości 180 m od strefy ochrony bezpośredniej tego ujęcia. Dla ochrony kredowych wód podziemnych, ujmowanych dla potrzeb pitnych okolicznych mieszkańców konieczne będzie wykonanie szczelnego systemu odwodnienia drogi na ww. odcinku.

W wyniku analizy istniejących w tym rejonie warunków hydrogeologicznych uznano, że wariant I jest korzystniejszy od wariantu II, który przecina na odcinku ok. 600 m strefę ochrony pośredniej ujęcia wody Wólka.

Prace związane z planowanym przedsięwzięciem mogą mieć negatywne oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne. Wiąże się to przede wszystkim z możliwością:

- zmiany stosunków wodnych w otoczeniu budowanej drogi;
- czasowego obniżenia poziomu wód gruntowych;
- zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (w szczególności olejami i smarami) wyciekającymi z maszyn, np. w wyniku awarii;
- bezpośredniego przedostania się substancji niebezpiecznych do naturalnych cieków, w trakcie prowadzenia robót na obiektach mostowych;
- zanieczyszczenia wód ściekami bytowo – gospodarczymi z zaplecza budowy.

Spośród wymienionych przyczyn oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne na szczególną uwagę zasługują zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi zwłaszcza smarami i olejami (będących przyczyną wielu negatywnych zjawisk w środowisku), które mogą powstać przy wyciekach z maszyn i urządzeń stosowanych przy pracach związanych z budową dróg.

W fazie eksploatacji ścieki pochodzą będą ze spływów wód opadowych z powierzchni drogi. Zawarta w nich ilość zanieczyszczeń zależeć będzie od ilości i rodzaju opadów, czasu trwania pogody bezopadowej, szerokości i rodzaju nawierzchni drogi, wielkości ruchu drogowego i rodzaju pojazdów, prędkości jazdy oraz otoczenia drogi.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 406 „Niecka Lubelska” o bardzo wysokim lub wysokim stopniu zagrożenia wód podziemnych.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia powstały także sztuczne zbiorniki wodne - wyrobiska powstałe w wyniku eksploatacji żwiru. Planowana inwestycja przebiegać będzie również w pobliżu stawów rybnych z połowy XIX wieku zlokalizowanych w obrębie zespołu pałacowo – parkowego w gminie Garbów, otoczonych przez tereny podmokłe.

System odwodnienia części drogowej opierać się będzie na trawiastych rowach przydrożnych oraz kanalizacji deszczowej. Wg autorów raportu odwodnienie szczelne (szczelne rowy drogowe lub kanalizacja drogowa) wykonane zostaną tam, gdzie zachodzi potrzeba pełnego zabezpieczenia obszarów wrażliwych, tam gdzie nie są spełnione warunki dla bezpiecznej filtracji wód deszczowych w grunt ze względu na słabą przepuszczalność, lub przewidywane negatywne oddziaływanie na warstwy położone niżej (na terenach wrażliwych na zanieczyszczenia wód podziemnych, powierzchniowych, gruntów (np. w dolinach rzek, na obszarach źródliskowych, w rejonie ujęć wód i ich stref ochronnych, na obszarach chronionych oraz na terenach, gdzie występuje bardzo wysoki i wysoki stopień zagrożenia wód podziemnych), czy też tam, gdzie ze względów konstrukcyjnych lub bezpieczeństwa budowli woda musi być transportowana poza miejsce jej zebrania. Reasumując, odwodnienie szczelne należy zastosować na większości przebiegu analizowanej trasy co wynika ze stopnia zagrożenia wód podziemnych (ich podatności na zanieczyszczenie). Z uwagi na lokalizację obszarów wrażliwych na zanieczyszczenie wód podziemnych w oparciu o ogólne dane hydrogeologiczne, weryfikacja miejsc zastosowania szczelnego systemu odwodnienia nastąpi na etapie powtórnej oceny oddziaływania na środowisko. Kanalizacja i rowy sprowadzą wody do ziemnych, otwartych zbiorników retencyjno–infiltracyjnych w celu złagodzenia fali

spływu przed skierowaniem wód do odbiornika oraz redukcji stężeń zanieczyszczeń. Do oczyszczania wykorzystane będą naturalne procesy. Ze względu na ochronę środowiska gruntowo – wodnego część z tych obiektów zostanie dodatkowo uszczelniona. Zbiorniki posiadały będą przelewy awaryjne oraz będą miały zapewniony dojazd dla ich okresowego czyszczenia. Wody opadowe przed wprowadzeniem ich do opisywanych zbiorników lub bezpośrednio odbiorników będą podczyszczane w osadnikach lub piaskownikach. Ze względu na fakt, że rzeka Bystrzyca jest planowanym obszarem chronionym Natura 2000 oraz że wody rzeki płyną od strony inwestycji w kierunku obszaru Natura 2000, w rejonie obiektu mostowego, oprócz zastosowania kanalizacji z osadnikami, konieczna będzie separacja węglowodorów ropopochodnych, gdyż wystąpienie większych stężeń (kilka miligramów węglowodorów ropopochodnych na litr) może niekorzystnie wpłynąć na organizmy wodne. Wg autorów raportu węglowodory ropopochodne nie będą stanowiły zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego w warunkach normalnej, czyli bezawaryjnej eksploatacji.

Na terenach Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) oraz Obwodu Utrzymania (OU) przewidziano bezpośrednie odprowadzenie do gruntu ścieków opadowych z dachów budynków oraz trzy systemy kanalizacji deszczowej dla ścieków:

- silnie zanieczyszczonych węglowodorami ropopochodnymi,
- o niewielkim zanieczyszczeniu,
- szczególnych – wymagających neutralizacji.

Ścieki ze stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne odprowadzane będą do szczelnego zbiornika w którym, o ile zajdzie taka konieczność, będzie możliwe przeprowadzenie neutralizacji ścieków. W przypadku zagrożenia skażenia środowiska ścieki ze zbiornika będą usuwane beczkownikami i wywożone do utylizacji. Przy braku zagrożenia, ścieki spływać będą do zbiornika retencyjno – infiltracyjnego i dalej do pobliskich odbiorników. Ponadto, na ww. obiektach przewidziano odrębny system kanalizacji sanitarnej dla ścieków komunalnych wraz z oczyszczalnią.

Na MOPach oraz Obwodzie Utrzymania, jak również, jeżeli będzie to konieczne, w rejonie mostów i węzłów, zastosowane zostaną separatory substancji olejowych, do usuwania węglowodorów ropopochodnych ze ścieków deszczowych pochodzących z tych obiektów. Separatory wyposażone będą w urządzenia sygnalizujące przekroczenia normatywnej pojemności magazynowania cieczy lekkich oraz w zamknięcia dopływu lub odpływu z nich substancji olejowych. Ponadto, na odcinku węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica w rejonie węzła Kurów projektowany jest Obwód Utrzymania drogi ekspresowej (OU). Na obszarze tym będą składowane oraz przeładowywane różne chemikalia (sól do zimowego utrzymania, smary, paliwa). Substancje te mogą się przedostawać z wodami do gruntu, a następnie spowodować zanieczyszczenie gruntu oraz wód podziemnych GZWP. Dlatego też należy zastosować zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego. Lokalizacja zapleczy budowy i składowisk materiałów w obszarach o bardzo wysokim i wysokim stopniu zagrożenia głównego poziomu wodonośnego GZWP Nr 406 jest możliwa wyłącznie w sytuacji zastosowania zabezpieczeń gwarantujących ochronę środowiska gruntowo-wodnego tj. m.in.

- zachowania wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostawaniu się węglowodorów ropopochodnych do wód i gleby,
- uszczelnienia terenu zaplecza budowy i bazy materiałowej oraz nie składowania substancji (stałych i ciekłych) stwarzających zagrożenie dla wód podziemnych,
- właściwego odprowadzania wód opadowych i ścieków bytowych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami 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.) wody opadowe i roztopowe ujęte w systemy kanalizacyjne, odprowadzane do wód lub do ziemi nie mogą zawierać substancji

zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Wszystkie rozpatrywane warianty projektowanej drogi praktycznie na całej długości przebiegają w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 406 „Niecka Lubelska” o bardzo wysokim lub wysokim stopniu zagrożenia wód podziemnych. Zwiększona podatność na przemieszczanie się zanieczyszczeń do wód podziemnych występuje również w obszarze leja depresji związanego z eksploatacją wód podziemnych na terenie aglomeracji lubelskiej. Dodatkowo w przypadku Wariantu II podwyższony stopień zagrożenia dotyczy również studni ujęcia wód Wólka, gdyż planowana trasa przecina strefę ochrony pośredniej (od km 15+720 do km 16+350). Ponieważ jest to również obszar wrażliwego GZWP prace w tym rejonie należy prowadzić ze szczególną ostrożnością. Skutecznym zabiegiem ochronnym przed wyżej wymienionymi oddziaływaniami jest właściwa organizacja robót i placu budowy, a także prawidłowa obsługa maszyn. Odpowiedzialność w tym zakresie spada na wykonawcę robót, który powinien sporządzić projekt organizacji prac i placu budowy uwzględniając odpowiednie zabezpieczenia.

Tereny szczególnie wrażliwe (w tym przede wszystkim rejon dolin rzecznych) będą zabezpieczone poprzez szczelny system odwodnienia z możliwością ograniczenia w razie potrzeby negatywnego oddziaływania poprzez zamknięcie odpływu do odbiornika. W rejonie inwestycji występuje 12 ujęć wód podziemnych, z czego większość – 8 znajduje się w sąsiedztwie odcinka przebiegającego od węzła Dąbrowica do węzła Witosza. W żadnym z rozpatrywanych Wariantów nie dochodzi do bezpośredniej kolizji ze strefą ochrony bezpośredniej ujęcia (studnie zlokalizowane są w odległości od 180 do 1645 m). Ujęcia wody posiadające strefę ochrony pośredniej zlokalizowane w pobliżu planowanej trasy to ww. ujęcie Wólka i Lublin – Tatary. Wybrany wariant nie koliduje z strefami ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych.

W rejonie planowanej inwestycji zidentyfikowano jeden obszar źródłkowy położony na odcinku węzeł Sielce - węzeł Dąbrowica - w odległości 1400 m od Wariantu 1 i w odległości ok. 200 m od Wariantu 2.

Jak wynika z raportu w trakcie normalnej (bezwaryjnej) eksploatacji i zachowania norm obowiązujących dla ścieków deszczowych odprowadzanych do wód projektowana droga nie powinna oddziaływać negatywnie na ciekły powierzchniowe i podziemne.

Budowa drogi ekspresowej wiązać się będzie również z całkowitym zasypaniem dwóch zbiorników w przypadku Wariantu 1 (w rejonie km 132+800 – km 133+400) oraz jednego w przypadku Wariantu 2 (w km 133+530), a także częściowym zasypaniem zbiorników w wyrobiskach pokopalnianych. Zasypanie trzech ww. zbiorników może mieć negatywny wpływ na warunki gruntowo-wodne na tym terenie. W związku z powyższym mniej więcej w kilometrażu podobnym do tego, w którym obecnie znajdują się zbiorniki, planowane jest ich odtworzenie (po obu stronach drogi).

Negatywny wpływ na wody mogą mieć prace prowadzone w korytach rzek i cieków (Wariant 1 i 2 oraz Wariant I i II), w tym budowa estakady nad doliną Bystrzycy (Wariant I).

W ramach tej ostatniej planowane jest przełożenie i regulacja koryta Bystrzycy na długości ok. 146 m w rejonie km 15+400. Zlikwidowany meander zostanie odtworzony w zbliżonym kształcie, dzięki czemu długość odcinka rzeki po przełożeniu będzie zbliżona do aktualnej długości i wyniesie ok. 148 m. W związku z ww. działaniami konieczne będzie umocnienie nowopowstałego koryta. Prace te pozwolą m.in. na unormowanie prędkości przepływu rzeki. W przypadku regulacji koryta Bystrzycy istotny jest również termin i czas trwania prac.

Szczegółowy zakres prac zostanie określony na etapie opracowywania projektu budowlanego.

W wyniku prowadzenia robót w rejonie koryt rzek i cieków (w tym prac związanych z ich regulacją) nastąpi okresowe zanieczyszczenie wód zawiesinami powodujące zwiększoną

mętność wody, utrudnione przenikanie światła, a tym samym ograniczoną fotosyntezę. Drobne cząstki mineralne zawieszane w wodzie mogą prowadzić do uszkodzenia skrzel. W przypadku długotrwałego zmętnienia może dojść do zaburzenia oddychania u występującej w rzece ichtiofauny.

Jakość wód w rzece mogą pogorszyć również zanieczyszczone spływy powierzchniowe z placu budowy. Ponadto podczas prac budowlanych w dolinie rzeki może dojść do zniszczenia brzegów spowodowanego działaniem ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych.

Źródłem niekorzystnych oddziaływań bezpośrednio na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody podziemne na etapie eksploatacji są zanieczyszczenia pochodzące ze spływów deszczowych i roztopowych z nawierzchni drogi oraz zrzuty niebezpiecznych dla środowiska substancji w przypadku wystąpienia poważnej awarii. Kolejnym oddziaływaniem związanym z eksploatacją projektowanej drogi związane jest z zimowym utrzymaniem dróg poprzez stosowanie soli (głównie chlorku sodu) do zwalczania śliskości.

W celu eliminacji niekorzystnego wpływu drogi przede wszystkim na większe rzeki (Bystrzyca, Ciemięga, Kurówka, Białka) i ograniczenia bezpośredniego odpływu wód deszczowych do cieków naturalnych, konieczne będzie odprowadzanie wód deszczowych z obiektów mostowych oraz z estakady przy pomocy szczelnej kanalizacji deszczowej, z możliwością zamknięcia odpływu wód z kanalizacji do rzeki. Ponadto w przypadku kolizji z uregulowanymi rowami melioracyjnymi, które będą odprowadzały spływy deszczowe z powierzchni drogi w kierunku rzek, w celu eliminacji niekorzystnego wpływu drogi na ww. cieki należy ograniczyć ilość zawieszin ogólnych wprowadzanych do rowów wraz z wodami opadowymi do wartości dopuszczalnych oraz wprowadzić zabezpieczenia, które ograniczą stopień zanieczyszczenia wód podczas wystąpienia tzw. poważnej awarii. Ponadto bardzo ważne jest, aby rozwiązania zastosowane w związku z budową drogi (np. przesunięcia rowów melioracyjnych, przepusty, nasypy) zapewniały prawidłowe funkcjonowanie urządzeń melioracyjnych.

W czasie normalnej, bezawaryjnej eksploatacji projektowana droga przy zastosowaniu odpowiedniego szczelnego systemu odwodnienia nie będzie oddziaływać negatywnie na wody podziemne, ale w przypadku wystąpienia poważnej awarii lub wypadku może nastąpić skażenie gruntu oraz wód podziemnych. Proponowane rozwiązania powinny zabezpieczyć wody podziemne i powierzchniowe przed ewentualnym ich zanieczyszczeniem.

W przypadkach braku w terenie naturalnych odbiorników w postaci cieków lub rowów melioracyjnych autorzy raportu proponują realizację zbiorników o funkcji: retencyjnej, infiltracyjnej, retencyjno-infiltracyjnej i odparowujących. Z uwagi na brak możliwości wskazania na obecnym etapie lokalizacji i rodzaju zastosowanych zbiorników szczegółowa analiza w tym zakresie wykonana będzie w ramach postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W trakcie prowadzonego postępowania stwierdzono, że na obecnym etapie inwestor nie posiada dokumentacji hydrogeologicznej oraz nie dysponuje badaniami geologicznymi podłoża, które zostaną wykonane na potrzeby projektu budowlanego.

W związku z powyższym odstąpiono od konieczności podania pikietażu drogi z lokalizacją:

- zbiorników retencyjnych (infiltracyjnych),
- kanalizacji deszczowej (szczelnych rowów),
- mostów i przepustów w ciekach wodnych w odniesieniu do kilometrażu cieku,
- wylotów kanalizacji deszczowej do wód powierzchniowych (w odniesieniu do kilometrażu cieków wodnych).

Ponadto ustalono, że sposób odwodnienia drogi zostanie opisany w sposób ramowy i będzie zawierał:

- lokalizację obszarów wrażliwych, wymagających ochrony poprzez zastosowanie szczelnej kanalizacji deszczowej (kilometraż odcinków dróg),

- propozycję i opis alternatywnych rozwiązań projektowych,
- warunki do projektowania szczelnego systemu odwodnienia,
- wskazanie od czego będzie zależał wybór konkretnego rozwiązania projektowego.

W przypadku zbiorników retencyjnych (infiltracyjnych) zostaną opisane warunki i zasady projektowania, w tym:

- możliwe rodzaje zbiorników,
- warunki (np. geologiczne) w których stosuje się dany zbiornik,
- zasady lokalizacji i warunki do projektowania danego zbiornika.

Zgodnie z zapisami art. 122 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.) na wykonanie urządzeń wodnych (określonych w art. 9 ust. 1 pkt 19 ww. ustawy), regulację wód oraz zmianę ukształtowania terenu na gruntach przyległych do wód, mającą wpływ na warunki przepływu wody, szczególne korzystanie z wód (odprowadzanie wód opadowych i ścieków do wód lub do ziemi) wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodno prawnego.

Dla oceny rzeczywistego wpływu działań technicznych związanych z budową obiektu, a następnie jego funkcjonowania na środowisko gruntowo-wodne doliny, w tym położonego w sąsiedztwie inwestycji projektowanego obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” w raporcie zalecono monitoring stanu wód podziemnych.

W tym celu należy w granicach doliny Bystrzycy przed rozpoczęciem prac budowlanych zainstalować w gruncie do głębokości 5 m 3 piezometry wyposażone w urządzenie automatycznie rejestrujące zmiany poziomu zwierciadła wód podziemnych (limnigrafy). Piezometry należy zlokalizować po wschodniej stronie estakady w km ok. 14+500 tuż przy granicy pasa drogowego (piezometr nr 1), 60 m od pasa drogowego (piezometr nr 2) oraz 160 m od pasa drogowego (piezometr nr 3 – z uwagi na jego położenie poza przewidywanym maksymalnym oddziaływaniem inwestycji na warunki hydrogeologiczne doliny, stanowił on będzie poziom odniesienia).

Pomiary powinny być zapoczątkowane na minimum pół roku przed rozpoczęciem prac w dolinie, trwać w czasie realizacji inwestycji oraz przez 5 lat po jej zakończeniu.

W celu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na chemizm wód rzeki Bystrzycy oraz projektowanego obszaru Natura 200 „Bystrzyca Jakubowicka” zalecono zgodnie z ustaleniami raportu monitoring chemizmu jej wód w dwóch punktach pomiarowych w zakresie:

- węglowodorów ropopochodnych
- zawiesiny ogólnej
- kadmu i ołowiu
- chlorków.

Wszystkie próbki powinny być pobierane dwukrotnie w ciągu roku (przed rozpoczęciem inwestycji, w trakcie trwania jej realizacji oraz przez 5 lat po jej oddaniu do użytku):

- w okresie wiosennych roztopów,
- w okresie letnio/jesiennym,

przy czym analizy zawartości chlorków powinny być przeprowadzone jedynie w okresie wiosennych roztopów.

Rozmieszczenie punktów pomiarowych powinno być uszczegółowione po określeniu miejsca zrzutu podczyszczonych wód do rzeki Bystrzycy.

Ze względu na fakt, że na obecnym etapie przygotowania inwestycji nie wszystkie rozwiązania projektowe zostały szczegółowo opracowane i mogą zostać wprowadzone zmiany na etapie projektu budowlanego, powodujące inne oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, zobowiązano do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację przedsięwzięcia drogowego.

Celem dokonania oceny rzeczywistego oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne zobowiązano do pobrania w ramach analizy porealizacyjnej próbek wody opadowej na każdym wlocie do urządzeń podczyszczających oraz na wylocie z systemu oczyszczania bezpośrednio przed wprowadzeniem wody do rzeki Bystrzycy oraz rzeki Ciemięgi (zalecenie to wynika z najwyższej spośród cieków występujących w rejonie inwestycji wartości przyrodniczej obu odbiorników) oraz zalecono wykonanie układu oczyszczania składającego się z osadnika i separatora.

Próbki oprócz analizy w zakresie stężenia węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej, z uwagi na zwierzęta bytujące ww. rzekach należy poddać dodatkowo analizie w zakresie stężenia następujących substancji:

- wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA),
- kadm i ołów,
- chlorki.

Wszystkie próbki powinny zostać pobrane dwukrotnie:

- w okresie wiosennych roztopów,
- w okresie letnio/jesiennym,

Przy czym analizy zawartości chlorków powinny być przeprowadzone jedynie w okresie wiosennych roztopów. Uzyskane wyniki określą czy konieczne będzie zastosowanie dodatkowych urządzeń zabezpieczających.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze została poprzedzona:

- zinwentaryzowaniem obszarów i obiektów objętych szczególną ochroną przyrody oraz projektowanych do objęcia ochroną,
- wykonaniem szczegółowej inwentaryzacji terenowej i kartowaniem gatunków oraz siedlisk przyrodniczych w pasie terenu o szerokości 350 m po obydwu stronach osi rozpatrywanych wariantów, z uwzględnieniem korytarzy ekologicznych – szlaków migracji zwierząt, natomiast w obrębie doliny Bystrzycy (o szczególnym znaczeniu przyrodniczym) inwentaryzacja objęto szerszy pas terenu, tj. do ok. 950 m na zachód od wariantu II do ok. 5.500 m na wschód od wariantu I, obejmując badaniami cały obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”.

Na terenie otaczającym inwestycję znajdują się obszary objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r. (Dz. U. nr 92, poz. 880 z późn. zm.), są to: rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, użytki ekologiczne oraz pomniki przyrody. Znajdują się tutaj także tereny mające obecnie status projektowanych rezerwatów oraz proponowanego obszaru Natura 2000.

W otoczeniu planowanej inwestycji znajdują się dwa istniejące oraz trzy projektowane rezerwaty przyrody. Do pierwszej grupy zaliczają się rezerwaty leśne: Stasin i Wierzchowiska. Spośród rezerwatów projektowanych najbliższej inwestycji położone są: Łysa Góra, Wielosił oraz rezerwat im. Heleny Koporskiej. Analizowana inwestycja nie koliduje z istniejącymi oraz projektowanymi rezerwatami, znajdują się one przeważnie w odległości kilku kilometrów od rozpatrywanych wariantów, poza zasięgiem obszarów objętych oddziaływaniem bezpośrednim i pośrednim przedsięwzięcia.

W okolicach planowanej inwestycji znajdują się dwa parki krajobrazowe, są to Kozłowiecki i Kazimierski Park Krajobrazowy. Inwestycja nie koliduje z terenem parków ani ich otulin. Obiekty te znajdują się w znacznej odległości od rozpatrywanych wariantów, poza zasięgiem obszarów objętych oddziaływaniem bezpośrednim i pośrednim przedsięwzięcia.

W okolicach inwestycji znajdują się trzy obszary chronionego krajobrazu, są to: „Kozi Bór”, „Dolina Ciemięgi” oraz Czerniejowski Obszar Chronionego Krajobrazu. Planowana droga kolidować będzie w niewielkim stopniu z dwoma: Obszarem Chronionego Krajobrazu

„Kozi Bór” i „Dolina Ciemieni”. Czarniejowski Obszar Chronionego Krajobrazu znajduje się w znacznej odległości od rozpatrywanych wariantów, poza zasięgiem obszarów objętych oddziaływaniem bezpośrednim i pośrednim przedsięwzięcia.

Celem ustanowienia Obszaru Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” jest zachowanie walorów krajobrazowych, mozaiki lasów i łąk oraz powiązań przestrzennych między terenami o wysokiej aktywności biologicznej. Na obszarze tym występują lasy mieszane (częściowo położone na obszarach bagiennych), bory bagienne, świetliste dąbrowy, zbiorowiska grądowe, olsy i łągi oraz duże kompleksy łąk i niewielkie torfowiska. W obrębie OChK „Kozi Bór” znajduje się użytek ekologiczny wód stojących - jeziora Rejowiec i Duży Ług we wsi Wola Przybysławska. W początkowym biegu (do km 106+688) oś inwestycji (wariant 1) przebiega w odległości około 190-250 m od położonego na północ OChK „Kozi Bór”. Następnie odległość ta zwiększa się stopniowo aż do około 1 290 m na km 110+500, po czym maleje aż do wystąpienia kolizji. Projektowana inwestycja przecina obiekt w km 111+350 do 113+900. Na dalszym przebiegu brak jest bezpośredniej kolizji z obszarem. Natomiast od km 119+530 do km 19+800 osi inwestycji przebiega w odległości od około 190 m do około 140 m od granicy z opisywanym terenem. Na dalszych odcinkach planowana inwestycja nie przebiega w pobliżu OChK „Kozi Bór”.

Po przeanalizowaniu wpływu inwestycji na obszary chronionego krajobrazu stwierdzono, że po zastosowaniu wszystkich środków minimalizujących (m.in. przejścia dla zwierząt) budowa drogi wpłynie negatywnie na te obszary. Ponadto na terenie obszaru mogą być lokalizowane przedsięwzięcia związane z inwestycją celu publicznego, którą jest droga krajowa.

Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemieni” został utworzony dla ochrony środkowego i dolnego biegu rzeki Ciemieni. Dolina ciekła wcięta jest na 30-40 m w podłoże lessowe i skały pod nim zalegające. Dochodzą do niej głębokie wąwozy lessowe, o stromych ścianach, osiągające nawet 2 km długości i kilkanaście metrów szerokości, stanowiąc cenny element krajobrazu lessowego. Najcenniejszymi obiektami przyrodniczymi obszaru są fragmenty łągów i wilgotnych łąk w dnie doliny oraz ciepłolubne murawy wykształcone na stokach o południowej ekspozycji. W górnym biegu zachowane zostały trzcinowiska, turzycowiska, olsy i wilgotne łąki oraz liczne źródła. Planowana inwestycja, z wyjątkiem fragmentu węzła Jakubowice nie koliduje z OChK „Dolina Ciemieni”, jednak przebiega w jej pobliżu (na znacznym odcinku odległość wynosi poniżej 1.000 m). Inwestycja znajduje się w odległości około 180 m na południe od granicy opisywanego obiektu w km 3+400. Granica dodatkowo przebiega w odległości poniżej 350 m od km 9+100 do km 12+150. Bezpośrednia kolizja z obszarem następuje w obrębie północnego fragmentu węzła Jakubowice, na odcinku 10+150 do km 10+300.

W rejonie planowanej inwestycji na odcinku od węzła „Dąbrowica” do węzła „Witosa” znajdują się dwa obszary siedliskowe Natura 2000. Są to projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” oraz istniejący specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Świdnik”, oddalony od inwestycji o ponad 1 300 m. Obszar Natura 2000 Świdnik PLH060021 obejmuje obszar trawiastego lotniska o wymiarach 1 240 m na 1 000 m.. Jedynym przedmiotem ochrony na tym obszarze jest kolonia zwarta susła perełkowanego (*Spermophilus suslicus*) i jej siedlisko. Obiekt otoczony jest przez zabudowę techniczną lotniska od strony wschodniej, obiekty miasta Świdnik od strony południowej i południowo-wschodniej, ogródki działkowe od strony południowej i południowo-zachodniej, pola uprawne i ogródki działkowe od strony zachodniej, a także pola uprawne oraz zabudowę zagrodową od strony północno-zachodniej i zachodniej. Na północny-wschód od obszaru położony jest stosunkowo duży kompleks leśny. Obszar Natura 2000 „Świdnik” PLH060021 znajduje się w znacznej odległości na wschód od osi drogi (wariant I) w km 20+350 do km 20+900, przy minimalnej odległości wynoszącej około 1 450 m od osi (w km 20+780). Znacząca odległość powoduje, iż nie są możliwe

bezpośrednie ani pośrednie oddziaływania na ten obszar spowodowane budową i eksploatacją projektowanej drogi. Nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływania związanego z zanieczyszczeniem powietrza, hałasem, zmianami poziomu wód gruntowych, zanieczyszczeniem gleb. Nie wystąpi również negatywny wpływ na szatę roślinną, będącą bazą pokarmową susła, ani na sam gatunek priorytetowy. Populacja nie rozprzestrzeni się na otaczające obszary, z powodu biologii gatunku oraz sposobu zagospodarowania terenów przyległych do lotniska migracja zwierząt nie jest możliwa. Kolonia zasiedlająca trawiaste lotnisko w Świdniku jest kolonią sztuczną, powstała na przełomie lat 1970/80 jako efekt niezamierzonej, przypadkowej introdukcji. Suseł perełkowany występuje jedynie na obszarze ostoji Natura 2000 i od początku istnienia stanowiska na lotnisku nie był notowany w innych miejscach rejonu Świdnika.

Projektowany obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, położony jest na północno-wschodnich obrzeżach miasta Lublina, posiada on status projektowanego do wyznaczenia obszaru Natura 2000. Obszar ten znajduje się na północny wschód od osi inwestycji w km 14+450 do km 15+600. Minimalna odległość to około 45 m na północny wschód od osi w km 14+880 (wariant I). Obszar obejmuje fragment doliny Bystrzycy, przyujściową część doliny Ciemięgi wraz z widłami obu rzek, a także fragmenty stromych skarp, stanowiących krawędzie doliny.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” proponowany jest w celu ochrony”

– siedlisk przyrodniczych:

kod	siedlisko	% pokrycia	Znaczenie obszaru - ocena ogólna
3150	Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i>	0,44	C
6120	Cieplolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (<i>Koelerion glaucae</i>)	0,01	D
6210	Murawy kserotermiczne (<i>Festuco-Brometea</i>)	0,21	C
6410	Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (<i>Molinion</i>)	4,51	C
6430	Ziołorośla górskie (<i>Adenostylion alliariae</i>) i ziołorośla nadrzeczne (<i>Convolvuletalia sepium</i>)	1,00	D
6510	Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherion elatioris</i>)	71,24	C
91E0	Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion</i>)	2,46	D

– gatunków zwierząt i roślin:

kod	znaczenie	populacja	Znaczenie obszaru - ocena ogólna
1337	Bóbr pospolity	przelotna	D
1355	Wydra	przelotna	D
1188	Kumak nizinny	osiadła	B
1145	Piskorz	osiadła	B
1037	Trzepla zielona	osiadła	B
1042	Zalotka większa	osiadła	B
1059	Modraszek teleius	osiadła	B

1060	Czerwończyk nieparek	osiadła	B
1061	Modraszek nausithous	osiadła	B
4030	Szlaczkoń szafraniec	osiadła	D
4038	Czerwończyk fioletek	osiadła R	B
1617	Starodub łąkowy	>1000	B

Obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” jest ważną ostoją staroduba łąkowego z wysoką liczebnością, jedną z najwyższych w województwie. Ponadto obszar jest ważnym siedliskiem dla populacji czterech gatunków motyli z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Liczebności ich populacji również należą do większych w województwie lubelskim. Na terenie obszaru znajduje się ponadto stanowisko kumaka nizinnego. Obszar ostoi pokryty jest przez sześć rodzajów siedlisk z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Największe znaczenie mają tu łąki zmiennowilgotne i niżowe łąki użytkowane ekstensywnie, będące siedliskiem staroduba łąkowego, oraz murawy kserotermiczne.

Na terenie „Bystrzycy Jakubowickiej” znajdują się również niewielkie populacje innych ważnych gatunków chronionych roślin: miłka wiosennego, kosaćca bezlistnego oraz goździka pysznego.

Teren ostoi przedstawia wysokie wartości krajobrazowe. Obydwie rzeki: Bystrzyca i Ciemięga posiadają naturalny, nieuregulowany charakter. Liczne meandry oraz zarastające powoli starorzecza urozmaicają krajobraz i doskonale komponują się z rozległymi łąkami. Teren wzbogacony jest dodatkowo niewielkimi kępami drzew oraz zakrzaczeń.

Ekstensywnie prowadzone rolnictwo generalnie sprzyja zachowaniu bioróżnorodności obszaru. Jednak na obszarze Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” obserwowany jest trend porzucania użytkowania łąkowego, co skutkuje powolnym zarastaniem otwartych obszarów łąkowych. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych głównym zagrożeniem dla ostoi jest przede wszystkim ograniczanie ekstensywnego użytkowania obszaru i związana z tym naturalna sukcesja w kierunku zaroślowym i leśnym. Powoduje to kurczenie się potencjalnych siedlisk dla chronionych gatunków motyli oraz roślin muraw kserotermicznych. Problemem jest także nielegalne wysypywanie odpadów oraz potencjalnie zagrożeniem może być także zanieczyszczenie rzeki Bystrzycy. Do cieków zrzucane są oczyszczone ścieki z oczyszczalni "Hajdów".

Projektowany obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” lokuje się w stosunkowo niewielkiej odległości od rozpatrywanych wariantów planowanej inwestycji. Autorzy raportu rozpatrywali 3 warianty przebiegu drogi na tym odcinku. W ramach poszczególnych wariantów (wyluczając Wariant 0 – nie podejmowania inwestycji) brano pod uwagę także warianty technologiczne. Na odcinku tym rozpatrywane warianty przecinają dolinę Bystrzycy. W odległości ok. 17 m od pasa drogowego Wariantu I oraz o ok. 542 m od Wariantu II biegnie granica projektowanego obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, obejmującego część doliny. Z porównania Wariantu I (estakada), Wariantu II (nasyp+most) oraz Wariantu „0” wynika, że najbardziej korzystnym z punktu widzenia obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” jest Wariant „0”. Biegnie on w odległości powyżej 4,7 km od granicy obszaru, a jedyne oddziaływanie może się wiązać z zanieczyszczeniem wód powierzchniowych w centrum miasta. W przypadku wariantów realizacyjnych korzystniej przedstawia się Wariant II (większa odległość od obszaru w stosunku do Wariantu I, możliwość oddziaływania poprzez zanieczyszczenie wód powierzchniowych). Za najgorszy uznaje się Wariant I, w przypadku, którego może wystąpić niewielkie oddziaływanie na gatunki i siedliska chronione w ramach obszaru związane głównie z niewielką zmianą stosunków wodnych oraz zasięgiem hałasu, a także z większym ryzykiem (z uwagi na bliskie sąsiedztwo) zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych w wyniku poważnych awarii. W wyniku analizy wariantów stwierdzono, że wybrany Wariant I w najmniejszym

stopniu będzie powodować konflikty społeczne, oddziaływać na klimat akustyczny, wody podziemne, powietrze, obiekty zabytkowe i krajobraz. Realizacja tego wariantu nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na proponowany obszar Natura 2000 oraz spowoduje najmniejszy zasięg konfliktów społecznych, związanych z budową drogi S17. Dlatego też uznano, że przyjęty wariant będzie zgodny z polityką rozwoju zrównoważonego realizowaną na Lubelszczyźnie.

Analizując w toku postępowania administracyjnego wpływ inwestycji na projektowany obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, rozważano wpływ na integralność obszaru, tj. utrzymywanie korzystnego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków, rozumiane jako zachowanie struktur i procesów ekologicznych, które są niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania siedlisk przyrodniczych oraz populacji gatunków. W toku oceny siedliskowej, w oparciu o materiał dowodowy w postaci raportu o oddziaływaniu na środowisko i opinii ekspertów, zweryfikowany przez Regionalną Komisję Ocen Oddziaływania na Środowisko, organ rozważył następujące możliwe skutki dla obszaru Natura 2000:

1) Oddziaływania fizyczne:

- a) Bezpośrednie zajęcie terenu lub zdjęcie szaty roślinnej w obrębie obszaru Natura 2000. Oddziaływanie takie nie wystąpi, bowiem przedsięwzięcie nie wkracza w jego granice a jedynie zbliża się na najmniejszą odległość 17 m od granicy pasa drogowego. Zaplecze budowy, w tym droga technologiczna, także będą się znajdowały poza obszarem Natura 2000.
- b) Zakłócenie reżimu wodnego doliny Bystrzycy w wyniku budowy estakady w dolinie rzeki, będącego podstawowym czynnikiem zachowania integralności obszaru Natura 2000.

W wariantcie wskazanym w decyzji, przejście drogi przez dolinę Bystrzycy na całej szerokości doliny odbędzie się na estakadzie. Poziom zwierciadła wód podziemnych w dolinie zależny jest od poziomu wody w rzece Bystrzycy. Waha się on od powierzchni terenu do głębokości kilkudziesięciu centymetrów w obszarach bliższych ciekowi do stabilizacji na 0,5-1,2 m w zachodniej części doliny (przy zwierciadle nawierconym na głębokości 1,0-1,5 m). W obrębie doliny zachodzi ciągły przepływ wód podziemnych, w kierunku zbliżonym do przepływu wody w ciekach powierzchniowych (Bystrzyca), czyli na północny wschód obszaru.

Estakada zapewnia - na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia - zachowanie dotychczasowego reżimu wodnego, warunkującego istnienie procesów ekologicznych, niezbędnych dla normalnego funkcjonowania siedlisk przyrodniczych i gatunków, związanych z doliną rzeki, dla ochrony których projektuje się wyznaczenie obszaru Natura 2000. Nie powoduje więc żadnych znaczących oddziaływań.

Na etapie realizacji inwestycji, w wyniku prowadzenia prac budowlanych posadowienia przeseł, w obrębie doliny mogą nastąpić lokalne i czasowe zakłócenia w przepływie wód gruntowych. Zasięg oddziaływania będzie niewielki i nieistotny dla przebiegu procesów ekologicznych, nie spowoduje więc żadnych znaczących oddziaływań. Ponadto, ze względów technicznych planowane jest odcinkowe przełożenie i regulacja koryta rzeki Bystrzycy na długości ok. 148 m, prace prowadzone będą na odcinku rzeki poza granicami obszaru Natura 2000. Mogą jednak spowodować krótkotrwałe zmiany w postaci zakłócenia przepływu wody oraz zmętnienia wody w korycie rzeki w obrębie obszaru Natura 2000. Siedliska przyrodnicze oraz gatunki zwierząt: bóbr i wydra, związane z korytem rzeki i występujące na obszarze, w Standardowym Formularzu Danych posiadają ocenę D, a więc obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” nie ma istotnego znaczenia dla zachowania ich zasobów. Nie mniej jednak tego rodzaju czasowe zakłócenia nie spowodują żadnych zmian w populacjach gatunków ani w siedliskach przyrodniczych.

Oddziaływanie to nie będzie miało znaczącego wpływu także na populację piskorza. Jest to gatunek odporny na niską zawartość tlenu w wodzie oraz posiadający przystosowania

do bytowania w zbiornikach mulistych i okresowo wysychających. Biorąc to pod uwagę, a także krótkotrwałość ewentualnych zakłóceń oraz nałożony w decyzji warunek dostosowania harmonogramu prac w korycie rzeki do terminów rozrodu zwierząt, oddziaływanie to uznaje się za nieznaczające.

- c) Czasowe utrudnienie krążenia wód gruntowych, związane z budową estakady i koniecznością poprowadzenia na czas budowy drogi technologicznej wzdłuż trasy estakady, spowodowane czasowym zagęszczeniem gruntów zlokalizowanych bezpośrednio pod drogą technologiczną.

Spodziewane okresowe zakłócenia w przepływie wód sięgać mogą na odległość 50-70 m na północny wschód od estakady. W tym zasięgu może wystąpić czasowe obniżenie poziomu wód i zakłócenie funkcjonowania siedlisk w postaci lokalnego przesuszenia. W strefie narażonej wpływem, przyjmując zgodnie z zasadą przezorności maksymalne parametry oddziaływania, może znaleźć się:

- 0,39 ha siedliska 6510 – niżowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie, co będzie stanowiło maksymalnie 0,15% całkowitej powierzchni tego siedliska w granicach obszaru Natura 2000, która wynosi 255 ha,
- 0,51 ha siedliska 6410 – zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, co będzie stanowiło maksymalnie 2,6% całkowitej powierzchni siedliska w granicach obszaru Natura 2000, która wynosi 19,5 ha.

Biorąc pod uwagę, że droga technologiczna będzie obiektem tymczasowym i po zakończeniu realizacji inwestycji zostanie rozebrana, warunki wodne będą stopniowo wracały do stanu wyjściowego.

Warunkiem sprzyjającym rozwojowi siedliska łąk niżowych jest odpowiednio wysoki średni poziom wód gruntowych oraz ekstensywne użytkowanie, przy czym siedlisko to w dolinach rzecznych zajmuje stanowiska zalewane rzadko, pozostające poza strefą zasięgu wysokich wód, a nawet przesuszone. Siedlisko charakteryzuje się umiarkowaną wrażliwością na czasowe zmiany uwilgotnienia. Przedsięwzięcie nie wywiera wpływu na sposób użytkowania łąk przez ich właścicieli. Natomiast, biorąc pod uwagę małą wrażliwość na zmianę uwilgotnienia oraz usytuowanie w dolinie rzeki, dzięki czemu siedlisko będzie zawsze zaopatrywane w wilgoć z podsiąków, okresowe zakłócenie krążenia wód gruntowych w dolinie nie spowoduje trwałej zmiany struktury i funkcji siedliska. Podstawowy warunek normalnego funkcjonowania siedliska – odpowiedni stopień uwilgotnienia – zostanie zapewniony. Uwzględniając powyższe, mały zasięg przestrzenny potencjalnego oddziaływania, odwracalność ewentualnych zmian oraz nałożony w decyzji warunek ograniczenia czasu funkcjonowania drogi technologicznej do maksymalnie 18 miesięcy, oddziaływanie to uznaje się za nieznaczające.

Warunkiem sprzyjającym rozwojowi siedliska łąk trzęślicowych jest zmienna w sezonie wegetacyjnym wilgotność - pionowy sezonowy ruch wody, oraz ekstensywne użytkowanie.. W sezonie wiosennym i późnojesiennym poziom wód gruntowych może być wysoki lub bardzo wysoki, w dolinie rzecznej łąki te mogą być zalewane wodami wezbraniowymi lub powodziowymi, natomiast w sezonie letnim poziom wód jest niższy lub łąki te mogą być przesuszane. W dolinie rzecznej, dzięki bliskości rzeki, w okresie letnim, nawet gdy woda nie utrzymuje się na powierzchni, siedlisko jest zwykle wilgotne dzięki podsiąkowi. Dlatego też ten typ łąk wykształca się m.in. jako efekt melioracji odwadniających torfowisk niskich. Ponadto zgodnie z przedłożoną przez Inwestora opinią eksperta – Pani dr Alicji Buczek – pracownika naukowego Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie - łąki trzęślicowe posiadają dużą odporność na okresowe przesuszenie, niedostatek wody w siedlisku. Potwierdzają to jej badania prowadzone na Polesiu Lubelskim, gdzie zwierciadło wody przez dwa sezony

spadało nawet do 1m poniżej poziomu gruntu, długotrwała susza nie odbiła się negatywnie na strukturze przestrzennej ani bogactwie gatunkowym siedliska. W ocenie eksperta estakada nie spowoduje znaczącej presji na siedliska łąk trzęślicowych. Przedsięwzięcie nie wywiera wpływu na sposób użytkowania łąk przez ich właścicieli. Natomiast, biorąc pod uwagę umiarkowaną wrażliwość siedliska na zmianę uwilgotnienia oraz usytuowanie w dolinie rzeki, dzięki czemu siedlisko będzie zawsze zaopatrywane w wilgoć z podsiąków, okresowe zakłócenie krążenia wód gruntowych w dolinie nie spowoduje trwałej zmiany struktury i funkcji siedliska. Podstawowy czynnik determinujący normalne funkcjonowanie siedliska – reżim wodny doliny – będzie zapewniony. Uwzględniając powyższe, mały zasięg przestrzenny potencjalnego oddziaływania, odwracalność ewentualnych zmian oraz nałożony w decyzji warunek ograniczenia czasu funkcjonowania drogi technologicznej do maksymalnie 18 miesięcy i koncentrowania prac w sezonie letnim, kiedy siedlisko ma naturalną zwiększoną odporność na ograniczenie uwilgotnienia, oddziaływanie to uznaje się za nieznaczące.

- d) Wzrost penetracji zbocza doliny Bystrzycy, na którym wykształciła się murawa kserotermiczna. Niewielki płat tego siedliska znajduje się w odległości 150 m na wschód od pasa drogowego. Ograniczenie tego rodzaju potencjalnej presji nastąpi poprzez wygradzenie i oznakowanie terenu (warunek zawarty w decyzji).

2) oddziaływania chemiczne:

- a) Możliwość zanieczyszczenia wód lub siedlisk w fazie realizacji przedsięwzięcia w wyniku niekontrolowanego wycieku np. z maszyn.

Tego typu zagrożenia zostaną wyeliminowane poprzez ustalone w decyzji warunki, dotyczące lokalizacji, organizacji oraz zabezpieczenia placu budowy, kontroli stanu urządzeń oraz organizacji robót. Przy zachowaniu takich środków ostrożności tego rodzaju oddziaływania nie wystąpią.

- b) Zanieczyszczenie i eutrofizacja siedlisk spowodowana sływem wód deszczowych, w tym emisją chlorów po zastosowaniu soli do zwalczania śliskości oraz substancji uwolnionych w przypadku awarii na drodze.

Oddziaływanie to jest eliminowane poprzez wprowadzenie warunków dotyczących wykonania odpowiednich rozwiązań technicznych w obrębie doliny Bystrzycy: szczelnego systemu odwodnienia oraz urządzeń podczyszczających przed zrzutem do odbiornika, a także racjonalnego i oszczędnego stosowania soli do zwalczania śliskości. Zastosowanie takich środków łagodzących ograniczy potencjalny wpływ do poziomu nieistotnego dla obszaru Natura 2000.

- c) Zmiana warunków mikroklimatycznych oraz eutrofizacja siedlisk związana z emisją zanieczyszczeń powietrza.

Prognoza emisji zanieczyszczeń do powietrza nie przewiduje przekroczeń dopuszczalnych standardów. Ponadto estakada nie jest barierą ograniczającą przemieszczanie się mas powietrza w warstwie przygruntowej, co pozwoli na zachowanie dotychczasowego układu krążenia powietrza, nie nastąpi stagnacja lub kumulacja powietrza z terenów miasta i drogi, zostanie w pełni zachowana możliwość przewietrzania doliny.

Siedliska przyrodnicze w obrębie doliny i tak ulegają eutrofizacji w wyniku okresowych zalewów żyznymi wodami rzeki. Biorąc to pod uwagę nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na integralność obszaru Natura 2000.

Przedsięwzięcie, na etapie realizacji oraz funkcjonowania nie wywoła negatywnych skutków także dla pozostałych siedlisk przyrodniczych i gatunków, chronionych na obszarze Natura 2000. W toku postępowania wykazano brak oddziaływania na te populacje i ich siedliska.

- 1) Modraszek nausitous, modraszek telejus, czerwонецzyk nieparek, czerwонецzyk fioletek to gatunki występujące na obszarze Natura 2000 na wilgotnych i podmokłych łąkach, preferujące siedliska zmiennowilgotnych łąk trzęslicowych oraz niżowych i górskich świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie, czerwонецzyk fioletek preferuje także siedliska ziołorośli nadrzecznych. Te typy siedlisk, co wykazano powyżej, nie są zagrożone znaczącym oddziaływaniem ze strony przedsięwzięcia (ani fragmentacją ani zakłóceniem). W przypadku modraszków przedsięwzięcie nie naruszy zasobów roślin żywicielskich oraz populacji mrówek, determinujących występowanie tych gatunków. Nie zaburzy więc kluczowych cech ich siedlisk i nie wpłynie na rozród i liczebność populacji.
- 2) Zalotka większa, kumak nizinny i piskorz to gatunki związane z siedliskiem starorzeczy i innych naturalnych, eutroficznych zbiorników wodnych. Przedsięwzięcie nie będzie powodowało oddziaływania na to siedlisko i nie spowoduje także fragmentacji obszaru, nie spowoduje więc zaniku miejsc bytowania tych gatunków ani nie zakłóci możliwości rozrodu, przemieszczania i migracji.
- 3) Trzepla zielona zasiedla nizinne i podgórskie ciekі różnej wielkości. Jest to w Polsce gatunek dość pospolity. Do potencjalnych zagrożeń gatunku należy regulacja koryt rzecznych oraz usuwanie roślinności drzewiastej i zarośli na obrzeżach cieków. Tego typu działania nie są przewidywane na etapie realizacji inwestycji.
- 4) Starodub łąkowy występuje głównie na wilgotnych i tradycyjnie użytkowanych łąkach. Na Lubelszczyźnie jest to gatunek dość pospolity. Zagrożeniem dla gatunku jest przeoranie, nadmierne nawożenie oraz osuszanie łąk oraz ich zarastanie w wyniku zaprzestania użytkowania. Przedsięwzięcie, jak wykazano powyżej, nie spowoduje zmian w siedliskach jego występowania, nie stwarza także innych zagrożeń dla zasięgu, liczebności oraz żywotności populacji tego gatunku.
- 5) Siedliska przyrodnicze: 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe, 6430 ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne, 91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe, których występowanie wykazano w granicach obszaru, zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych posiadają motywację D, a więc obszar Natura 2000 nie ma istotnego znaczenia dla zachowania ich zasobów. Nie mniej jednak przedsięwzięcie nie będzie wywierało skutków dla stanu zachowania płatów tych siedlisk. Podobnie, w granicach obszaru wykazano występowanie bobra, wydry oraz szlaczkonია szafrańca (zgodnie z SFD - motywacja D), przedsięwzięcie nie będzie wywierało skutków dla stanu zachowania populacji oraz siedlisk tych gatunków.

W celu potwierdzenia założeń raportu w zakresie braku oddziaływania na obszar Natura 2000, zalecany jest monitoring porealizacyjny, który będzie miał na celu wykazanie, czy siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków nie uległy przekształceniu.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się dwa istniejące użytki ekologiczne. Jeden z nich położony jest na terenie gminy Niemce i obejmuje obszar podmokłych łąk oraz lasów niedaleko Woli Niemieckiej. Od 2004 roku posiada on status projektowanego rezerwatu przyrody „Wielosił”. Drugi z nich położony jest w okolicach wsi Wola Przybysławska (gm. Garbów) obejmuje między innymi stawy Rejowiec i Duży Ług. Użytki położone są w znacznej odległości od inwestycji.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy występują cztery istniejące pomniki przyrody, dwa projektowane, a także dwie zabytkowe aleje drzew (istniejąca i projektowana).

Istniejące pomniki przyrody to: płaty roślinności stepowej z miłkiem wiosennym (3 pomniki) zajmujące fragment zbocza w Jakubowicach Murowanych, znajdujące się w odległości około 55 m na północny wschód od osi. Jednak pomimo niewielkiej odległości nie powinno nastąpić oddziaływanie na opisywane obiekty. Zmiana stosunków wodnych polegająca głównie na odwodnieniu obszaru może być korzystna dla roślinności stepowej. Kolejnym pomnikiem jest jesion wyniosły w Jakubowicach Murowanych znajdujący się w środkowej części parku dworskiego, zlokalizowany w odległości około 950 m na południowy zachód w km 14+200, w związku ze znaczną odległością nie nastąpi oddziaływanie na ten obiekt. Projektowane pomniki przyrody dąb szypułkowy (Mała Kłoda) oraz dwa jesiony wyniosłe (Kalinówka) położone są odpowiednio około 1 150 m i około 465 m od osi drogi, w związku z czym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na wyżej wymienione obiekty.

Aleja zabytkowa o długości około 320 m położona jest we wsi Kolonia Bogucin. Aleja znajduje się w odległości około 740 m na południowy zachód od osi drogi w km 127+800. Z raportu wynika, iż nie nastąpią oddziaływania pośrednie na ten obiekt. Projektowana aleja zabytkowa koło Kolonii Żulin o długości około 350 m, położona jest na południowy zachód od wsi Ciecierzyn, a na północny wschód od wsi Elizówka. Objęta jest w południowej części pasem drogowym dróg dojazdowych do projektowanego węzła Lubartów. Aleja przecięta będzie w poprzek pasem drogowym drogi dojazdowej do węzła Lubartów. Wpływ na obiekt może mieć emisja spalin związana ze wzrostem natężenia ruchu oraz ewentualne zasolenie (jeśli podczas mrozów do topienia lodu użyta zostanie sól). Wykonane prognozy wskazują jednak na to, że zanieczyszczenie powietrza związane z ruchem na drodze głównej nie wykroczy poza pas drogowy w związku, z czym nie obejmie położonej w odległości ponad 100 m od głównej arterii alei.

Siedliska przyrodnicze w większości rejonu planowanej inwestycji nie należą do cennych przyrodniczo, w przeważającej części znajdują się w stanie dużego przekształcenia, nie pełnią kluczowej funkcji dla funkcjonowania populacji gatunków. Ubytki powierzchni siedlisk przyrodniczych nie będą stanowiły znaczącego oddziaływania na środowisko. W sąsiedztwie inwestycji dominują pola uprawne, znacznie mniejsze powierzchnie zajmują łąki i lasy. Nieco większe walory przyrodnicze mają doliny rzeczne, gdzie stwierdzono obecność kilku rzadkich oraz chronionych gatunków roślin. Spośród gatunków objętych ochroną ścisłą w rejonie inwestycji zinwentaryzowano 7 taksonów: kukułka płamista, kukułka szerokolistna, miłek wiosenny, kosaciec bezlistny, goździk pyszny, starodub łąkowy, przylaszczka pospolita. Ponadto zidentyfikowano 5 gatunków podlegających ochronie częściowej, są to: grażel żółty, kopytnik zwyczajny, konwalia majowa, przytulia wonna, kocanki piaskowe.

Na odcinku od węzła Sielce do węzła Dąbrowica najcenniejszymi obiektami przyrodniczymi są łąki zmiennowilgotne w dolinie Ciemiegi wraz ze stanowiskami dwóch gatunków storczyków. Na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Witosy najcenniejsze są stanowiska starodubu łąkowego oraz położone w dolinie Bystrzycy płaty łąk zmiennowilgotnych. Inwestycja będzie w sposób pośredni wpływać na gatunki roślin oraz płaty siedlisk roślinnych podlegające ochronie w ramach Dyrektywy Siedliskowej.

Planowana inwestycja kolidować będzie z niektórymi zinwentaryzowanymi płacami siedlisk wymienionych w załączniku Dyrektywy Siedliskowej, a także ze stanowiskami roślin chronionych zgodnie z prawem europejskim oraz polskim. Spośród wielu zinwentaryzowanych siedlisk oraz zbiorowisk roślinnych, na szczególną uwagę zasługują te, które zostały wyszczególnione jako siedliska Natura 2000 w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, należą tu: starorzeczka i inne naturalne, eutroficzne zbiorniki wodne, ciepłolubne śródładowe murawy napiaskowe, murawy kserotermiczne, zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, ziołorośla górskie i nadrzeczne, niżowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, grądy środkowoeuropejskie i subkontynentalne.

Na terenie otaczającym planowaną inwestycję odnaleziono stanowiska dwóch chronionych gatunków grzybów, są to: czarka austriacka i smardz stożkowaty. Znajdują się one na terenie lasu Rejkowizna koło Świdnika.

Według autorów raportu analizowana powierzchnia inwestycji jest uboga pod względem ornitologicznym. Stwierdzono tu intensywne uprawy rolnicze, na wielu obszarach pozbawione prawie całkowicie łąk, oczek śródpolnych lub innych terenów podmokłych. Wszystkie stwierdzone na analizowanym terenie gatunki lęgowe podlegają ochronie ścisłej, za wyjątkiem czapli siwej, sroki, gawrona, wrony siwej, które objęte są ochroną częściową. W trakcie przeprowadzonych prac terenowych na całym inwentaryzowanym obszarze stwierdzono 12 żerujących bądź też gniazdujących gatunków ptaków zagrożonych w Unii Europejskiej, a wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej 79/409/EWG. Były to: błotniak łąkowy, błotniak stawowy, bocian biały, bocian czarny, czapla biała, derkacz, dzięcioł białoszyi, gąsiorek, jarzębatka, lerka, ortolan, świergotek polny. Analiza wykazała, iż w wyniku budowy drogi S17 na odcinku węzeł Sielce – węzeł Witosa można się spodziewać utraty lub pogorszenia siedlisk, w zależności od gatunku, od 0,08% do 0,57% lubelskich populacji ptaków o znaczeniu wspólnotowym.

Na terenie inwestycji zinwentaryzowano 4 gatunki płazów (żaba wodna, żaba jeziorowa, ropucha szara i kumak nizinny), wszystkie one objęte są ochroną gatunkową na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną. Dodatkowo kumak nizinny chroniony jest na mocy Konwencji Berneńskiej, Dyrektywy Siedliskowej a także figuruje na czerwonej liście IUCN, Polskiej Czerwonej Liście i Liście dla Karpat.

Na terenie inwestycji stwierdzono obecność czterech chronionych motyli dziennych z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej (modraszek telejus, modraszek nausitous, czerwończyk nieparek, czerwończyk fioletek). Zinwentaryzowane stanowiska chronionych gatunków motyli stwierdzono w środowisku łąkowym w dolinach rzek i cieków oraz w wilgotnych obniżeniach terenu. Budowa trasy wiązać się będzie z likwidacją fragmentów biotopów zasiedlonych przez trzy gatunki motyli podlegających ochronie i spowoduje ubytki w liczebności ich populacji.

Jak wynika z raportu wpływ projektowanej inwestycji na siedliska i gatunki chronione jest nieznaczący. Dotyczy to zarówno skali ubytków powierzchni siedlisk i zasobów populacyjnych gatunków chronionych, obniżenia jakości siedlisk i biotopów oraz ich fragmentacji. W związku z budową projektowanej obwodnicy Lublina należy się liczyć z utratą lub znaczącym pogorszeniem siedlisk gniazdowania oraz utratą środowisk lęgowych ptaków a także z likwidacją fragmentów biotopów zasiedlonych przez chronione gatunki motyli i ubytkami w liczebności ich populacji.

Budowa drogi stanowi bardzo poważne utrudnianie dla zwierząt, stanowi ona dla nich barierę fizyczną (sztuczna modyfikacja terenu, ogrodzenia ochronne), jak również psychofizyczną (infrastruktura związana z utrzymaniem dróg, emisja hałasu, dodatkowe światła). Projektowana droga koliduje bezpośrednio na kilku odcinkach z korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym. Najważniejsza kolizja, to przecięcie korytarza o znaczeniu krajowym na odcinku km 106+688 - 114+000 w okolicach OChK „Kozi Bór”. Korytarz ten posiada istotne znaczenie dla migracji i dyspersji dużych ssaków drapieżnych (wilk) i kopytnych (łoś, jeleni, dzik) oraz istotne znaczenie dla spójności strukturalnej sieci Natura 2000 w skali ponadregionalnej – odnoga Korytarza Południowo-Centralnego. Na odcinku kolizji z drogą korytarz posiada strukturę nieciągłą, którą tworzą rozległe obszary pól uprawnych pomiędzy miejscowościami Wola Osińska i Kurów. Poza opisanym korytarzem droga przebiega przez rozległe obszary użytkowanych gruntów rolnych z nielicznymi obszarami roślinności o charakterze półnaturalnym i spontanicznym. Funkcje korytarzy ekologicznych pełnią w krajobrazie doliny rzek i potoków, gdzie zachowały się zazwyczaj rozległe obszary roślinności łąkowej i łąkowo-zaroślowej. Spośród dolin

rzecznych najważniejsze znaczenie dla łączności siedlisk odgrywa dolina Bystrzycy przecinana przez drogę na odcinku km 14+430 – 15+600. Dolina stanowi korytarz o znaczeniu regionalnym dla populacji ssaków kopytnych (łoś, dzik, sarna), a także posiada kluczowe znaczenie dla lokalnych populacji małych ssaków oraz płazów (liczne zbiorniki wodne dogodne do rozrodu). Dolina Bystrzycy posiada ograniczone znaczenie dla dyspersji dużych ssaków ze względu na jej przecięcie przez zabudowę miejską Lublina i brak połączenia z obszarami leśnymi od strony południowej. Pozostałe doliny cieków, przecinane przez drogę, stanowią korytarze o znaczeniu lokalnym dla migracji troficznych oraz wymiany osobników pomiędzy subpopulacjami średnich i małych ssaków. Dolina rzeki Białki (kolizja na odcinku km 119+500 – 120+100), ze względu na swój bezleśny charakter i nieliczne obszary zakrzaczeń, stanowi korytarz lokalny dla sarny, lisa, zająca oraz małych ssaków terenów otwartych i podmokłych. Podobną funkcję spełniają doliny małych cieków przecinane w km 128+330 - 128+420 (odcinek Sielec – Dąbrowica) i 18+060 – 18+100 (Dąbrowica – Witosza). Doliny rzek Kurówka (przecinana w km 126+380 – 127+130) i Ciemięga (przecinana w km 133+100 – 133+500) odznaczają się stosunkowo bogatą mozaiką roślinności leśnej, zaroślowej i łąkowej stwarzając tym samym dogodne warunki dla migracji gatunków środowisk leśnych (jeleń, dzik) oraz mozaikowych i otwartych (sarna, lis, zając, gryzonię).

Mniejsze znaczenie ma wskazywany przez Nadleśnictwa Świdnik szlak migracji w rejonie lasu Rejkowizna sąsiadujący z terenami w znacznym stopniu przekształconymi przez człowieka (zabudowa, linia kolejowa, istniejąca trasa nr 12/17). Zwierzęta mogą wykorzystywać jedynie istniejące luki rzędu 200-300 m w zabudowie, stąd ich migracja jest ograniczona.

W przypadku populacji płazów ważną rolę jako obszary siedliskowe i szlaki migracji rozrodczych odgrywają doliny rzek Kurówka i Ciemięga oraz pas roślinności łąkowej związany z doliną cieku bez nazwy w km 128+330 - 128+420. We wskazanych dolinach istnieją zbiorniki wodne stanowiące dogodne miejsca rozrodu dla wszystkich gatunków obserwowanych w zasięgu oddziaływania planowanej drogi.

W celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt należy na odcinku węzeł Sielec – węzeł Dąbrowica umieścić 3 przejścia dla zwierząt dużych, 7 przejść dla zwierząt średnich, 23 przejścia dla zwierząt małych oraz 4 przejścia dla płazów, natomiast na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Witosza należy wykonać 1 przejście dla zwierząt dużych, 4 przejścia dla zwierząt średnich oraz 14 dla zwierząt małych. 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, gryzonię, 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. Przejścia dla zwierząt powinny zostać wyposażone w doświetlenie ich (np. w pasie zieleni).

W celu zachowania ciągłości szlaków sezonowych migracji rozrodczych płazów należy wykonać dodatkowe specjalistyczne przejścia w postaci przepustów pod drogą. Na odcinkach drogi od 113+825 km do 133+440 należy wykonać cztery przejścia dla płazów. Pojedyncze przejście tworzy grupa przepustów położonych względem siebie w odległości nie większej niż 100m. Obiekty te będą służyć jako uzupełnienie projektowanych przejść dla dużych, średnich i małych zwierząt i mają umożliwić przekraczanie drogi dużej liczbie osobników płazów w trakcie masowych migracji wiosennych i jesiennych.

Aby przejścia dla zwierząt spełniały swoją rolę należy w odpowiedni sposób zagospodarować ich powierzchnię oraz obszar najść, 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 teren otaczający.

Okolice planowanej inwestycji są tutaj ubogie w gatunki ptaków ze szczególnym uwzględnieniem ptaków o niekorzystnym stanie zachowania w Unii Europejskiej. Wykonanie planowanej inwestycji nie spowoduje dużych strat w ich populacjach oraz zamieszkiwanych przez nie siedliskach. 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. W celu ograniczenia śmiertelności ptaków, wynikającej z rozbijania się ptaków o ekrany akustyczne należy ekrany wykonać w sposób, który ograniczy zderzenia z nimi ptaków. Aby ograniczyć ilość zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni należy planować nasadzenia zieleni jak najdalej od drogi, ponadto należy je tworzyć z rodzimych gatunków krzewów i drzew, które nie są atrakcyjne pod względem pokarmowym dla ptaków.

W ramach inwestycji zostaną zlikwidowane dwa zbiorniki śródpolne będące miejscem wykorzystywanym przez płazy. Likwidacja toni wodnej powinna być przeprowadzona, zgodnie z opisanymi w warunkach procedurami, pod nadzorem herpetologa. W ramach działań łagodzących zostaną odtworzone zbiorniki zastępcze, o parametrach odpowiednich do rozrodu płazów, położone w bezpośrednim sąsiedztwie likwidowanych akwenów (w km 132+800, 133+130). Będą to cztery stawy położone po obu stronach drogi o powierzchni, co najmniej 800 m² i głębokości 1,0-1,5 m. Odtwarzane zbiorniki wodne powinny mieć zmienną głębokość, wydłużoną i nieregularną linię brzegową bez umocnień krawędzi. Zbiorniki te nie mogą być częścią systemu odwodnienia drogi.

W wyniku realizacji inwestycji może dojść do zniszczenia siedlisk z Załącznika I i gatunków z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej, które zlokalizowane są w pasie drogowym. Mimo, że część z nich podlega ochronie na sąsiadującym z inwestycją projektowanym obszarze Natura 2000 "Bystrzyca Jakubowicka", oddziaływania tego nie można odnosić do oddziaływania na obszar. Siedliska te zlokalizowane są bowiem poza jego granicami. Inwestycja spowoduje zniszczenie około 0,9 ha (z 6,21 ha znajdującego się w pasie drogowym) niżowych i górskich łąk użytkowanych ekstensywnie. Spowoduje to stratę około 2% strat tego siedliska, które na tym obszarze stanowią łąki o przeciętnym i zubożałym stanie zachowania.

W pasie drogowym znajdują się fragmenty 3 płatów łąk trzęślicowych o łącznej powierzchni równej 0,3 ha. W warunkach budowy planowanej inwestycji w wariancie estakady istnieje prawdopodobieństwo, że zniszczenie nie obejmie całego pasa drogowego. Rozpatrując najbardziej negatywny scenariusz obejmie ono 1,40% zasobów siedliska na terenie zinwentaryzowanej części doliny Bystrzycy, gdzie zidentyfikowano ok. 20,5 ha. Nie przewiduje się istotnego oddziaływania na pozostałe części płatów z uwagi na to, że nie zostaną znacząco zaburzone stosunki wodne.

Budowa estakady spowoduje zniszczenie siedlisk, na których występuje populacja czerwończyka nieparka, a które znajdują się w planowanym pasie drogowym w rejonie nasypu, od którego poprowadzona zostanie estakada. Nie przewiduje się negatywnego wpływu na zlokalizowane w dół rzeki pozostałe populacje chronionych gatunków motyli, ponieważ zniszczenie obejmie ok. 0,06 ha (1%) z ok. 6,05 ha siedlisk na terenie doliny Bystrzycy, gdzie zidentyfikowano obecność tego gatunku.

Budowa estakady spowoduje zniszczenie 1 płatu siedliska, na którym występuje populacja czerwończyka fioletka, a które znajduje się w planowanym pasie drogowym (spośród 14 zidentyfikowanych w dolinie). Strata stanowiska będzie zauważalna, jednak nie nastąpi znaczące oddziaływanie na zasoby tego gatunku w regionie. Nie przewiduje się negatywnego wpływu na zlokalizowane w dół rzeki pozostałe populacje chronionych gatunków motyli. Prawdopodobnie z uwagi na zastosowane rozwiązanie techniczne zniszczeniu nie ulegnie całe zidentyfikowane w pasie drogowym siedlisko, lecz tylko jego część. Zakładając jednak maksymalny zasięg oddziaływania, obejmie ono ok. 0,37 ha (5,4%) z 6,86 ha zidentyfikowanych siedlisk tego motyla w dolinie Bystrzycy. Oddziaływanie to uznaje się, zatem za nieznaczące, tym bardziej, że zagęszczenie tego motyla w rejonie Lublina należy do największych w Polsce (zgodnie z opinią eksperta - prof. J. Buszko z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, przedstawioną przez inwestora). Budowa estakady nie zakłóci swobodnej migracji motyli pomiędzy przeciętymi przez trasę fragmentami doliny. Jako działanie wspierające ochronę obszaru Natura 2000, Inwestor na posiedzeniu Regionalnej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko zobowiązał się do udziału, wspólnie z organizacjami pozarządowymi i RDOŚ, w projekcie, który będzie miał na celu zachęcenie właścicieli gruntów do systematycznego koszenia łąk, co przyczyni się do zwiększenia liczby siedlisk chronionych gatunków motyli i utrzymania obszaru we właściwym stanie ochrony.

W granicach pasa drogowego zidentyfikowano stanowisko goździka pysznego, które może zostać zlikwidowane. Inwestor zobowiązał się do przesadzenia zagrożonych osobników na siedlisko zastępcze. Przesadzenie goździka powinno odbywać się zgodnie z opisaną w warunkach procedurą oraz powinno być kontrolowane przez botanika. Prowadzone działania nie spowodują regresji populacji goździka pysznego, zlokalizowanego w dolinie. W czasie realizacji inwestycji, na zagrożenie będzie też narażone stanowisko miłka wiosennego (pomnik przyrody), znajdujące się w odległości około 55 m od osi drogi. Aby nie zostało ono zniszczone inwestor wygrodzi siatką murawę oraz umieści informacje o celach ochrony pomnika.

Po oddaniu do użytku inwestycji zaleca się wykonanie analizy i monitoringu porealizacyjnego, których celem będzie weryfikacja założeń prognozy oddziaływania na środowisko oraz określenie skuteczności wykonanych urządzeń zabezpieczających oraz zastosowanych środków minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko.

Zaleca się, aby przeprowadzono monitoring skuteczności przesadzenia osobników goździka pysznego kolidujących z przebiegiem trasy oraz przeprowadzenie oceny wykonanych działań określając udatność nasadzeń, a w przypadku stwierdzenia ubytków sukcesywnie je uzupełniać. 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.

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 należy wykonać ponowną ocenę wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w której przedstawiony będzie plan nasadzeń zieleni.

Z uwagi na powiązanie analizowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami zidentyfikowano dwa rejon, gdzie może wystąpić skumulowany efekt barierowy dla przemieszczania się zwierząt. Pierwszy obszar to rejon węzła Sielce, inwestycja koliduje z korytarzem o znaczeniu krajowym (od km 106+688 do km 114+000) i jednocześnie łączy się z projektowanym odcinkiem drogi ekspresowej S17, biegnącym od granicy województw

mazowieckiego i lubelskiego do węzła Sielce oraz projektowaną drogą ekspresową S-12 (obwodnicą 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 oraz drogi ekspresowej S12. W przypadku drogi ekspresowej S17 najbliższym węzła Sielce położone jest przejście górne o szerokości min. 35 m w km 106+500 (wg kilometraża ww. drogi), oddalone od centrum węzła na zachód o ok. 2 km. W podobnej odległości od węzła w kierunku południowym wyznaczono przejście dla średnich i dużych ssaków na projektowanej drodze ekspresowej S12. Znajduje się ono w km 22+024,14 ww. drogi, gdzie zaprojektowano obiekt mostowy o parametrach 16,10x4,40m nad ciekim bez nazwy. Opisane rozwiązania wraz z proponowanym w niniejszym opracowaniu przejściem dla zwierząt dużych na wschód od węzła Sielce w km 108+752 oraz realizacją zaleceń dotyczących ograniczenia prędkości jazdy na istniejącej drodze krajowej DK 12/17 (po oddaniu do użytku analizowanej w niniejszym raporcie drogi ekspresowej) co najmniej do 70 km/h na odcinku kolidującym z rozpatrywanym korytarzem krajowym powinny skutecznie go udrożnić.

Drugim obszarem, gdzie wystąpią oddziaływania skumulowane jest rejon węzła „Witosa” (km 21+000 - 22+900) gdzie analizowana trasa przebiega zachodnim skrajem Lasu Rejkowizna. Obszar ten stanowi szlak migracji zwierzyny grubej (łoś, jeleni, sarna, dzik) w kierunku południowo-zachodnim do Lasu Dąbrowa nad Zalewem Zembrzyckim. Prowadzone w niniejszym opracowaniu analizy możliwości migracyjnych zwierząt w tym rejonie wykazały, że tereny te są w znacznym stopniu przekształcone przez człowieka. Od wschodu do kompleksu leśnego przylega zwarta zabudowa Świdnika, na północy barierę stanowi przebiegająca równoleżnikowo linia kolejowa, natomiast na południu funkcjonuje droga krajowa nr 17. Od strony zachodniej (gdzie ma przebiegać droga ekspresowa S17) równolegle do ściany lasu występuje zabudowa rozproszona. Obecnie zwierzęta mogą wykorzystywać jedynie istniejące w niej luki rzędu 200-300m. Migracja jest już obecnie w znacznym stopniu ograniczona. Z uwagi na to, że na zachód od kompleksu leśnego planowane jest utworzenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec podstrefa Lublin zaprojektowanie przejścia dla zwierząt dużych i średnich uznano za bezcelowe. Zwierzęta po jego przekroczeniu nie miałyby możliwości dalszej migracji. Stąd dla minimalizacji barierowego oddziaływania analizowanej inwestycji zaprojektowano tylko przejście dla średnich zwierząt zespolone z linią kolejową w km 21+040. Przejście to umożliwi w sposób wystarczający migrację w kierunku dotychczas niezabudowanych obszarów (potencjalne siedliska dla fauny terenów otwartych) po stronie wschodniej Lublina.

Jak wynika z raportu wpływ projektowanej inwestycji na siedliska i gatunki chronione jest nieznaczący. Dotyczy to zarówno skali ubytków powierzchni siedlisk i zasobów populacyjnych gatunków chronionych, obniżenia jakości siedlisk i biotopów oraz ich fragmentacji. W związku z budową projektowanej obwodnicy Lublina należy się liczyć z utratą lub znaczącym pogorszeniem siedlisk gniazdowania oraz utratą środowisk lęgowych ptaków a także z likwidacją fragmentów biotopów zasiedlonych przez chronione gatunki motyli i ubytkami w liczebności ich populacji. Analizując zakres oddziaływań oraz rozmieszczenie, stan populacji gatunków i siedlisk chronionych w ramach dyrektywy, oraz uwzględniając zastosowane przez Inwestora środki łagodzące, nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania.

Dla każdego z wariantów w fazie realizacji inwestycji powstawać będą odpady o podobnym charakterze. Zróżnicowanie wystąpi w przypadku ilości odpadów pochodzących z wyburzeń, w związku z tym, że dla poszczególnych wariantów zakładana jest różna liczba budynków o różnej kubaturze przeznaczonych do likwidacji.

W zależności od wyboru wariantu konieczna będzie rozbiórka następującej liczby obiektów:

Na odcinku od węzła Sielce do węzła Dąbrowica:

- Wariant 1 – 88 budynków (34 mieszkalnych i 54 gospodarczych)
- Wariant 2 – 124 budynki (41 mieszkalnych i 83 gospodarczych)

Na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Witosy:

- Wariant I – 262 budynki (101 mieszkalnych, 120 gospodarczych, 39 budynków altanek działkowych, 1 przychodnia weterynaryjna, 1 posterunek policji)
- Wariant II – 262 budynki (102 mieszkalne, 121 gospodarczych, 39 budynków altanek działkowych).

Najwięcej bezpośrednich kolizji z zabudową mieszkaniową i gospodarczą zanotowano na odcinku węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica w przypadku wyboru Wariantu 2, natomiast na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Witosy oba Warianty (I i II) można uznać za porównywalne.

Nie przewiduje się dodatkowych zaburzeń w związku z realizacją włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 w węzle Przybysławice, niezależnie od wyboru wariantu realizacyjnego (A lub B).

Wg Raportu przedstawione w opracowaniu dane należy traktować jako szacunkowe. Na etapie opracowywania szczegółowej dokumentacji projektowej istnieje możliwość zawężenia rozpatrywanego aktualnie pasa przeznaczanego pod inwestycję. Następstwem czego może być zmniejszenie liczby posesji podlegających wykupowi.

Z raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że w trakcie realizacji i eksploatacji drogi emisja odpadów nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, pod warunkiem prowadzenia gospodarki odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wyjątek stanowią odpady, które mogą powstać w wyniku poważnej awarii, której ryzyko wystąpienia jest znikome.

Podczas prowadzonych prac w granicach obszaru przeznaczanego pod inwestycję dojdzie dodatkowo do zniszczenia struktury i pogorszenia właściwości fizycznych gleby. Na obszarach przyległych do pasa jezdni poza zmianami fizycznymi, gleby narażone będą na zanieczyszczenie materiałami budowlanymi (cementem, asfaltem). W decyzji nałożono warunki dotyczące postępowania z glebą zdjętą z obszaru zajętego pod drogę, wykluczonego z produkcji rolnej oraz zabezpieczenia miejsca robót i organizacji prac budowlanych przy realizacji przedsięwzięcia aby maksymalnie ograniczyć możliwość zanieczyszczenia gleby poza obszarem drogi.

W przypadku nie utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść również do skażenia gruntu (a pośrednio lub bezpośrednio także zanieczyszczenia wód podziemnych) wyciekami paliw z maszyn budowlanych. Przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji pracy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie

W raporcie zwrócono uwagę na lokalizację przebiegu trasy obwodnicy z udokumentowanymi złożami kopalin pospolitych i podstawowych (gazu ziemnego). Kolizje te występują w rejonie węzła „Kurów” (w km 112+500 do km 114+500) oraz w rejonie węzła „Lubartów”, w kierunku do węzła „Włodawa”. W rejonie węzła „Kurów” występuje kilkanaście złóż kruszywa naturalnego, częściowo eksploatowanych, a w rejonie węzła „Lubartów” złoża surowców ilastych „Żulin”. Od węzła „Lubartów” do węzła „Witosy” występują eksploatowane złoża gazu ziemnego: „Ciecierzyn”, „Mełgiew A” i „Mełgiew B”. Na obecnym etapie szczegółowe rozwiązania dotyczące przebiegu obwodnicy przez udokumentowane i częściowo eksploatowane złoża, głównie przez skalę map, nie jest możliwe. Dlatego też, w projekcie budowlanym należy uwzględnić sposoby rozwiązania tych kolizji wynikające z przeprowadzonego wydobywania kopalin, warunków wynikających z udzielonych przedsiębiorcom koncesji na eksploatację złóż, gospodarki złożami kopalin w procesie ich wydobywania, rekultywacji gruntów i zagospodarowania terenów po działalności górniczej, ochrony środowiska i bezpieczeństwa powszechnego, z właściwymi organami

administracji geologicznej i górniczej zgodnie z ustawą z dnia 4 lutego 1994 r. Prawo geologiczne i górnicze.

Jak wynika z raportu, zgodnie z pismem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków żadem z rozpatrywanych wariantów nie koliduje z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków województwa lubelskiego. W rejonie inwestycji położone są trzy obiekty objęte tą formą ochrony konserwatorskiej, z czego dwa znajdują się na odcinku od węzła „Sielce” do węzła „Dąbrowica” (zespół tzw. „wagi” w miejscowości Bogucin, gm. Garbów oraz zespół dworsko-pałacowy w Jastkowie) a jeden na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa” (zespół pałacowo-parkowy w Jakubowicach Murowanych). Oddziaływanie inwestycji może dotyczyć jedynie zespołu pałacowo – parkowego w Jakubowicach Murowanych w przypadku Wariantu II ze względu na fakt, że droga lokalna, przy której położony jest obiekt zabytkowy, może być wykorzystywana do dostawy materiałów na budowę. Należy więc lokalizację placu budowy zaplanować tak, aby trasa ta nie była eksploatowana, co wyeliminuje zagrożenie związane z drganiem podłoża oraz pyleniem.

Na terenie gminy Jastków, w miejscowości Sieprawice znajduje się kapliczka z 1917 roku, objęta ochroną konserwatorską poprzez ustalenia w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego gminy Jastków. Obiekt usytuowany jest w odległości 300 m od wariantu 1 (km 133+500) i 900 m od wariantu 2 (km 133+200). Zaleca się również, aby w jej rejonie ograniczyć przejazdy pojazdów ciężkich oraz na okres budowy trasy osłonić kapliczkę w celu zmniejszenia wpływu zapylenia na obiekt.

Na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa” w pobliżu omawianych wariantów zlokalizowane są dwa obiekty objęte pośrednią ochroną konserwatorską. W gminie Wólka, w miejscowości Jakubowice Murowane, znajduje się młyn i dom młynarza objęty ochroną poprzez ustalenia w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego. Obiekty te zlokalizowane są w odległości ok. 250 m od wariantu II (w km 14+900) przy rzece Bystrzyca. Drugi obiekt znajduje się również na terenie gminy Wólka, w miejscowości Długie, przy trasie Lublin – Łęczna. Jest to mogiła – dawne cmentarzysko „z wojen tureckich” z XIV wieku. Wchodzi ona w obręb terenu przeznaczonego pod inwestycję w przypadku realizacji węzła Włodawa wg wariantu II. Z uwagi na fakt, że szczegółowe rozwiązania techniczne, jak również zakres prowadzonych w tym rejonie prac będą znane dopiero na etapie opracowywania projektu budowlanego, zaleca się wówczas uzyskanie opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków dotyczącej zabezpieczenia ww. obiektu. W przypadku konieczności jego przeniesienia konieczne będzie uzgodnienie z ww. organem.

Z uwagi na możliwość oddziaływania trasy (niezależnie od wybranego wariantu) na walory krajobrazowe obszaru, a w przypadku (Wariantu 1 i 2 oraz II) w mniejszym bądź większym stopniu również na otoczenie w rejonie obiektów zabytkowych, we wszystkich przypadkach zaleca się jako środek łagodzący zastosowanie zieleni izolacyjnej oraz właściwy dobór materiałów, z których wykonane zostaną urządzenia drogowe.

W procesie przekształceń związanych z inwestycją należy uwzględnić również ochronę kapliczek i krzyży przydrożnych nie objętych żadną formą ochrony konserwatorskiej, mających jednak wartość kulturową dla lokalnej społeczności. Podczas prac budowlanych (pogłębienie, budowa rowów, prace na poboczu) w pobliżu wszystkich krzyży i kapliczek przydrożnych, które nie będą wymagały przeniesienia należy zachować szczególną ostrożność oraz zabezpieczyć je przed uszkodzeniem i zapyleniem. Obiekty kolidujące z wariantem realizacyjnym należy przenieść przy zachowaniu szczególnej ostrożności, w miejsce wskazane przez lokalną społeczność.

Jak wynika z raportu wg informacji Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lubinie planowana inwestycja przebiega przez kilka obszarów Archeologicznych Zdjęć Polski (AZP). Na odcinku węzeł „Bogucin” – węzeł „Dąbrowica” inwestycja przecina obszar AZP 76-80, gdzie podczas badań powierzchniowych AZP (przeprowadzonych w 1982 r)

zarejestrowano liczne stanowiska archeologiczne (pismo WOUZ znak IN/41/1177/5676/04 z dnia 16.12.2004 r.). Na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Lubartów trasa zlokalizowana jest na AZP 76-81, 76-80 i nie koliduje ze znanymi z badań powierzchniowych stanowiskami archeologicznymi. We fragmencie od węzła Lubartów do węzła Witosa (włącznie) omawiana inwestycja przebiega przez obszary AZP 76-82, 77-82 i 78-82. Na odcinku wyznaczonym w obrębie obszaru AZP 76-82 nie stwierdzono kolizji z zarejestrowanymi podczas badań AZP stanowiskami archeologicznymi. Potencjalne miejsce kolizji znajduje się na obszarze AZP 78-82 z dwoma stanowiskami odkrytymi w czasie badań (pismo WOUZ znak IN/41/1175/5674/04 z dnia 16.12.2004 r.).

Z uwagi na zlokalizowane w pobliżu oraz bezpośrednio na trasie inwestycji liczne stanowiska archeologiczne, a także ze względu na możliwość odkrycia nowych zabytków archeologicznych i ich ochronę konieczne jest przeprowadzenie archeologicznych badań przedinwestycyjnych a prace ziemne należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym. W przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, reliktyw zabudowy i zabytków ruchomych, na całym obszarze inwestycji należy wstrzymać prowadzone prace w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych. Objąć one powinny udokumentowanie odkryć i wyeksplorowanie obiektów w całości. Ewentualne badania archeologiczne należy prowadzić po uzyskaniu pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Zgodnie z art. 122 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody (Dz.U. z 2009r. Nr 151, poz. 1220) kto dokona odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt, jest obowiązany powiadomić o tym niezwłocznie regionalnego dyrektora ochrony środowiska, a jeżeli nie jest to możliwe - właściwego wójta, burmistrza albo prezydenta miasta.

Informacja o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa oraz zgłoszone przez strony postępowania:

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wnioski, uwagi, pytania i protesty wnieśli: Wójt Gminy Niemce, Stanisław i Iwona Golczewscy, Małgorzata i Marian Stadniccy, Mieszkańcy osiedla Borek, Mieszkańcy m. Długie k. Lublina, Andrzej Małyśka, Tomasz Bryda, Józef Woźniak, Anna Barwińska, Andrzej Gieroba, Mieszkańcy ul. Pliszczyńskiej i Łysakowskiej w Lublinie, Towarzystwo dla Natury i Człowieka, Marek Danelczyk, Woliński Jan, Agnieszka Capała, Andrzej Skiba; dotyczyły one następujących zagadnień:

1. Zabezpieczenia przed hałasem wszystkich siedlisk rolniczych oraz budynków mieszkalnych znajdujących się na granicy poziomu hałasu oraz w jej bliskim sąsiedztwie poprzez zaprojektowanie ekranów akustycznych.
2. Wniosek popierający realizację inwestycji w zakresie jaki jest w raporcie i wydania decyzji oraz uwaga o braku adresu poczty elektronicznej w obwieszczeniu RDOŚ z dnia 14 lipca 2009.
3. Innego przebiegu planowanej inwestycji na odcinku węzeł „Lubartów” do węzeł „Witosa” z uwagi na położenie budynku w strefie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu zarówno w dzień, jak i w nocy, wykupu w całości działki położonej w Ciecierzynie nr 859/12, 859/18, 859/15 wraz z budynkiem mieszkalnym, możliwości zamieszkania w oparciu o badanie klimatu akustycznego (również drgania) w odległości od drogi (ok. 40 m), możliwości wykupu, a jeżeli możliwości wykupu nie będzie, w przypadku złego wyliczenia nasilenia hałasu i drgań dalszego toku postępowania.
4. Mieszkańcy osiedla Borek złożyli protest przeciwko lokalizacji „Węzła Włodawa” wg wariantu I, podnosili kwestię pogorszenia stanu klimatu akustycznego i zanieczyszczenia

- powietrza, zniszczenia cennej doliny Bystrzycy, występujących siedlisk chronionych roślin, zwierząt, ptaków, negatywnego wpływu na spójność ekologiczną.
5. Mieszkańcy m. Długie k. Lublina wnieśli o wskazanie do realizacji wariantu II na odcinku węzeł „Dąbrowica”- węzeł „Witosa”(węzeł Włodawa), jako mniej uciążliwego dla przyrody i mniej ingerującego w środowisko, kolizji wariantu I z obszarami Natura 2000, zawężenia pasa drogowego, braku wariantu alternatywnego, różnych granic inwestycji, większej liczby wyburzeń w wariantcie I niż w wariantcie II, negatywnego wpływu wariantu I na estetykę otoczenia, ingerencji w koryto rzeki, przecięcia doliny Bystrzycy i pozbawienia możliwości rozszerzenia obszaru Bystrzycy Jakubowickiej, możliwości podtopienia zabudowy mieszkaniowej przy węźle „Włodawa”, zagrożenia siedlisk, kolizji I wariantu z korytarzami ekologicznymi, kolizji wariantu I ze złożami, ograniczenia możliwości rozwoju osiedla Borek, nierzetelnej i niesprawiedliwej oceny wariantów, zagrożenia spójności przyrodniczej Sieci Natura 2000, nierzetelnego przeprowadzenia nieformalnych konsultacji społecznych, wpływu na klimat akustyczny i ilości wyburzeń budynków; uwaga, że raport nie określa zgodnie z zasadą przezorności, która nakazuje wykluczenie jakichkolwiek negatywnych wpływów ponad wszelką wątpliwość, że poszczególne potencjalne oddziaływanie inwestycji nie wpłynie na przedmiot ochrony na obszarze Sieci Natura 2000, zanieczyszczenia wód i zniszczenia koryta rzeki, wpływu inwestycji wg wariantu I na spójność sieci obszarów Natura 2000.
 6. Rozmieszczenia ekranów akustycznych w miejscowości Długie Gm. Wólka Lubelska i wydłużenie ekranów akustycznych biegnących w kierunku północ-południe.
 7. Różnego przebiegu izolinii hałasu (izofon) prognozowanego poziomu hałasu dla odcinka drogi pomiędzy węzłami Jakubowice - Lubartów przy jednoczesnym pokrywaniu się przebiegów drogi proponowanych wariantów, różnice w załącznikach graficznych między innymi w załącznikach: Z6E.29 a Z6F.29, Z7E.29 a Z7F.29, brak opracowania przebiegu izolinii hałasu (izofon) zasięgu przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu dla roku 2011 pora dnia i nocy przy uwzględnieniu zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych w załączniku nr 7 Zabezpieczenia Wariant I i Wariant II - załącznik graficzny Z7E.29 i Z7F.29, brak na załącznikach graficznych opracowania przebiegu izolinii hałasu (izofon) zasięgu przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu dla planowanej do przebudowy drogi powiatowej nr 22392 (budowa wiaduktu) na kilometrze 8+400 Wariant I i 8+100 Wariant II, brak opracowania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych dla Wariantu I na kilometrze od 8+100 do 8+600 w porównaniu do Wariantu II, gdzie uwzględniono ekran akustyczny nr 28 na kilometrze od 7+900 do 8+300 załącznik graficzny Z7E.29 i Z7F.29, brak propozycji punktu pomiaru poziomu hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w Wariantcie I w odniesieniu do Wariantu II proponowany punkt pomiaru PDH-II-4 załącznik graficzny Z7E.29 i Z7F.29, nie uwzględnienie na załącznikach graficznych oddziaływania w postaci: zanieczyszczenia powietrza gazami, pyłami, substancjami ropopochodnymi i odpadami w trakcie eksploatacji drogi ekspresowej, nie uwzględnienie na załącznikach graficznych oddziaływania w postaci: zanieczyszczenia powietrza gazami, pyłami, substancjami ropopochodnymi i odpadami z obiektów MOP kat. II i MOP kat. III w trakcie ich eksploatacji, brak określenia na załącznikach graficznych oddziaływania w postaci drgań pochodzących z budowy drogi ekspresowej, brak określenia na załącznikach graficznych oddziaływania w postaci drgań pochodzących z eksploatacji drogi ekspresowej, brak określenia na załącznikach graficznych oddziaływania w postaci drgań pochodzących z budowy obiektów MOP kat. II i MOP kat. III, brak określenia na załącznikach graficznych oddziaływania w postaci drgań pochodzących z eksploatacji obiektów MOP kat. II i MOP kat. III, mniej korzystnego klimatu akustycznego w wariantcie I niż w wariantcie II odrzuconym we wstępnej fazie konsultacji społecznej (węzeł Jakubowice do węzła Lubartów wariant I i wariant II pokrywają się), różnic kilometraża drogi (wariant I i II na mapce 29- wskazanie

różnic terenu na mapie).

Dodatkowo:

- ustanowienia punktu pomiarowego hałasu i punktu pomiaru powietrza w ramach analizy porealizacyjnej na kilometrze 8+200 Wariant I,
 - zmianę w Wariancie II lokalizacji punktu pomiaru hałasu w ramach analizy porealizacyjnej PDH-U-4 i umiejscowienie go na kilometrze 7+900 strona prawa dodatkowo ustawienie punktu pomiaru powietrza.
8. Wyjaśnienia kwestii zaprojektowania trasy drogi po całej wsi kolonia Ciecierzyn, od ronda Witosza w stronę Wólki.
 9. Wydania decyzji lokalizacyjnej dla terenu węzeł Włodawa wariant I i wykupu tych terenów.
 10. Zmiany na odcinku węzeł Dąbrowica – Lubartów wariant I (czy były jakiegokolwiek zmiany, czy będzie wydana nowa decyzja lokalizacyjna).
 11. Mieszkańcy ul. Pliszczyńskiej i Łysakowskiej w Lublinie postulowali o przedłużenie ciągu ekranów akustycznych od km 13,5 do km 13,9 na odcinku pomiędzy węzłem Lubartów i Witosza, na odcinku od km 13,0 do km 14,0 nasadzenie pasa zieleni ochronnej, który zniweluje skutki niekorzystnego oddziaływania drogi.
 12. Towarzystwo dla Natury i Człowieka wniosło uwagi dot. braku dostatecznych i udokumentowanych informacji pozwalających ocenić występowanie czy też nie występowanie znaczącego oddziaływania inwestycji wg wariantu I na przedmiot ochrony projektowanego obszaru ochrony siedlisk "Bystrzyca Jakubowicka" PLH060049, wpływu procesu budowy oraz funkcjonowania estakady na poziom wód gruntowych, uzupełnienie i uszczegółowienie prognoz, co do krótkotrwałości oddziaływania na stosunki wodne zagęszczenia gruntu spowodowanego budową i eksploatacją drogi technologicznej, przewidywanego czasu trwania procesu samoistnego przywracania przepuszczalności gruntu pod powierzchnią zajmowaną pod drogę, skali oddziaływania zakłócenia w obu kierunkach doliny, wpływu słupów nośnych estakady na poziom wód gruntowych. nałożenie na inwestora zobowiązania do przywrócenia na co najmniej analogicznym do zajętego pod estakadę i drogę techniczną obszarze łąk w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji optymalnych warunków siedliskowych poprzez usunięcie zakrzewień.
 13. Przesunięcia lokalizacji węzła Witosza z uwagi na zdrowie mieszkańców (bliskość budynku mieszkalnego od planowanego węzła ok. 5 m).
 14. Wykupu nieruchomości położonych na działce nr 78 w m. Świdniczek gm. Wólka.
 15. Uwzględnienia pasów zieleni izolacyjnej w raporcie wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S12/17 zgodnie z uchwałą Rady Gminy Niemce i zatwierdzonymi w MPZP Gm. Niemce (Uchwała Rady Gminy Niemce Nr XVII/299/04 z dnia 12 stycznia 2004 r. Ustalony przebieg drogi ekspresowej S12/17 w MPZP Gm. Niemce jest zgodny z decyzją Wojewody Lubelskiego z dnia 29 września 2005 r. o ustaleniu lokalizacji drogi (RR II 7045-3/6/05, który w całości pokrywa się z preferowanym przebiegiem Wariantu I).
 16. Szkodliwości i uciążliwości zamieszkiwania w nieruchomości położonej na działce nr 256/6 w miejscowości Długie oraz rozbiórki tej nieruchomości.

Odnosząc się do wyżej podniesionych zagadnień organ rozstrzygający w oparciu o zgromadzoną materiał dowodowy w sprawie, w tym raport o oddziaływaniu na środowisko oraz stanowisko Inwestora stwierdza, co następuje:

Ad 1. Dot. zabezpieczenia przed hałasem wszystkich siedlisk rolniczych oraz budynków mieszkalnych znajdujących się na granicy poziomu hałasu oraz w jej bliskim sąsiedztwie przebiegu inwestycji.

W raporcie została dokonana analiza oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Zostały zaproponowane działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie

negatywnych oddziaływań na środowisko wraz z oceną efektywności proponowanych metod i środków. Dla zabudowy podlegającej ochronie akustycznej w miejscach, gdzie poziom dźwięku przekroczy poziomy dopuszczalny dla najbardziej niekorzystnego wariantu czasowego (rok 2026) zaproponowano lokalizacje oraz podstawowe parametry ekranów akustycznych. Po zrealizowaniu inwestycji dla całego przedsięwzięcia zostanie wykonana analiza porealizacyjna, w której zostanie dokonane porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. Zostaną wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu, które swoim zakresem obejmą wszystkie budynki zlokalizowane w sąsiedztwie projektowanej drogi. Możliwa będzie ocena stanu klimatu akustycznego na podstawie rzeczywistego natężenia ruchu oraz ukształtowania i zagospodarowania terenu.

W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, zarządca drogi podejmie działania zmierzające do zastosowania możliwych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych pozwalających na dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem drogi.

Ad 2. Dot. realizacji inwestycji w zakresie określonym w raporcie oraz wydania decyzji środowiskowej oraz braku adresu poczty elektronicznej w obwieszczeniu z dnia 14 lipca 2009

Zgodnie z informacją GDDKiA O/Lublin; w przypadku każdego z analizowanych wariantów przebiegu projektowanej drogi ekspresowej na etapie przygotowywania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opierano się na ogólnych danych projektowych, bazujących na opracowaniu koncepcyjnym. Szerokość założonych linii rozgraniczających projektowanej inwestycji drogowej została przyjęta w oparciu o posiadane dokumenty koncepcyjne przy założeniu, aby w projektowanym pasie drogowym można było umieścić wszystkie projektowane elementy drogi ekspresowej w tym również drogi dojazdowe.

Na etapie przygotowywania materiałów do wniosku o wydanie decyzji założono na wysokości posesji (*działka nr 1051/82 położona w Kolonii Pliszczyn gm. Wólka*,) taką szerokość pasa drogowego, która koliduje z budynkiem mieszkalnym. W związku z tym, w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przyjęto założenie, że przy utrzymaniu proponowanych na tym etapie linii rozgraniczających drogi budynek ten będzie przeznaczony do wykupienia i rozbiórki.

Zgodnie ze stanowiskiem Inwestora, z uwagi na wstępny etap prac projektowych w chwili przygotowywania materiałów do wniosku o decyzję środowiskową nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy założona szerokość pasa drogowego nie ulegnie zmianie, dlatego też przyjęte założenia miały na celu określenie maksymalnego możliwego oddziaływania projektowanej drogi w tym również dla aspektu zajętości terenu i kolizji z istniejącą zabudową. Jednakże dopiero etap projektu budowlanego i materiałów do decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej będzie jednoznacznie wskazywał szerokość pasa drogowego, a co za tym idzie określi dokładnie, które posesje i budynki zostaną poddane wykupowi na poczet realizacji inwestycji. Tak szczegółowe dane techniczne potrzebne do określenia realnej zajętości terenu dostępne będą dopiero na kolejnym etapie opracowania dokumentacji projektowej. Z uwagi na powyższe zalecano w załączonym do wniosku raporcie oraz niniejszej decyzji wykonanie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której celem jest uszczegółowienie zapisów dotyczących zarówno wpływu przedsięwzięcia na środowisko, jak również działań minimalizujących.

Na etapie postępowania administracyjnego dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie można jednoznacznie określić, czy dana nieruchomości zostanie nabyta na zasadach i warunkach określonych w ustawie z dnia 10.04.2003r., o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz.U.z 2003r. nr 80 poz. 721 z późn. zm.).

W związku z uwagą o braku adresu poczty elektronicznej w obwieszczeniu RDOŚ z dnia 14 lipca 2009 wydano nowe obwieszczenie z dnia 11 sierpnia 2009 r. w sprawie ponownego przeprowadzenia postępowania z udziałem społeczeństwa.

Ad 3. Dot. przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu zarówno w dzień jak i nocy, drgań, zamieszkania w obszarze inwestycji oraz wykupu w całości działki położonej w Ciecierzynie wraz z budynkiem mieszkalnym.

Zgodnie z informacją GDDKiA Oddział w Lublinie działka nr 859/12 położona w m. Ciecierzyn przeznaczona jest pod inwestycję drogową i zostanie nabyta w oparciu o przepisy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Za utracone prawo własności do działki będzie przysługiwało odszkodowanie po oszacowaniu przez rzeczoznawcę. Działka nr 859/18 może zostać wykupiona na wniosek właściciela po uprawomocnieniu się decyzji ZRID. Działka nr 859/15 wraz budynkiem znajduje się w strefie chronionej przed przekroczeniami dopuszczalnych wartości hałasu w związku z planowaną budową ekranów, wobec czego nie ma potrzeby wykupu.

Istnieje możliwość zamieszkania w takiej odległości (ok. 40 m.) przy zastosowaniu stosownego zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych. Jeżeli na etapie analizy porealizacyjnej i wykonania badań akustycznych okaże się, że jest w terenie oddziaływania hałasu i drgań i wobec niezastosowania zabezpieczeń, wykonawca drogi ma taki obowiązek je wykonać. Jeżeli analiza wykaże pomimo zabezpieczenia przekroczenia norm, nastąpić może wyznaczenie obszaru ograniczonego użytkowania. W momencie kiedy zarządca drogi nie jest w stanie zapewnić właściwego klimatu powinien wypłacić odszkodowanie. Zawsze zastosowanie odpowiednich środków zabezpieczających jest poprzedzone odpowiednią analizą kosztów nabycia tej nieruchomości i kosztów inwestycji. Wykup nieruchomości wymaga również stosownej analizy porealizacyjnej.

W ramach decyzji nie uwzględniono środków zapobiegających drganiom ponieważ przepisy w zakresie ochrony środowiska nie przewidują zagadnienia ochrony przed drganiami. Ochrona taka realizowana jest w oparciu o przepisy prawa budowlanego oraz normy budowlane. Kompetencje w tym zakresie należą do organów administracji architektoniczno - budowlanej oraz nadzoru budowlanego, a zagadnienia związane z tym zjawiskiem mogą być rozstrzygnięte dopiero na etapie związanym z uzyskiwaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Ad 4. Wnioski i uwagi zgłoszone przez mieszkańców osiedla Borek.

- dot. protestu przeciwko Wariantowi I wraz z uzasadnieniem, zarzut dot. oddziaływania inwestycji na dolinę Bystrzycy.

Projektowany Obszar Natura 2000 PLH060049 „Bystrzyca Jakubowicka” usytuowany jest w stosunkowo niewielkiej odległości od rozpatrywanych wariantów planowanej inwestycji. Znajduje się na północny wschód od osi Wariantu I w km od 14+450 do km 15+600 oraz osi Wariantu II w km od 13+800 do km 15+200. Minimalna odległość to około 45 m na północny wschód od osi Wariantu I w km 14+880 (ok. 17 m od linii rozgraniczających, 32 m od krawędzi jezdni). W przypadku Wariantu II odległości te wynoszą odpowiednio ok. 595 m od osi, 542 m od linii rozgraniczających oraz 583 m od krawędzi jezdni głównej. Analizie wariantowej poddano nie tylko dwa możliwe do realizacji przebiegi planowanej inwestycji, ale i techniczne sposoby przejścia drogi ekspresowej przez dolinę rzeki Bystrzycy w rejonie projektowanego obszaru Natura 2000 PLH060049

„Bystrzyca Jakubowicka”, gdzie znajdują się cenne siedliska roślinne oraz ważne gatunki roślin i zwierząt. W każdym z rozpatrywanych wariantów możliwe są dwa rozwiązania. Drogę można poprowadzić po długim i wysokim nasypie, bądź też po estakadzie obejmującej w przybliżeniu całą szerokość doliny.

W wyniku porównania rozpatrywanych wariantów drogi stwierdzono, że realizacja estakady nie spowoduje znaczącego wpływu na siedliska oraz gatunki wymienione w załączniku Dyrektywy Siedliskowej, przez co nie wystąpi znaczące oddziaływanie na projektowany obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”.

Wpływ projektowanej inwestycji na siedliska i gatunki chronione jest nieznaczący. Dotyczy to zarówno skali ubytków powierzchni siedlisk i zasobów populacyjnych gatunków chronionych, obniżenia jakości siedlisk i biotopów oraz ich fragmentacji. Nie przewiduje się występowania zagrożenia w ich strukturze i funkcjonowaniu na skutek realizacji inwestycji.

Z przeprowadzonego w raporcie modelowania w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu wynika, że po zastosowaniu zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych nie dojdzie do przekroczenia wartości dopuszczalnych w rejonie osiedla Borek. Zabezpieczenia te wykonywane były dla roku 2026 r. (czyli dla wariantu najbardziej negatywnego z analizowanych). Z modelowania zanieczyszczeń powietrza przeprowadzonego na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wynika, że nie dojdzie do przekroczenia wartości dopuszczalnych poza pasem przeznaczonym pod inwestycję. Wg informacji Inwestora potwierdzają to wyniki badań prowadzonych w rejonie dróg istniejących o podobnych parametrach i natężeniu ruchu.

Ad 5. Wnioski i uwagi zgłoszone przez mieszkańców Długie k. Lublina.

- dot. kolizji wariantu I z obszarami Natura 2000,

Z analizy wariantów projektowanego przedsięwzięcia zawartej w raporcie wynika, że „Porównując stopień oddziaływania na środowisko przejścia przez Dolinę Bystrzycy skutkiem realizacji Wariantu 0, Wariantu I w wersji z estakadą, Wariantu I w wersji z nasypem i mostem oraz Wariantu II w wersji z nasypem i mostem dochodzi się do wniosku, iż najkorzystniejszym rozwiązaniem w przypadku podjęcia planowanej inwestycji jest jej wykonanie zgodnie z Wariantem II. Rozwiązaniem pośrednim jest poprowadzenie projektowanej inwestycji zgodnie z Wariantem I, ale estakadą. Najgorszym rozwiązaniem będzie wykonanie planowanego przedsięwzięcia według Wariantu I na nasypie. Brak oddziaływania na projektowany obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” wystąpi w przypadku Wariantu 0 (nierealizowanie projektu) oraz realizacji Wariantu II. Realizacja Wariantu I na estakadzie spowoduje małe oddziaływanie. Realizacja Wariantu I na nasypie wywoła znaczące oddziaływanie na projektowany obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”.

W związku z istnieniem alternatywnych wariantów, Wariant I z nasypem, zgodnie z zapisami Dyrektywy Siedliskowej, nie może być realizowany. Z przyrodniczego punktu widzenia możliwe do zrealizowania warianty to Wariant 0, Wariant I na estakadzie oraz Wariant II. Żaden z nich nie narusza integralności obszaru, nie oddziałuje w sposób znaczący na projektowany obszar Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”.

- dot. zawężenia pasa drogowego,

W miejscu przejścia projektowaną trasą w pobliżu obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” pas drogowy jest zawężony z powodu planowanego zastosowania rozwiązań projektowych chroniących środowisko – budowa obiektu inżynierskiego o znacznej długości (estakady). Takie rozwiązanie, poprzez zaniechanie budowy rozległych nasypów, oprócz zachowania walorów przyrodniczych obszaru, pozwala na zminimalizowanie zajętości terenu - stąd „zawężone” linie rozgraniczające.

- dot. braku wariantu alternatywnego,

W Raporcie, stanowiącym załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S 12/17

na odcinku Kurów - Lublin - Piaski od węzła Sielce - do węzła Witosa, zostały wnikliwie przeanalizowane wszystkie warianty przebiegu trasy, które pojawiały się w trakcie przygotowania inwestycji w latach 2000-2005 oraz w 2008 roku. W wyborze najkorzystniejszego wariantu wykorzystano analizę wielokryterialną (techniczną, społeczną, środowiskową i ekonomiczną).

Zgodnie z informacją Inwestora przygotowanie inwestycji do realizacji jest procesem długotrwałym (trwa od 2000 roku). Wprowadzone w 2008 r. zmiany ustawy *Prawo ochrony środowiska*, mające na celu dostosowanie polskiego prawa do dyrektyw unijnych oraz ogłoszone wcześniej (w dniu 4-12-2007 r.) przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego „Wytyczne w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych”, spowodowały konieczność opracowania dodatkowych materiałów i analiz środowiskowych dla przygotowywanego zadania inwestycyjnego, w tym m.in. wariantowania przebiegu tras. Stąd w składanych protestach mowa o braku wariantowania w 2005 r.

Decyzja wydana przez Wojewodę Lubelskiego o ustaleniu lokalizacji drogi znak: RR.II.7045-3/4/05 z dnia 3 października 2005 r. dla *budowy drogi ekspresowej nr S-12/S-17 na odcinku węzeł „Lubartów” – węzeł „Witosa” (włącznie), na długości 14,0 km* była dokumentem wiążącym dla Inwestora. Na jej podstawie Inwestor nabył część gruntów i wyznaczył granice projektowanego pasa drogowego.

- *dot. różnych granic inwestycji,*

Nie jest możliwe określenie ostatecznych granic planowanej inwestycji z kilkuletnim wyprzedzeniem, w oparciu o wstępne etapy projektowania - stadium koncepcji programowej. Będzie możliwe po uzyskaniu decyzji środowiskowej i zakończeniu opracowania projektowego w jego ostatecznym etapie – w stadium projektu budowlanego. Na etapie składania wniosku o decyzję Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej na podstawie opracowanego projektu budowlanego, w którym pojawią się szczegóły dotyczące urządzeń ochrony środowiska, granice planowanej inwestycji mogą ulec korekcie.

- *dot. większej liczby zaburzeń w wariantcie I niż w wariantcie II,*

Zgodnie z raportem „W zależności od wyboru wariantu konieczna będzie rozbiórka następującej liczby obiektów na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Witosa:

Wariant I – 262 budynków (101 mieszkalnych, 120 gospodarczych, 39 budynków altanek działkowych, 1 przychodnia weterynaryjna, 1 posterunek policji)

Wariant II – 262 budynków (102 mieszkalnych, 121 gospodarczych, 39 budynków altanek działkowych)”.
- *dot. oddziaływania w zakresie hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza,*

Z przeprowadzonego w Raporcie modelowania w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu wynika, że w przypadku miejscowości Długie, jedna z posesji znajduje się aktualnie na granicy ponadnormatywnego oddziaływania. Z uwagi na błąd modelu rzędu +/-1,5 dB nie można stwierdzić z całkowitą pewnością, że znajdzie się ona w obszarze oddziaływań. W związku z tym, zalecono weryfikację przyjętych założeń na etapie analizy porealizacyjnej (w sąsiedztwie budynku mieszkalnego zlokalizowano punkt pomiarowy). W sytuacji gdy przeprowadzone badania wykażą konieczność zastosowania zabezpieczeń akustycznych w rejonie posesji wykonany zostanie ekran akustyczny.

Z modelowania zanieczyszczeń powietrza przeprowadzonego na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wynika, że nie dojdzie do przekroczenia wartości dopuszczalnych poza pasem przeznaczonym pod inwestycję. Z informacji Inwestora wynika, że potwierdzają to wyniki badań prowadzonych w rejonie dróg istniejących o podobnych parametrach i natężeniu ruchu.

- *dot. negatywnego wpływu wariantu I na estetykę otoczenia,*

Wpływ drogi jako nowego elementu w krajobrazie w Wariantcie I będzie minimalizowany poprzez szereg zabiegów mających na celu odpowiednie wkomponowanie drogi w otoczenie.

Zbocza wysokich nasypów powinny być zaprojektowane jako długie i płaskie, o stosunkowo niewielkim spadku. Dodatkowo aby wyeliminować zaburzenia w estetyce otoczenia zaproponowano wzdłuż planowanej drogi nasadzenia drzew i krzewów (wyłącznie gatunków rodzimych, typowych dla regionu lubelskiego). Ponadto na terenach, gdzie obwodnica przecina tereny leśne (w rejonie lasu Rejkowizna) przewiduje się odtworzenie strefy ekotonowej.

- *dot. ingerencji w koryto rzeki,*

Ingerencja w koryto rzeki Bystrzycy związana jest z budową estakady w Wariancie I i występować będzie na długości ok. 146 m w rejonie km 15+400 (km 18+170 biegu rzeki). Zlikwidowany meander zostanie odtworzony w zbliżonym kształcie, dzięki czemu długość odcinka rzeki po przełożeniu będzie zbliżona do aktualnej długości i wyniesie ok. 148 m. Pozwoli to na zachowanie zbliżonej do obecnej, prędkości przepływu wody w rzece. W celu odpowiedniego wkomponowania przełożonego odcinka rzeki w krajobraz doliny, planowane są nasadzenia zieleni, a w przypadku konieczności wprowadzenia umocnień zaleca się wykorzystanie elementów naturalnych. Dodatkowo brzegi nowopowstałego koryta zostaną ukształtowane w taki sposób, aby nie były zbyt strome i pozwalały na swobodny dostęp zwierząt do wody.

Istotnym i skutecznym zabiegiem mającym na celu ograniczenie potencjalnych negatywnych oddziaływań będzie właściwa organizacja robót i placu budowy, a także prawidłowa obsługa maszyn oraz odpowiedni czas realizacji prac (uwzględniający bytujące w wodzie zwierzęta oraz funkcjonowanie w dolinie cennych siedlisk, wrażliwych na zmiany poziomu wód gruntowych). Powinna ona w sposób wystarczający wyeliminować ewentualne skutki przełożenia koryta rzeki.

- *dot. przecięcia doliny Bystrzycy i pozbawienia możliwości rozszerzenia obszaru Bystrzycy Jakubowickiej,*

Realizacja omawianego przedsięwzięcia nie pozbawia możliwości rozszerzenia obszaru Bystrzycy Jakubowickiej. Teren po zachodniej stronie inwestycji pozbawiony jest elementów cennych przyrodniczo, które mogłyby zakwalifikować go jako obszar Natura 2000.

- *dot. możliwości podtopienia zabudowy mieszkaniowej przy węźle „Włodawa”,*

Węzeł Włodawa zlokalizowany będzie w km 15+680 na drodze krajowej Nr 82 Lublin - Włodawa dowiązując projektowaną trasę do sieci istniejących dróg. Ukształtowanie terenu, zastosowane rozwiązania techniczne oraz system odwodnienia drogi nie wpłyną istotnie na zaburzenia stosunków wodnych, a tym samym nie powinny doprowadzić do podtopień zabudowy mieszkaniowej (która zlokalizowana jest poza samą doliną).

- *dot. zagrożenia siedlisk,*

Wpływ projektowanej inwestycji na siedliska i gatunki chronione jest nieznaczący. Dotyczy to zarówno skali ubytków powierzchni siedlisk i zasobów populacyjnych gatunków chronionych, obniżenia jakości siedlisk i biotopów oraz ich fragmentacji. Nie przewiduje się występowania zagrożenia w ich strukturze i funkcjonowaniu na skutek realizacji inwestycji. W 2007 r. w ramach analiz proponowano przeniesienie kolidujących z inwestycją stanowisk motyli chronionych. Jednak podczas prowadzonych dodatkowych prac inwentaryzacyjnych na obszarze bezpośrednio znajdującym się w rejonie Bystrzycy jak i innych rejonach Lubelszczyzny wykazano, że gatunki te są szeroko rozpowszechnione w wyniku czego zniszczenie zidentyfikowanych w pasie drogowym stanowisk w żaden sposób nie wpłynie na reprezentatywność i stabilność ich populacji. Brak konieczności przenoszenia przedmiotowych stanowisk został potwierdzony pisemnie przez jednego z największych ekspertów w tym zakresie – profesora dr hab. Jarosława Buszko z Instytutu Ekologii i Ochrony Środowiska Uniwersytetu Mikołaja Kopernika z Torunia.

- *dot. kolizji I wariantu z korytarzami ekologicznymi,*

Wariant I koliduje z korytarzami ekologicznymi o zasięgu regionalnym i lokalnym. Najważniejszym jest szlak migracji związany z doliną Bystrzycy, który będzie funkcjonował

po wybudowaniu estakady. W sumie na analizowanym odcinku zaproponowano 1 przejście duże, 4 przejścia średnie oraz 14 przejść dla zwierząt małych. Zrezygnowano jedynie z udrożnienia szlaku migracji w rejonie Lasu Rejkowizna z uwagi na istniejące i planowane zagospodarowanie terenu i związane z nim zagrożenia dla zwierząt.

- *dot. kolizji wariantu I ze złożami,*

Kolizja Wariantu I ze złożami ma miejsce od km 8+890 do km 10+465 (pole zasobowe I złoża gazu ziemnego Ciecierzyn) i od km 10+770 do km 11+325 (złoża kopalin ilastych „Żulin”). W przypadku złoża „Żulin” zalecono rozważanie możliwości wykorzystania jego zasobów na potrzeby związane z realizacją inwestycji.

Prace w rejonie złoża gazu ziemnego będą wymagały uzgodnień na etapie pozwolenia na budowę. Kolizja z ww. złożami następuje zarówno w przypadku Wariantu I jak i II i nie stanowi przeszkody w realizacji inwestycji.

Wykorzystanie złoża surowców ilastych „Żulin” będzie możliwe po uzyskaniu koncesji na wydobywanie kopaliny od właściwego organu administracji geologicznej. Z uwagi na znaczne zapotrzebowanie na kruszywa naturalne dla inwestycji, szanse prowadzenia eksploatacji surowców ilastych dla potrzeb inwestycji są niewielkie.

- *dot. ograniczenia możliwości rozwoju osiedla Borek,*

Osiedle Borek znajduje się po stronie wschodniej projektowanej drogi ekspresowej. Możliwości rozwoju osiedla wynikają z uwarunkowań ekofizjograficznych i nie mają związku wyłącznie z przebiegiem projektowanej drogi.

- *dot. nierzetelnej i niesprawiedliwej oceny wariantów,*

W Raporcie, stanowiącym załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia szczegółowo analizowano dwa warianty przebiegu obwodnicy Lublina na odcinku węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica oraz dwa warianty na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Witosa. Dodatkowo w każdym przypadku w analizach rozpatrywano tzw. wariant „0” polegający na niepodejmowaniu inwestycji – w którym wyremontowana zostałaby istniejąca droga krajowa Nr 12/17 oraz ulice łączące się z tą drogą w Lublinie i po nich, tak jak dotychczas, odbywałby się cały ruch łącznie z tranzytem. W celu porównania wyżej wymienionych wariantów posłużono się Metodą Wielokryterialnego Wspomagania Decyzji zwana także Metodą Analizy Hierarchii (AHP – ang. Analytic Hierarch Process) stosowaną przez Saaty’ego. Jest to rzetelna i przejrzysta metoda rozpatrywania problemów ogólnogospodarczych na różnych poziomach. Przy porównywaniu Wariantów opisywanej inwestycji jako kryteria oceny wzięto pod uwagę wpływ na obszary Natura 2000, konflikty społeczne, klimat akustyczny, faunę, florę, wody podziemne, wody powierzchniowe, gleby, obiekty zabytkowe, walory krajobrazowe, inne obszary chronione, zanieczyszczenie powietrza i ryzyko wystąpienia poważnej awarii.

- *dot. zagrożenia spójności przyrodniczej sieci Natura 2000.*

Na skutek realizacji inwestycji nie nastąpi zagrożenie spójności przyrodniczej sieci Natura 2000. W okolicach odcinka od węzła Sielce do węzła Dąbrowica nie znajdują się żadne obszary Natura 2000. Nie nastąpią tu więc oddziaływania bezpośrednie ani pośrednie. Natomiast w okolicach projektowanej inwestycji na odcinku od węzła Dąbrowica do węzła Witosa znajdują się dwa obszary Natura 2000. Są to projektowany obszar Natura 2000 PLH060049 „Bystrzyca Jakubowicka” oraz istniejący PLH060021 „Świdnik”. Projektowana inwestycja nie koliduje bezpośrednio z obiektami w żadnym z rozpatrywanych wariantów. Nie nastąpią więc oddziaływania bezpośrednie na obszary Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” oraz „Świdnik” oraz zagrożenie spójności przyrodniczej. Zidentyfikowane w przypadku obszaru „Bystrzyca Jakubowicka” oddziaływania pośrednie nie są oddziaływaniami istotnymi.

- *dot. nierzetelnego przeprowadzenia nieformalnych konsultacji społecznych,*

Z wyjaśnień Inwestora wynika, że zarzuty dotyczące nie brania pod uwagę list osób protestujących nie są uzasadnione, bowiem na spotkaniu informacyjno-konsultacyjnym,

proszonym przez Inwestora w grudniu 2008 r. w UG Wólka, przedstawiciele GDDKiA Oddziału w Lublinie prosili o podpisywanie listy obecności, a nie listy popierających lub protestujących przeciwko któremuś z wariantów. Wszystkie inne listy stworzone przez uczestników spotkania, jak też opinie, uwagi, protesty wniesione w ramach konsultacji, o ile dotarły do ww. Oddziału zostały przekazane Wykonawcy Raportu i dołączone przez niego do „Raportu z przeprowadzonych konsultacji społecznych”, stanowiącego załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Materiał ten zawiera m. in. protokół ze spotkania w UG Wólka, parafowany (pieczętka + podpis) przez przedstawiciela Urzędu Gminy Wólka.

- *dot. wpływu na klimat akustyczny i ilości wyburzeń budynków,*

Zgodnie ze stanowiskiem Inwestora, w przypadku każdego z analizowanych wariantów opierano się na ogólnych danych projektowych, bazujących na opracowaniu koncepcyjnym. Przyjęte założenia miały na celu określenie maksymalnego możliwego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska. Szczegółowe dane techniczne (w tym m.in. liczba budynków do wyburzenia) dostępne będą dopiero na kolejnym etapie opracowania dokumentacji projektowej. W raporcie i niniejszej decyzji zalecano wykonanie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której celem jest uszczegółowienie zapisów dotyczących zarówno wpływu przedsięwzięcia na środowisko, jak również działań minimalizujących. Na ostateczny wybór wariantów realizacyjnych wpłynęło wiele czynników (szczegółowo opisanych w raporcie). Zastosowanie metody wielokryterialnej przy wskazaniu wariantów najkorzystniejszych dla środowiska miało na celu zminimalizowanie błędu wynikającego z przyjętych metod prognozowania oddziaływania, jak również ograniczeń wynikających z dostępnych danych technicznych. W efekcie wskazanie wariantów realizacyjnych było wypadkową ich oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska.

- *dot. zasady przezorności, która nakazuje wykluczenie jakichkolwiek negatywnych wpływów ponad wszelką wątpliwość, że poszczególne potencjalne oddziaływanie inwestycji nie wpłynie na przedmiot ochrony w obszarze Sieci Natura 2000,*

Zasada przezorności ma na celu zastosowanie środków prewencyjnych nawet wtedy, gdy nie ma wystarczających dowodów na zagrożenie dla środowiska, ale istnieje prawdopodobieństwo jego wystąpienia. Tego typu działania zalecono w raporcie w odniesieniu do obszaru Natura 2000 np. poprzez nałożenie obowiązku zainstalowania separatorów przed zrzutem wód opadowych do rzeki Bystrzycy, mimo wyników prognoz wskazujących na brak przekroczeń wartości dopuszczalnych. W ramach działań prewencyjnych wprowadzono również zapisy dotyczące analizy i monitoringu porealizacyjnego. Ich wyniki pozwolą na weryfikację zapisów raportu i wprowadzenie jeśli będzie taka konieczność dodatkowych zabezpieczeń. Zasadą przezorności kierowano się również przy ocenie oddziaływania na komponenty środowiska nie mające bezpośrednio wpływu na funkcjonowanie obszaru Natura 2000 czy też obszary nie pozostające z nim w związku. W pasie drogowym w każdym z analizowanych wariantów znalazły się siedliska i gatunki wymienione w załącznikach do Dyrektyw Siedliskowej i Ptasiej. Występują one poza granicami obszaru Natura 2000 (analizowana inwestycja w żadnym z rozpatrywanych wariantów nie koliduje z obszarem) w związku z tym, nie są jego przedmiotem ochrony. Strat tych nie można więc uwzględniać w ocenie oddziaływania inwestycji na obszar Natura 2000, a jedynie przy analizie wpływu na szatę roślinną. Podobna sytuacja ma miejsce w odniesieniu do gatunków ptaków występujących w dolinie Bystrzycy, które nie są wymieniane wśród przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 (PLH060049 „Bystrzyca Jakubowicka” jest obszarem tzw. siedliskowym a nie ptasim). Dodatkowo nie wszystkie wskazane we wniosku gatunki ulegną zniszczeniu w pasie drogowym w wyniku wskazanego do realizacji Wariantu I (dotyczy to m.in. miłka wiosennego, staroduba łąkowego czy też goździka pysznego, w przypadku którego planowane jest przeniesienie stanowiska). Przewidywane oddziaływania na obszar Natura 2000 w przypadku realizacji Wariantu I z estakadą są oddziaływaniami

pośrednimi o niewielkiej skali. Brak znaczącego oddziaływania na obszar powoduje, że wskazany wariant może zostać zrealizowany.

- *dot. zanieczyszczenia wód i zniszczenia koryta rzeki,*

Przełożenie koryta rzeki przy uwzględnieniu wprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zapisów nie będzie wpływało w sposób istotny na funkcjonowanie siedlisk i gatunków związanych z obszarem Natura 2000. W zaleconym harmonogramie brano pod uwagę terminy wynikające z ich indywidualnych własności mających znaczenie dla ich prawidłowego funkcjonowania (m.in. uwzględniono okres rozrodu piskorza). Negatywne oddziaływania zminimalizowane zostaną również dzięki właściwemu odtworzeniu meandra rzeki. Zdaniem organu nie dojdzie do fragmentarycznego wyprostowania koryta jak napisano we wniosku, lecz jego odcinkowego przełożenia przy zachowaniu zbliżonego kształtu. Takie działania pozwolą na utrzymanie podobnej do naturalnej prędkości przepływu i zapobiegną nasileniu procesów erozyjnych. Odpowiednie wkomponowanie nowego koryta w otoczenie doliny zminimalizuje negatywne oddziaływanie wykonanych prac na walory widokowe. Stan zwierciadła wód podziemnych na obszarze doliny Bystrzycy będzie dodatkowo kontrolowany w ramach monitoringu porealizacyjnego (zapoczątkowanego na pół roku przed rozpoczęciem prac budowlanych, kontynuowanego w trakcie realizacji trasy oraz przez 5 lat po jej oddaniu do użytku). Uzyskane wyniki pozwolą na podjęcie bieżących działań minimalizujących, stosownie do skali stwierdzonych oddziaływań. Żeby zapobiec ewentualnemu negatywnemu wpływowi trasy na środowisko gruntowo-wodne wynikającemu z przedostawania się zanieczyszczonych wód opadowych z powierzchni jezdni, zalecono na całym odcinku wykonanie szczelnego systemu odwodnienia oraz dodatkowo zainstalowanie przez zrzutem wód do rzeki Bystrzycy urządzeń podczyszczających w postaci osadnika i separatora. W celu oceny ich skuteczności zlecono pobranie próbek wód w ramach analizy porealizacyjnej (rok po oddaniu inwestycji do użytku). Dodatkowo w dwóch punktach pomiarowych prowadzona będzie kontrola chemizmu wód powierzchniowych w ramach monitoringu wód (zapoczątkowanego przed rozpoczęciem prac budowlanych, kontynuowanego w trakcie realizacji trasy oraz przez 5 lat po jej oddaniu do użytku). Jeśli zaistnieje taka konieczność podjęte zostaną działania minimalizujące.

- *dot. wpływu inwestycji wg wariantu I na spójność sieci obszarów Natura 2000,*

Projektowana inwestycja w obu wariantach nie koliduje bezpośrednio z żadnym istniejącym lub projektowanym obszarem Natura 2000 i w związku z tym nie wnosi bezpośredniego uszczerbku w powierzchnie siedlisk lub siedliska i liczby gatunków, dla których dany obszar Natura 2000 został utworzony. Z przeprowadzonych analiz wynika również że realizacja inwestycji zarówno w wariantach I jak i II nie wywiera znaczącego negatywnego oddziaływania na zlokalizowane w pobliżu obszary Natura 2000. Dlatego też nie zachodzą w danym przypadku przesłanki, które by wymagały zastosowania art. 6 Dyrektywy Siedliskowej. Wskazany do realizacji Wariant I nie narusza spójności ekologicznej sieci Natura 2000. Podane we wniosku mieszkańców wartości liczbowe odzwierciedlające skalę oddziaływania są sumaryczną oceną wpływu inwestycji na obszar Natura 2000 (7 punktów w przypadku Wariantu I oraz 1 punkt w przypadku Wariantu II). Maksymalny negatywny wynik jaki można było uzyskać wynosił 145 punktów. W związku z czym wskazane w obu wariantach oddziaływania uznano za nieistotne.

Ocenie poddawano poszczególne elementy środowiska, jak również procesy istotne z punktu widzenia funkcjonowania obszaru Natura 2000. Każda składowa oceniana była w skali od 0 do 5, gdzie:

0-1 : brak oddziaływania bądź oddziaływanie niezauważalne,

2-3 : oddziaływanie zauważalne, jednak nieznaczące,

4-5 : zauważalne znaczące oddziaływanie.

Wskazany do realizacji Wariant I w przypadku siedmiu komponentów uzyskał wynik równy 1 (znalazł się w przedziale 0-1 : brak oddziaływania bądź oddziaływanie niezauważalne), w efekcie czego sumaryczna ocena równa jest 7 punktom.

Ad 6. Dot. rozmieszczenia ekranów akustycznych w miejscowości Długie Gm. Wólka Lubelska i wydłużenia ekranów akustycznych biegnących w kierunku północ-południe.

W toku przeprowadzonego postępowania, w ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko (Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Budowa drogi ekspresowej S 12/17 na odcinku Kurów - Lublin - Piaski od węzła Sielce - do węzła Witosza” opracowany przez BEiPBK „EKKOM” sp. z o.o) wykonane zostały, za pomocą metody NMPB - Routes 96, obliczenia rozprzestrzeniania się dźwięku w sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej. Metoda ta jest zgodna z rozrządzeniem 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. 2007 Nr 192, poz. 1392). W związku z tym wyniki obliczeń mogą być bezpośrednio odnoszone do wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826). W zastosowanym modelu uwzględniono m.in. prognozę ruchu, niweletę drogi (planowane wykopy i nasypy), numeryczny model terenu (odzwierciedlający ukształtowanie terenu w rejonie inwestycji) oraz lokalizację zabudowy. Wyniki obliczeń akustycznych wskazują na to, że posesja z budynkiem mieszkalnym wskazana we wniosku, po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych, proponowanych w ramach ww. raportu, nie znajdzie się w zasięgu oddziaływania dźwięku o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Zabezpieczenia proponowano dla roku 2026 – uwzględniają wzrost natężenia ruchu jaki nastąpi w okresie 15 lat od oddania inwestycji do użytku. W związku z tym nie ma potrzeby przedłużania ekranów akustycznych zlokalizowanych w sąsiedztwie przedmiotowej posesji. Z uwagi na to, że każdy model (ze względu na teoretyczne założenia) może odbiegać od stanu rzeczywistego w raporcie oraz niniejszej decyzji dodatkowo zalecono po zrealizowaniu analizowanego odcinka drogi ekspresowej wykonanie analizy porealizacyjnej (w rok po oddaniu inwestycji do użytku). W ramach analizy wykonane zostaną pomiary oraz obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z uwzględnieniem rzeczywistego natężenia ruchu, ukształtowania i zagospodarowania terenu. Modelowanie obejmie cały odcinek analizowanej drogi ekspresowej. W przypadku gdy dojdzie do przekroczeń wartości dopuszczalnych na obszarach podlegających ochronie (tereny zabudowy mieszkaniowej) możliwa będzie na tym etapie realizacja dodatkowych zabezpieczeń pozwalających na dotrzymanie standardów jakości środowiska.

Ad 7. Dot. różnego przebiegu izol linii proponowanego poziomu hałasu (izofon) dla odcinka drogi pomiędzy węzłami Jakubowice - Lubartów przy jednoczesnym pokrywaniu się przebiegów drogi proponowanych wariantów, różnice w załącznikach graficznych między innymi w załącznikach: Z6E.29 a Z6F.29, Z7E.29 a Z7F.29.

Jednym z parametrów wpływających na rozprzestrzenianie się hałasu w sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych jest ukształtowanie terenu oraz lokalizacja źródła dźwięku, tj. drogi ekspresowej. Pomimo, że przebiegi wskazanych odcinków projektowanej drogi (od km 6+400 do km 10+200 w wariantcie W I oraz od km 6+100 do km 9+900 w wariantcie WII) pokrywają się, wg wyjaśnień Inwestora istnieją różnice na pozostałych fragmentach trasy, co przekłada się na ukształtowanie wysokościowe niwelety drogi obu wariantów na ww. odcinkach. Oznacza to, że jezdnie projektowanej drogi na wskazanym odcinku znajdują się na innej wysokości w stosunku do istniejącego terenu. To powoduje sytuację, w której w przebiegu izol linii hałasu na terenach sąsiadujących z analizowanymi odcinkami występują różnice pomimo przebiegu wariantów tym samym korytarzem.

- dot. braku opracowania przebiegu izol linii hałasu zasięgu przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu (izofon) dla roku 2011 pora dnia i nocy przy uwzględnieniu zabezpieczeń w

postaci ekranów akustycznych w załączniku nr 7 Zabezpieczenia Wariant I i Wariant II - załącznik graficzny Z7E.29 i Z7F.29.

Propozycje zabezpieczeń akustycznych wykonano dla roku 2026 r. z uwagi na fakt, iż oddziaływanie hałasu w tym horyzoncie czasowym jest większe w porównaniu do 2011 r. Ma na to wpływ wzrost natężenia ruchu pojazdów, jaki jest prognozowany w okresie 15 lat dzielących oba warianty czasowe. Natężenie ruchu jest jednym z głównych parametrów wpływających na wielkość poziomu hałasu na terenach sąsiadujących ze szlakami komunikacyjnymi. Nie ma zatem potrzeby przedstawiania wyników prognoz równoważnego poziomu dźwięku, przy uwzględnieniu zaproponowanych zabezpieczeń, dla 2011 r. skoro analizy wykonane dla 2026 r. (bardziej niekorzystnego wariantu czasowego) wykazały, że zasięgi hałasu przekraczające wartości dopuszczalne, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826), zostały skutecznie zredukowane. Zabezpieczenia przeciwdźwiękowe zaproponowane dla stanu prognozowanego na 2026 r. będą również skuteczne dla stanu prognozowanego na 2011 r.

- dot. braku na załącznikach graficznych opracowania przebiegu izolinii hałasu (izofon) zasięgu przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu dla planowanej do przebudowy drogi powiatowej nr 22392 (budowa wiaduktu) na kilometrze 8+400 Wariant I i 8+100 Wariant II zasięgu

Zasięg hałasu od wskazanej we wniosku drogi powiatowej nie był analizowany w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z uwagi na to, że nie zmieni się na niej natężenie ruchu w związku z budową drogi ekspresowej S12/S17 (droga powiatowa nie będzie miała powiązania z analizowaną w raporcie trasą ekspresową). Jest to droga lokalna o stosunkowo niskim obciążeniu ruchem.

- dot. braku opracowania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych dla Wariantu I w kilometrze od 8+100 do 8+600 w porównaniu do Wariantu II gdzie uwzględniono ekran akustyczny nr 28 na kilometrze od 7+900 do 8+300 załącznik graficzny 27E.29 i Z7F.29

Zgodnie z wyjaśnieniami GDDKiA Oddział w Lublinie obydwa wymienione wyżej warianty posiadają nieco inne ukształtowanie niwelety. Ma to wpływ na rozprzestrzenianie się hałasu na terenach sąsiadujących z planowaną drogą.

Z uwagi na inne usytuowanie wysokościowe drogi w stosunku do istniejącego terenu analizowanych wariantów drogi ekspresowej, budynki podlegające ochronie akustycznej w rejonie km 8+100 do 8+600 będą na granicy dopuszczalnego poziomu hałasu lub całkowicie poza zasięgiem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. W związku z tym w raporcie nie proponowano w tym przypadku urządzeń ochrony przed hałasem.

W przypadku Wariantu II, gdzie niweleta zlokalizowana jest wyżej w stosunku do niwelety Wariantu I, jeden z budynków będzie się znajdował w zasięgu hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. W związku z tym zaproponowano dla niego zabezpieczenia przeciwdźwiękowe w formie ekranu akustycznego.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz niniejszej decyzji zalecono wykonanie analizy porealizacyjnej (w rok po oddaniu inwestycji do użytku). W jej ramach wykonane zostaną pomiary oraz obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z uwzględnieniem rzeczywistego natężenia ruchu, ukształtowania i zagospodarowania terenu. Modelowanie obejmie cały odcinek analizowanej drogi ekspresowej. W przypadku gdy dojdzie do przekroczeń wartości dopuszczalnych na obszarach podlegających ochronie (tereny zabudowy mieszkaniowej) możliwa będzie na tym etapie realizacja dodatkowych zabezpieczeń przeciwdźwiękowych.

- dot. braku propozycji punktu pomiaru poziomu hałasu w ramach analizy porealizacyjnej w Wariantcie I w odniesieniu do Wariantu II proponowany punkt pomiaru PDH-II-4 załącznik graficzny Z7E.29 i Z7F.29

Wg informacji GDDKiA O/Lublin propozycja punktu PDH-II-4, w którym w przypadku wyboru do realizacji Wariantu II, na etapie analizy porealizacyjnej, należy

wykonać pomiar hałasu, wynika z faktu, iż w tym przypadku budynek mieszkalny znalazł się na granicy oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Dlatego też zaproponowano, aby na etapie analizy porealizacyjnej w sąsiedztwie tego budynku wykonać pomiary równoważnego poziomu dźwięku, by określić czy poziom hałasu przekroczy wartości dopuszczalne i zdecydować czy konieczne będzie wykonanie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. W Wariancie II niweleta drogi ekspresowej jest zlokalizowana wyżej w stosunku do Wariantu I. Zasięg oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne jest w tym przypadku większy. W przypadku Wariantu I klimat akustyczny w sąsiedztwie przedmiotowego budynku mieszkalnego będzie bardziej korzystny i nie będzie potrzeby wykonywania w jego sąsiedztwie pomiarów hałasu. Na etapie analizy porealizacyjnej zostaną wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu, które swoim zakresem obejmą wszystkie budynki zlokalizowane w sąsiedztwie projektowanej drogi. Na tym etapie możliwa będzie ocena stanu klimatu akustycznego na podstawie rzeczywistego natężenia ruchu oraz ukształtowania i zagospodarowania terenu.

Organ określając w decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia zważył, co następuje.

Z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny na odcinku obwodnicy w *kilimetrze od 8+100 do 8+600*, w wariancie I budynek mieszkalny usytuowany jest na granicy zasięgu przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Z przebiegu izofony dopuszczalnego poziomu hałasu wynika, że decyduje o tym ekranowanie tego budynku przez inne budynki (gospodarcze) występujące na tym terenie. W związku z tym organ nie uznał za wiarygodnych dla tego odcinka drogi proponowanych w raporcie punktów pomiarowych po lewej stronie drogi: PDH-I-3 w km 5+650 i PDH-I-4 w km 12+250. Uznał natomiast, że w ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary hałasu w punkcie pomiarowym na odcinku Węzeł Dąbrowica – Węzeł Witoska, o orientacyjnej lokalizacji w *kilimetrze od 8+200*, przy budynku mieszkalnym po południowej stronie drogi.

- *dot. nie uwzględnienia na załącznikach graficznych oddziaływania w postaci zanieczyszczenia powietrza gazami, pyłami, substancjami ropopochodnymi i odpadami w trakcie eksploatacji drogi ekspresowej, z obiektów MOP kat.II i MOP kat.III w trakcie ich eksploatacji;*

- *dot. braku określenia na załącznikach graficznych oddziaływania w postaci drgań pochodzących z budowy i eksploatacji drogi ekspresowej, z budowy i eksploatacji obiektów MOP kat.II i MOP kat.III,*

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko wykonano prognozy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza w fazie eksploatacji inwestycji. Z uwagi na to, że do przekroczeń wartości dopuszczalnych dochodzi jedynie w granicach pasa drogowego, nie prezentowano wyników modelowania na załącznikach graficznych. Nie obejmą one obszarów położonych poza terenem, do którego inwestor będzie posiadał tytuł prawny. Emisje związane z fazą realizacji z uwagi na ich charakter (odwracalne i krótko lub średnioterminowe) uznaje się za nieznaczące i pomijalne.

W przypadku emisji odpadów (w tym substancji ropopochodnych) obecne dane projektowe nie pozwalają na wskazanie lokalizacji zaplecza budowy i baz materiałowych – określi to szczegółowa dokumentacja techniczna przygotowywana w ramach projektu wykonawczego.

Zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji drogi odpady powstające w pasie drogowym będą odpowiednio zagospodarowywane zgodnie z obowiązującymi przepisami (w tym zbierane, magazynowane, utylizowane i składowane). W związku z czym nie powinny zagrażać środowisku. GDDKiA Oddział w Lublinie w odniesieniu do zgłoszonej uwagi dotyczącej *drgań pochodzących z budowy i eksploatacji drogi ekspresowej wyjaśnia*, że nie jest możliwe na obecnym etapie określenie dokładnego zasięgu drgań związanych z realizacją trasy z uwagi na brak informacji m.in. o rodzaju maszyn jakie będą stosowane podczas budowy. W raporcie oraz w niniejszej decyzji zalecono inwentaryzację stanu technicznego budynków przed i po zakończeniu prac budowlanych w maksymalnym zasięgu w jakim mogą

pojawić się oddziaływania związane z drganiami. Wg danych literaturowych odległość ta w pasie 60 m od krawędzi jezdni jest uznawana za maksymalną strefę tego typu oddziaływań. Dopiero po wykonaniu ww. badań będzie możliwe określenie rzeczywistego wpływu inwestycji w zakresie drgań podłoża. Na etapie eksploatacji nie prognozuje się występowania uciążliwości spowodowanych drganiami (z uwagi na stabilną i równą nawierzchnię), w związku z czym nie proponuje się żadnych środków zabezpieczających.

Organ określając w decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia stwierdza, że: przepisy w zakresie ochrony środowiska nie przewidują zagadnienia ochrony przed drganiami. W związku z tym brak jest podstaw do uwzględnienia w ramach decyzji środków zapobiegających drganiom (wibracjom).

Ochrona taka realizowana jest w oparciu o przepisy prawa budowlanego oraz normy budowlane. Kompetencje w tym zakresie należą do organów administracji architektoniczno - budowlanej oraz nadzoru budowlanego, a zagadnienia związane z tym zjawiskiem mogą być rozstrzygnięte dopiero na etapie związanym z uzyskiwaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

- dot. *ustanowienia punktu pomiarowego hałasu, punktu pomiaru powietrza w ramach analizy porealizacyjnej na kilometrze 8+200 Wariant I.*

- dot. *zmiany w Wariancie II lokalizacji punktu pomiaru hałasu w ramach analizy porealizacyjnej PDH-II-4 i umiejscowienie go na kilometrze 7+900 strona prawa dodatkowo ustawienie punktu pomiaru powietrza”.*

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia zaproponowano lokalizację punktów, w których na etapie analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza. Zdaniem autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby zmiana lokalizacji punktów pomiarowych.

GDDKiA Oddział w Lublinie w odniesieniu do tych uwag, na podstawie informacji w raporcie wyjaśnia, iż z uwagi na odległość planowanej drogi ekspresowej od posesji znajdującej się we wskazanej lokalizacji (ok. 70 m od krawędzi jezdni) oraz biorąc pod uwagę uzyskane wyniki przeprowadzonych analiz, z których wynika brak prognozowanych przekroczeń zanieczyszczeń powietrza poza pasem drogowym, jak również wyniki tego typu pomiarów przy istniejących drogach, nie ma uzasadnienia dla ustanawiania dodatkowego punktu pomiaru do pomiarów stężeń zanieczyszczeń powietrza.

Organ określając warunki realizacji przedsięwzięcia w punkcie VI.5 orzeczenia niniejszej decyzji określił orientacyjną lokalizację punktów pomiarów hałasu. W odniesieniu do punktów pomiaru hałasu zaproponowanych w raporcie dodano punkt pomiarowy na odcinku Węzeł Dąbrowica – Węzeł Witosza, o orientacyjnej lokalizacji w kilometrze 8+200, przy budynku mieszkalnym po południowej stronie drogi. Wynika to z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny na odcinku obwodnicy w kilometrze od 8+100 do 8+600, według których w wariancie I budynek mieszkalny usytuowany jest na granicy zasięgu przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Z przebiegu izofony dopuszczalnego poziomu hałasu wynika, że decyduje o tym ekranowanie tego budynku przez inne budynki (gospodarcze) występujące na tym terenie. W związku z tym nie uznano za wiarygodnych dla tego odcinka drogi proponowanych w raporcie punktów pomiarowych po lewej stronie drogi: PDH-I-3 w km 5+650 i PDH-I-4 w km 12+250.

Natomiast w odniesieniu do uwagi dotyczącej ustanowienia punktu do pomiaru stężeń zanieczyszczeń powietrza w ramach analizy porealizacyjnej, na kilometrze 8+200 Wariant I, organ na podstawie wyników przeprowadzonych w raporcie analiz wpływu ruchu drogowego na jakość powietrza, z których wynika brak prognozowanych przekroczeń standardów jakości powietrza poza pasem drogowym, nie uznał za zasadne określania w decyzji dodatkowego poza wskazanymi w raporcie punktu do pomiarów stężeń zanieczyszczeń powietrza.

Ad 8. Dot. przebiegu trasy drogi po wsi Kolonia Ciecierzyn.

Proponowany przebieg drogi ekspresowej jest wynikiem wieloletnich studiów zasadności przebiegu projektowanej drogi. We wcześniejszym etapie jak i obecnym Wariant I jest zbieżny z planem zagospodarowania przestrzennego. Dla tego wariantu wydano decyzję lokalizacyjną, która była wynikiem przeprowadzonego postępowania administracyjnego z udziałem społeczeństwa.

Ad 9. Dot. wydania decyzji lokalizacyjnej dla terenu węzeł „Włodawa” wariant I i wykupu tych terenów.

Decyzja lokalizacyjna wydana została w 2005 roku na podstawie koncepcji programowej inwestycji. Jeżeli w wyniku analizy porealizacyjnej okaże się, że oddziaływanie inwestycji jest szkodliwe dla otoczenia lub jest niezbędne zakupienie terenu pod inwestycję, to Inwestor (GDDKiA Oddział w Lublinie) zwróci się do właścicieli o wykupienie gruntów.

Ad 10. Dot. zmiany przebiegu wariantu I i decyzji lokalizacyjnej.

Zgodnie ze stanowiskiem Inwestora, w obecnym stanie prawnym nie ma możliwości wydania drugiej decyzji lokalizacyjnej. Wcześniej wydane decyzje w oparciu o poprzedni stan prawny są aktualne. Jest możliwe tylko wydanie decyzji na realizację inwestycji drogowej w świetle obowiązującego prawa.

Ad 11. Wnioski i uwagi zgłoszone przez mieszkańców ul. Pliszczyńskiej i Łysakowskiej w Lublinie.

- dot. przedłużenia ciągu ekranów akustycznych od km 13,5 do km 13,9 na odcinku pomiędzy węzłem „Lubartów” i „Witosa”,

- na odcinku od km 13,0 do km 14,0 nasadzenia pasa zieleni ochronnej, który zniweluje skutki niekorzystnego oddziaływania drogi.

W ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonane zostały, za pomocą metody NMPB - Routes 96, obliczenia rozprzestrzeniania się dźwięku w sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej. W zastosowanym modelu uwzględniono dostępne dane m.in. prognozę ruchu, elementy projektowanej trasy, numeryczny model terenu (odzwierciedlający ukształtowanie terenu w rejonie inwestycji) oraz lokalizację zabudowy. Na podstawie wykonanych obliczeń zaproponowano w miejscach gdzie dochodzi do przekroczeń wartości dopuszczalnych w zakresie hałasu lokalizację ekranów akustycznych oraz wykonano obliczenia mające na celu ocenę ich skuteczności. Zabezpieczenia zaproponowane zostały dla roku 2026 – uwzględniają więc wzrost natężenia ruchu jaki nastąpi w okresie 15 lat od oddania inwestycji. W oparciu o posiadane aktualnie dane nie widzi się zatem potrzeby przedłużania ekranów akustycznych zlokalizowanych w sąsiedztwie wskazanych we wniosku odcinków. Na etapie opracowywania raportu dysponowano jedynie ogólnymi danymi projektowymi (koncepcja programowa), których uszczegółowienie nastąpi na etapie opracowywania projektu budowlanego. Z uwagi na możliwość zmian zasięgu oddziaływania akustycznego projektowanej inwestycji wynikających ze zmian projektowych w raporcie oraz niniejszej decyzji wskazano na konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie wydawania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. W ramach tej oceny konieczne będzie ponowne przeanalizowanie oddziaływania m.in. w zakresie hałasu (w oparciu o szczegółowe dane) i doprecyzowanie lokalizacji urządzeń zabezpieczających. Z uwagi na to, że znana będzie wówczas powierzchnia wolna od elementów infrastruktury technicznej, możliwe będzie również odniesienie się do przedłożonego wniosku dotyczącego pasa zieleni ochronnej.

Ad 12. Wnioski i uwagi zgłoszone przez Towarzystwo dla Natury i Człowieka.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko zawarto informację dotyczącą maksymalnego przewidywanego oddziaływania inwestycji na chronione zasoby przyrodnicze w ramach analizowanego obszaru Natura 2000 i ewentualnych strat w tych zasobach, jakie mogłyby wystąpić w sytuacji zaistnienia najbardziej negatywnego scenariusza. Dane (wyrażone powierzchnią siedlisk) odniesiono do całkowitej ich reprezentatywności

w obszarze, co pozwoliło na określenie skali oddziaływania w tym zakresie. Określając zasięg oddziaływania wykorzystano wszystkie dostępne na obecnym etapie dane dotyczące projektu (etap koncepcji programowej) oraz charakterystykę środowiska gruntowo-wodnego w dolinie Bystrzycy.

Szacując czas trwania oddziaływania wynikającego z budowy drogi technologicznej założono, że w trakcie jej funkcjonowania (na etapie budowy estakady) zostanie zachowany przepływ wód gruntowych w kierunku obszaru. Jest to również jeden z warunków przyjęcia takiego technicznego rozwiązania budowy estakady. Na obecnym etapie nie jest możliwe podanie szczegółowych rozwiązań projektowych jakie zostaną w tym przypadku zastosowane z uwagi na to, że znane będą one dopiero na etapie opracowywania projektu budowlanego. Niemniej jednak muszą one uwzględniać wskazane w raporcie zalecenia. Dopuszczalne jest w ramach uszczegółowienia rozwiązań projektowych i wykonywania raportu do projektu budowlanego podjęcie innych rozwiązań projektowych w zakresie obsługi budowy estakady, których prawdopodobieństwo oddziaływania będzie porównywalne lub mniejsze niż rozwiązania przyjętego w raporcie opracowanym na etapie decyzji środowiskowej.

Z przeprowadzonych w dolinie Bystrzycy na trasie projektowanej drogi ekspresowej odwiertów wynika, że teren ten jest stosunkowo jednorodny pod względem wykształcenia geologicznego, z tego względu nie powinno dojść do zaburzeń przepływów na skutek punktowego posadowienia pali estakady. W zasilaniu poziomym wód gruntowych na obszarze Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”, poza wodami podziemnymi uczestniczą również wody powierzchniowe (rzeka Bystrzyca) i opadowe. Podobnie jak w przypadku drogi technologicznej szczegółowe rozwiązania projektowe dotyczące estakady (m.in. rozpiętość przęseł, liczba pali, głębokość posadowienia) będą znane na etapie projektu budowlanego. Opracowywany zostanie wtedy raport o oddziaływaniu na środowisko (etap powtórnej oceny), pozwalający na szczegółową ocenę przyjętych rozwiązań.

Odnosząc się do poruszonej przez wnioskodawców propozycji nałożenia na inwestora obowiązku usunięcia zakrzaczeń z powierzchni łąk co najmniej równej powierzchni utraconej w pasie drogowym konieczne jest podkreślenie tego, że łąki te nie zostały objęte ochroną w ramach obszaru Natura 2000 (położone są poza jego granicami) oraz dodatkowo występują powszechnie w dolinach innych cieków/rzek kolidujących z inwestycją. Nie widzi się zatem potrzeby podjęcia wskazanych we wniosku działań kompensujących - zgodnie z Ustawą o ochronie przyrody, z uwagi na brak stwierdzonego znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na przedmioty ochrony znajdujące się na projektowanym obszarze Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka”.

Inwestor, zgodnie z deklaracją złożoną na posiedzeniu Regionalnej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko zobowiązał się do przeprowadzenia akcji promocyjnej, bądź szkoleń informujących społeczeństwo o metodach gospodarowania, przyjaznych dla środowiska przyrodniczego i o rozwoju obszarów wiejskich w ramach programów rolnośrodowiskowych, a także o systemie dopłat i dotacji dla rolników za stosowanie korzystnych dla przyrody, tradycyjnych metod gospodarowania.

Ad 13. Dot. przesunięcia lokalizacji węzła „Witosa” z uwagi na zdrowie mieszkańców (bliskość budynku mieszkalnego od planowanego węzła ok. 5 m).

Zgodnie z informacją GDDKiA O/Lublin- na podstawie Decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi znak: RR.II.7045-3/4/05 wydanej w dniu 3 października 2005 roku przez Wojewodę Lubelskiego dla inwestycji drogowej pn.: „Budowa drogi ekspresowej nr S-12/S-17 na odcinku węzeł „Lubartów” – węzeł „Witosa” (włącznie), na długości 14,0 km”, rozpoczęto w latach 2007 - 2008 realizację projektów budowlanych na budowę obwodnicy m. Lublin i związanego z nią układu komunikacyjnego.

W trakcie opracowywania ww. dokumentacji technicznych od dnia 01-12-2008r. do dnia 22-12-2008r. przeprowadzono konsultacje społeczne, mające na celu uzyskanie opinii osób zainteresowanych planowanym przebiegiem projektowanej obwodnicy m. Lublin, także na

terenie gminy Świdnik: węzła „Witosa” i fragmentu tzw. „ulicy Projektowanej”. W ramach ww. konsultacji materiały opisowo – graficzne z rozwiązaniami projektowanego układu drogowego wyłożono na okres 21 dni w Urzędzie Miasta Świdnik, oraz zamieszczono na stronie internetowej GDDKiA Oddziału w Lublinie. O powyższych konsultacjach informowały także lokalne dzienniki prasowe. Do rozwiązań projektowych zawartych w przedłożonych materiałach na omawianym terenie nie wniesiono uwag.

Wnioskowane zmiany lokalizacji elementów układu komunikacyjnego węzła „Witosa”, ze względu na znaczny stopień zaawansowania dokumentacji technicznej, nie są możliwe do uwzględnienia na obecnym etapie prac projektowych związanych z opracowaniem projektu budowlanego budowy obwodnicy m. Lublin. Lokalne zmiany przebiegu drogi ekspresowej w celu odsunięcia inwestycji od poszczególnych działek czy obiektów budowlanych, nie są możliwe ze względów technicznych (konieczność zachowania parametrów technicznych drogi ekspresowej). Takie działanie wymuszałoby zmianę osi trasy na dłuższym odcinku drogi, podczas gdy zaprojektowana lokalizacja trasy już stanowi kompromis pomiędzy jej optymalnym przebiegiem, a ochroną istniejących obiektów budowlanych (zarówno siedlisk jak też rozdzielni gazu).

Budynek mieszkalny znajduje się poza zasięgiem ponadnormatywnego oddziaływania inwestycji w zakresie hałasu, określonego dla najbardziej niekorzystnych warunków ruchowych i po uwzględnieniu najbardziej restrykcyjnych norm, tj. dla prognozy ruchowej na rok 2026 dla pory nocnej.

Po zrealizowaniu inwestycji dla całego przedsięwzięcia zostanie wykonana analiza porealizacyjna, w której zostanie dokonane porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, zarządca drogi podejmie działania zmierzające do zastosowania możliwych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych pozwalających na dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem drogi.

Ad 14. Dot. wykupu nieruchomości w m. Świdniczek gm. Wólka.

Prowadzone postępowanie nie dotyczy spraw związanych z wykupem nieruchomości pod planowaną inwestycję. Organem właściwym do podjęcia stosownych decyzji w sprawie ewentualnego wykupu jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie.

Ad 15. Dot. uwzględnienia pasów zieleni izolacyjnej w raporcie wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S12/17 zgodnie z uchwałą Rady Gminy Niemce i zatwierdzonymi w MPZP Gm. Niemce (Uchwała Rady Gminy Niemce Nr XVII/299/04 z dnia 12 stycznia 2004 r. Ustalony przebieg drogi ekspresowej S12/17 w MPZP Gm. Niemce jest zgodny z decyzją Wojewody Lubelskiego z dnia 29 września 2005 r. o ustaleniu lokalizacji drogi (RR II 7045-3/6/05, który w całości pokrywa się z preferowanym przebiegiem Wariantu I).

Według informacji GDDKiA Oddział w Lublinie na etapie opracowywania ww. raportu Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego "EKKOM" Sp. z o.o. dysponowało jedynie ogólnymi danymi projektowymi (koncepcja programowa), które nie pozwalały na oszacowanie powierzchni wolnej od elementów infrastruktury technicznej (nieznane były również szczegółowe wytyczne wynikające z bezpieczeństwa ruchu

drogowego), tym samym były one niewystarczające do wskazania szczegółowej lokalizacji nasadzeń zieleni.

Uszczegółowienie danych technicznych, w tym opracowanie projektu zieleni nastąpi na dalszym etapie opracowywania projektu budowlanego. Projekt ten podlegał będzie ponownej ocenie oddziaływania na środowisko, w ramach której możliwe będzie składanie wniosków dotyczących inwestycji przez osoby zainteresowane. Stan wiedzy będzie wówczas wystarczający aby odnieść się do nasadzenia pasa zieleni ochronnej.

Na konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie wydawania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz w niniejszej decyzji.

Ad 16. Dot. szkodliwości i uciążliwości zamieszkiwania w nieruchomości położonej na działce nr 256/6 w miejscowości Długie oraz rozbiórki tej nieruchomości.

Wg informacji GDDKiA Oddział w Lublinie nie jest możliwe na obecnym etapie określenie dokładnego zasięgu drgań związanych z realizacją i eksploatacją projektowanej drogi z uwagi m.in. na brak informacji o rodzaju sprzętu, jaki będzie użyty podczas prowadzenia robót budowlanych, jak również o możliwości rozprzestrzeniania się drgań w połączeniu z istniejącym ruchem na drodze krajowej nr 82. W myśl zasady ostrożności zalecono w raporcie inwentaryzację stanu technicznego budynków przed i po zakończeniu prac budowlanych w pasie 60 m od frontu robót budowlanych. Z analizy podkładu mapowego wynika, iż budynek zostanie poddany tej inwentaryzacji. Budynek będzie monitorowany na etapie prac budowlanych, co da możliwość realnej oceny wpływu drgań na przedmiotowy budynek. W przypadku wystąpienia uszkodzeń spowodowanych m. in. drganiami zostaną podjęte czynności rekompensujące ewentualne straty materialne właściciela budynku.

Budynek mieszkalny znajduje się na granicy oddziaływania inwestycji w zakresie hałasu, określonego dla najbardziej niekorzystnych warunków ruchowych i po uwzględnieniu najbardziej restrykcyjnych norm, tj. dla prognozy ruchowej na rok 2026 dla pory nocy. Hałas oddziałujący na ten budynek jest również wynikiem ruchu po istniejącej drodze krajowej nr 82, tak więc można przypuszczać, że zakres oddziaływania drogi na budynek po wybudowaniu obwodnicy będzie porównywalny ze stanem obecnym. Weryfikacje tych założeń zostaną dokonane na etapie analizy porealizacyjnej.

Po zrealizowaniu inwestycji dla całego przedsięwzięcia zostanie wykonana analiza porealizacyjna, w której zostanie dokonane porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. W ramach tej analizy wykonane zostaną pomiary oraz obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z uwzględnieniem rzeczywistego natężenia ruchu, ukształtowania i zagospodarowania terenu. Modelowanie obejmie cały odcinek analizowanej drogi ekspresowej.

W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, zarządca drogi podejmie działania zmierzające do zastosowania możliwych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych pozwalających na dotrzymanie standardów jakości środowiska poza teren drogi, w tym również ewentualne wykupy posesji.

Działania polegające na weryfikacji oddziaływania inwestycji i wykonywaniu pomiarów na granicy poziomów dopuszczalnych, jak jest to w przypadku budynku na działce 256/6, są działaniami realizowanymi powszechnie na tego typu inwestycjach i nie są działaniami eksperymentalnymi.

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).

Ze względu na 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. 82 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) właściwy organ stwierdza konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 i 14 ustawy, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko;
- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

W ocenie organu, na podstawie materiału dowodowego przedłożonego przez inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, dane na temat przedsięwzięcia na obecnym etapie nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko i nie można jednoznacznie określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych m.in. ze względu na brak dokumentacji hydrologicznej, badań geologicznych. Posiadane dane nie pozwalają jednoznacznie określić oddziaływań skumulowanych w zakresie hałasu planowanego przedsięwzięcia i dróg dojazdowych w obszarach gdzie w sąsiedztwie planowanej inwestycji występuje zabudowa chroniona akustycznie oraz nie pozwalają określić niezbędnych do zastosowania urządzeń ochrony akustycznej.

Z uwagi na powyższe nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny w ramach postępowania na etapie zezwolenia 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.).

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów podlegających ochronie akustycznej, rzeczywistego wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza, w zakresie zanieczyszczenia wód opadowych i roztopowych wprowadzanych do odbiorników oraz wykonania oceny przydatności nasadzeń, dokonania oceny prawidłowości wykonania przejść dla zwierząt (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.

Analiza wykona będzie w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej zastosowane będą odpowiednie środki ochrony. W celu oceny rzeczywistego oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne należy wykonać badania na wylotach z urządzeń oczyszczających w zakresie zawartości węglowodorów ropopochodnych oraz zawiesiny ogólnej. Wyniki analizy określą czy konieczne będzie zastosowanie dodatkowych urządzeń zabezpieczających. W sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

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.

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 09.12.2009 r.) ze względu na ważny interes społeczny polegający na potrzebie niezwłocznego rozwiązania problemu komunikacji w tym rejonie i ważny interes strony.

Planowana budowa drogi krajowej nr 17 na odcinku Kurów (od węzła „Sielce” wraz z węzłem) – węzeł „Witosa” z włączeniem do drogi Lublin – Piaski, jest etapem budowy drogi ekspresowej S17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski, który w całości stanowić będzie główny szlak tranzytowy o charakterze krajowym jak i międzynarodowym.

Korytarz międzynarodowy sieci TEN-T, w obrębie którego przebiega droga krajowa nr 17 oraz planowana trasa ekspresowa S-17 stanowi ważny szlak komunikacyjny w skali kraju ale ma przede wszystkim podstawowe znaczenie dla zapewnienia sprawnego połączenia najważniejszych ośrodków gospodarczych województwa lubelskiego (Lublina, Chełma, Puław i Zamościa) – zarówno między sobą, jak też z Warszawą i centralną Polską.

Z uwagi na wskazane wyżej uwarunkowania społeczno-ekonomiczne regionu, realizacja planowanej inwestycji przyczyni się do wzmocnienia integralności przestrzennej województwa, podniesienia jego pozycji w rankingu konkurencyjności polskich regionów a w efekcie poprawy sytuacji społecznej i gospodarczej Lubelszczyzny.

Realizacja inwestycji w możliwie najkrótszym terminie wpłynie na:

- poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej województwa lubelskiego, podniesienie jej przepustowości oraz poziomu bezpieczeństwa ruchu (zmotoryzowanych, pieszych i rowerzystów) i komfortu podróżowania;
- zapewnienie ciągłości prowadzenia ruchu na kierunku wschód – zachód poprzez zapewnienie alternatywnego względem obecnego przebiegu DK 17 ciągu drogowego;
- zapewnienie sprawnej obsługi transportowej w obszarze centralnej części województwa lubelskiego;

- poprawa dostępności terenów inwestycyjnych (aktualnych i potencjalnych), położonych w rejonie obsługiwanym przez obecną drogę krajową nr 17 i planowaną drogę ekspresową S-17.

Spełnienie wyżej określonych celów inwestycyjnych stanowić będzie istotny element wsparcia polityki społeczno-gospodarczej województwa lubelskiego w szczególności poprzez:

- zapewnienie odpowiednich warunków infrastrukturalnego wsparcia zachodzących procesów modernizacji i restrukturyzacji gospodarki województwa. Należy do nich zaliczyć przede wszystkim zwiększenie możliwości przepływu towarów i usług, poprawę dostępności nowych terenów inwestycyjnych oraz wsparcie procesów rewitalizacji obszarów przemysłowych;
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu oraz komfortu podróżowania,

Przedmiotowa inwestycja planowana jest do wykonania z budżetu państwa przy znacznym udziale środków pomocowych Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad stara się o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych. Nadanie rygoru umożliwi 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 ma więc strategiczne znaczenie dla regionu Polski Wschodniej, wynikające z włączenia państw Europy Środkowej i Wschodniej do Unii Europejskiej. 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. Przeprowadzona procedura udziału społeczeństwa w postępowaniu, a zwłaszcza udział stron w rozprawie administracyjnej i zgłoszone wnioski, potwierdzają realizację przez organ rozstrzygający zasady prawdy obiektywnej (art. 7 k.p.a.), zasady udzielania informacji (art. 9 k.p.a.) i zasady wysłuchania stron. (art. 10 k.p.a.).

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 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. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, 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, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w niniejszej 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.



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie
Beata Sielewicz
Beata Sielewicz

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie,
ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin
2. Urząd Miasta Lublin
3. Urząd Miasta Świdnik
4. Urząd Gminy Końskowola, Kurów, Markuszów, Garbów, Jastków, Niemce, Wólka, Głusk
- 5.. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.
- 6.. A/a

Do wiadomości:

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie

**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 ze zm.)**

Planowana inwestycja polega na budowie drogi ekspresowej S17 na odcinku Kurów - Lublin - Piaski od węzła „Sielce” do węzła „Witosa”. Na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa” droga ta stanowić będzie północny i wschodni fragment obwodnicy miasta Lublina.

Obszar planowanego przedsięwzięcia obejmuje teren województwa lubelskiego, powiatów: puławskiego (gmina Końskowola, gmina Kurów, gmina Markuszów), lubelskiego (gmina Garbów, gmina Jastków, gmina Niemce, gmina Wólka, miasto Lublin i graniczy z gminą Głusk) oraz świdnickiego (gmina Świdnik). Projektowana trasa ominie centra większych miejscowości, w tym również miasto Lublin, a poprzez dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej usprawni ruch i przyczyni się do poprawy jego bezpieczeństwa.

Powiązanie z istniejącą siecią drogową realizowane będzie poprzez bezkolizyjne skrzyżowania dwupoziomowe.

Parametry techniczne projektowanej drogi będą następujące:

- Klasa drogi – S (droga ekspresowa),
- Prędkość miarodajna – 110 km/h,
- Obciążenie – 115 kN/oś,
- Ilość jezdni - 2
- Ilość pasów ruchu w I etapie - 2 x 2 (węzeł „Sielce” – węzeł „Dąbrowica” oraz węzeł „Lubartów” – węzeł „Witosa”); 2 x 3 (węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Lubartów”)
- Docelowa ilość pasów ruchu – 2 x 3
- Szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- Szerokość pasa awaryjnego – 2,50 m,
- Szerokość opaski bezpieczeństwa – 0,50 m,
- Szerokość pasa dzielącego w docelowym rozwiązaniu - 4,00 - 5,00 m (w tym opaski bezpieczeństwa).

W ramach przedsięwzięcia planowana jest również realizacja włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 do trasy S12/S17 w projektowanym węźle „Przybysławice”. Trasa planowanej drogi przebiega w większości przez tereny użytkowane rolniczo (na całej długości analizowanej inwestycji użytki rolne stanowią około 60 – 70%). Obszary te stanowią głównie otwartą przestrzeń, w której występują zadrzewienia śródpolne i zabudowa rozproszona.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia ma na celu usprawnienie i odciążenie istniejącego układu drogowo – ulicznego Lublina i okolic, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu tranzytowego. Obecnie przez miasto przechodzą trzy tranzytowe ciągi komunikacyjne: droga krajowa Nr 12 (granica państwa z Niemcami – granica państwa z Ukrainą), droga krajowa Nr 17 (E372) (Warszawa /Zakręt/ – granica państwa z Ukrainą) oraz droga krajowa Nr 19 (Kuźnica Białostocka – Barwinek). Drogi te obciążone są dużym ruchem, w którym szczególnie znaczący udział mają pojazdy ciężkie (ciężarowe bez przyczep i ciężarowe z naczepami lub przyczepami). Ponadto realizacja przedsięwzięcia poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, zabezpieczy bezkolizyjną dostępność przyległego terenu, poprawi warunki środowiskowe w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr12/17 na obszarach zabudowanych w tym m. in. w centrum miasta Lublina.

Przedsięwzięcie „Budowa drogi ekspresowej S 17 odcinek Kurów-Lublin-Piaski zadanie nr 1, 2, 3, 4: Odcinek Kurów (od węzła „Sielce” wraz z węzłem) – węzeł „Witosa” z włączeniem do drogi Lublin – Piaski” wg wariantu rekomendowanego przez inwestora - wariant 1 z wariantem A włączenia drogi wojewódzkiej nr 826 do planowanej drogi ekspresowej w węźle „Przybysławice” na odcinku węzeł „Sielce”- węzeł „Dąbrowica”, wariant I – na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa” :

Odcinek węzeł „Sielce” – węzeł „Dąbrowica”:

Wariant 1 – km od 106+688 do 138+323, L= 31,635 km

Odcinek węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Witosa”:

Wariant I – km od 0+000 do 24+277, L= 24,277 km.

Na cele budowy drogi oraz całej infrastruktury towarzyszącej konieczne będzie zajęcie następującej powierzchni:

- Wariant 1 – około 644 ha, w tym pod jezdnie główne 64 ha
- Wariant I – około 406 ha, w tym pod jezdnie główne 48 ha

Dodatkowo w ramach realizacji włączenia drogi krajowej nr 826 do projektowanej drogi ekspresowej w zależności od wyboru wariantu realizacyjnego planowane jest zajęcie około 3,2 ha (Wariant A). Zajęcie tego terenu pod pas drogowy będzie trwałe. Ponadto, na okres budowy wystąpi konieczność zajęcia dodatkowego terenu pod zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz drogi dojazdowe. Na obecnym etapie przygotowywania inwestycji nie jest jeszcze znana ani szczegółowa lokalizacja tych obiektów, ani powierzchnia terenu konieczna do zajęcia.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze, związanych z realizacją inwestycji. Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców.

Z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza wynika, że ruch pojazdów po planowanej obwodnicy będzie najbardziej uciążliwy w tym zakresie z uwagi na emisję tlenków azotu (NO_x) w przeliczeniu na dwutlenek azotu (NO_2). Według raportu maksymalny zasięg przekroczeń wartości dopuszczalnych dla tej substancji, wynosił będzie ok. 15 m od jezdni i znajdzie się w granicach pasa przeznaczonego pod inwestycję.

Projektowana droga przebiega zarówno poza obszarami zabudowanymi jak i w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, terenów zabudowy zagrodowej, terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży.

Po wybudowaniu obwodnicy klimat akustyczny w sąsiedztwie budynków mieszkalnych zlokalizowanych na tych terenach ulegnie pogorszeniu.

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 2026 roku (oddziaływanie większe w porównaniu do 2011 roku). Zastosowanie ekranów akustycznych, wpłynie znacząco na poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej przy planowanej drodze ekspresowej.

Przy prowadzeniu gospodarki odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami w trakcie realizacji i eksploatacji drogi, emisja odpadów nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko.

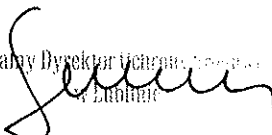
Prace związane z planowanym przedsięwzięciem mogą mieć negatywne oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne. Wiąże się to przede wszystkim z możliwością: czasowego obniżenia poziomu wód gruntowych, zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (w szczególności olejami i smarami) wyciekającymi z maszyn, np. w wyniku awarii, bezpośredniego przedostania się substancji niebezpiecznych do naturalnych cieków w trakcie prowadzenia robót na obiektach mostowych, zanieczyszczenia wód ściekami bytowo – gospodarczymi z zaplecza budowy.

Skutecznym zabiegiem ochronnym przed wyżej wymienionymi oddziaływaniami będzie właściwa organizacja robót i placu budowy, a także prawidłowa obsługa maszyn. W celu eliminacji niekorzystnego wpływu drogi przede wszystkim na większe rzeki (Bystrzyca, Ciemięga, Kurówka, Białka) i ograniczenia bezpośredniego odpływu wód deszczowych do cieków naturalnych, konieczne będzie odprowadzanie wód deszczowych z obiektów mostowych oraz z estakady przy pomocy szczelnej kanalizacji deszczowej, z możliwością zamknięcia odpływu wód z kanalizacji do rzeki. Ważne jest także zastosowanie takich rozwiązań w związku z budową drogi (np. przesunięcia rowów melioracyjnych, przepusty, nasypy), które zapewnią prawidłowe funkcjonowanie urządzeń melioracyjnych.

W czasie normalnej, bezawaryjnej eksploatacji projektowana droga przy zastosowaniu odpowiedniego szczelnego systemu odwodnienia nie będzie oddziaływać negatywnie na wody podziemne. Proponowane rozwiązania powinny zabezpieczyć wody podziemne i powierzchniowe przed ewentualnym ich zanieczyszczeniem.

Na terenie otaczającym inwestycję znajdują się liczne obszary objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r., są to: rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, użytki ekologiczne oraz pomniki przyrody. Znajdują się tutaj także tereny mające obecnie status projektowanych rezerwatów oraz projektowanego obszaru Natura 2000. Projektowana droga przecina także szlaki migracji zwierząt.

Przedsięwzięcie, na etapie realizacji oraz funkcjonowania, przy zachowaniu warunków łagodzących zawartych w decyzji, nie będzie miało znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000, a także na inne obszary chronione oraz siedliska i gatunki.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie

Beata Sielewicz

