



Lublin, 31 lipca 2024 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Lublinie**
WOOŚ.420.1.2022.KPR

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) zwanej dalej „ustawą ooś”), w związku z art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572) zwanej dalej „Kpa”, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 24.12.2021 r. (data wpływu 04.01.2022 r.) GDDKiA Oddział w Lublinie reprezentowanej przez Pana _____ o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne, część 3 - odc. realizacyjny nr 5: węzeł "Zamość Sitaniec" bez węzła - węzeł "Zamość Wschód" bez węzła" po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne, część 3 - odc. realizacyjny nr 5: węzeł "Zamość Sitaniec" bez węzła - węzeł "Zamość Wschód" bez węzła" wg wariantu 2 zielonego i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S17 na odcinku „Zamość Sitaniec" bez węzła - węzeł „Zamość Wschód" bez węzła, która znajduje się w województwie lubelskim, w powiecie zamojskim, na terenie Gminy Zamość i Gminy Sitno. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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) Zaplecza budowy, bazy magazynowania materiałów budowlanych, miejsca magazynowania mas ziemnych, miejsca magazynowania destruktu asfaltowego, miejsca postoju i tankowania pojazdów, miejsca magazynowania odpadów, należy utwardzić i lokalizować:

- poza sąsiedztwem terenów chronionych przed hałasem,
- poza dolinami rzek i poza obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych. Za bufor wyłączony z zagospodarowania czasowego należy uznać teren w odległości do 50 m od osi przekraczanych cieków lub do 50 m od górnej granicy skarpy doliny cieku, jeśli jest wykształcona.

- poza terenami zadrzewionymi, zinwentaryzowanymi miejscami występowania chronionych siedlisk przyrodniczych, stanowiskami chronionych gatunków roślin, stwierdzonymi miejscami bytowania płazów, obszarami mającymi znaczenie dla Wspólnoty, obszarami bezpośredniego zagrożenia powodzią (poza zasięgiem wód powodziowych Q1%), terenami podmokłymi.

2) Miejsca składowania materiałów i substancji podatnych na wsiąkanie do gruntu zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi. Place budowy i bazy sprzętowe należy wyposażyć w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych na wypadek awarii.

3) Wody opadowe i roztopowe pochodzące z odwodnienia wykopów podczyszczać z zawiesiny przed wprowadzeniem do wód powierzchniowych.

4) Prace budowlane prowadzone w rejonie cieków wodnych i rowów nie powinny powodować długotrwałego zaburzenia przepływów, zamulenia, mącenia wód oraz emisji skutkujących zanieczyszczeniem wód.

5) Wszystkie prace inwestycyjne prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji.

6) Należy zachować funkcjonalność przecinanych systemów melioracyjnych.

7) Wody opadowe i roztopowe z terenu projektowanej drogi przed odprowadzeniem do wód lub do urządzeń wodnych należy podczyszczać w osadnikach.

8) Utrzymywać system odwodnieniowy drogi w pełnej sprawności technicznej poprzez prowadzenie systematycznego przeglądu i konserwacji.

9) W trakcie wymiany płynów eksploatacyjnych oraz tankowania maszyn i sprzętu budowlanego, pod wlewy płynów eksploatacyjnych należy postawić szczelne misy oraz stosować szczelne węże, przewody, złączki paliwowe. Teren prac budowlanych oraz miejsca o których mowa w punkcie 1 należy wyposażyć w środki neutralizujące ewentualne wycieki paliw, olejów lub innych substancji chemicznych (w sorbenty, np. waty polipropylenowe, płachy sorbcyjne) na wypadek awarii albo wycieków z odpadów.

10) Prace na etapie realizacji przedsięwzięcia, w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem, należy prowadzić wyłącznie w porze dnia tj. w godzinach od 6:00 do 22:00, za wyjątkiem tych prac, których uwarunkowania technologicznie wymagają zachowania ciągłości procesu budowlanego.

11) Prace przy wykorzystaniu maszyn, urządzeń o wysokich częstotliwościach drgań w miejscach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem należy prowadzić jedynie w porze dziennej (w godzinach 6:00-22:00), za wyjątkiem tych prac, których uwarunkowania technologicznie wymagają zachowania ciągłości procesu budowlanego.

12) Z uwagi na ochronę konstrukcji istniejących budynków przeznaczonych na pobyt ludzi przed uszkodzeniem należy ograniczyć do minimum pracę lekkich walców wibracyjnych (do 50 kN) w odległościach mniejszych niż 20 m od budynków, a ciężkich (powyżej 80 kN) w odległościach mniejszych niż 60 m od budynków, tak aby oddziaływania dynamiczne nie powodowały powstawania drgań zaliczanych do strefy III, a więc mogących powodować pękanie lub niszczenie budynku.

13) Przed rozpoczęciem prac należy opracować inwentaryzację fotograficzną stanu technicznego zabudowy zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego oraz planowanych dróg dojazdowych do placu budowy dokumentując stan techniczny tych obiektów.

14) Przy realizacji prac związanych z kolizją planowanego przedsięwzięcia z istniejącymi liniami napowietrznymi wysokiego napięcia należy zagospodarowanie terenu i prace budowlane organizować w taki sposób, aby prace budowlane w obrębie tych linii

odbywały się ze szczególnym uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ludzi, w tym z uwzględnieniem zasad określonych w rozdziale 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. Nr 47, poz.401).

15) Należy minimalizować wpływ robót budowlanych na środowisko, poprzez rozwiązania techniczne i organizacyjne, do których należą m.in.:

- utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów (np. zraszać teren placu budowy wodą w czasie suchej i wietrznej pogody),
- stosowanie na placu budowy gotowych mieszanek bitumicznych wytwarzanych w wytwórniach, przewożenie materiałów sypkich zabezpieczonych przed pyleniem np. poprzez przewóz w szczelnych skrzyniach, zastosowanie plandek lub burt, mas bitumicznych pod przykryciem (pod plandeką),
- ograniczanie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym,
- stosowanie pojazdów o optymalnej ładowności w celu ograniczania natężenia ruchu w obrębie terenu inwestycji
- wykorzystanie i grupowanie maszyn emitujących hałas (np. agregatów prądotwórczych, pomp itp.) na placu budowy w sposób ograniczający czas i poziom oddziaływania akustycznego oraz wielkość obszaru narażonego na to oddziaływanie,
- w przypadku wycieku paliwa oczyszczanie miejsca zanieczyszczonego za pomocą sorbentów substancji ropopochodnych.

16) Masy ziemne powstające w wyniku prac ziemnych, należy w pierwszej kolejności zagospodarować na terenie przedmiotowej inwestycji pod warunkiem, że nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Nadmiar mas ziemnych należy przekazać jako odpad uprawnionym podmiotom celem dalszego zagospodarowania zgodnie z prawem.

17) Odzysk odpadów poza instalacjami i urządzeniami prowadzony w ramach realizacji inwestycji należy prowadzić po spełnieniu wymagań wynikających z rozporządzenia w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami.

18) Odpady inne niż niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji należy magazynować selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w odpowiednich pojemnikach, kontenerach, workach w wydzielonych boksach i sektorach w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy.

19) Odpady niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji należy magazynować selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w szczelnych, zamykanych pojemnikach w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy.

20) Miejsce przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy wyposażyć w zadaszenie celem ograniczenia do minimum oddziaływania czynników atmosferycznych na odpady, utwardzone szczelne podłoże celem ograniczenia do minimum przedostawania się odpadów oraz składników odpadów do środowiska gruntowo – wodnego mogących powodować zanieczyszczenie gleby, ziemi oraz środowiska wodnego.

21) Wody opadowe i roztopowe pochodzące z odwodnienia wykopów podczyszczać z zawiesiny przed wprowadzeniem do wód powierzchniowych.

- 22) Zrzut wód opadowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie zabezpieczony osadnikiem.
- 23) Prace budowlane prowadzone w rejonie cieków wodnych i rowów nie powinny powodować długotrwałego zaburzenia przepływów, zamulenia, mącenia wód oraz emisji skutkujących zanieczyszczeniem wód.
- 24) Wszystkie prace inwestycyjne prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji.
- 25) Należy zachować funkcjonalność przecinanych systemów melioracyjnych.
- 26) Na całym odcinku projektowanej drogi ekspresowej należy zastosować szczelny system odwodnienia w postaci szczelnych rowów lub kanalizacji deszczowej oraz szczelnych zbiorników retencyjnych.
- 27) Wody opadowe i roztopowe z terenu projektowanej drogi przed odprowadzeniem do wód lub do urządzeń wodnych należy podczyszczać w osadnikach.
- 28) Utrzymywać system odwodnieniowy drogi w pełnej sprawności technicznej poprzez prowadzenie systematycznego przeglądu i konserwacji.
- 29) Prace budowlane na całym odcinku budowanej drogi ekspresowej powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór ten powinien składać się ze specjalistów posiadających wiedzę praktyczną z następujących dziedzin: herpetologii, teriologii, ornitologii, ichtiologii, fitosocjologii, dendrologii, entomologii, chiropterologii i malakologii, posiadających doświadczenie w prowadzeniu prac terenowych i identyfikacji szaty roślinnej oraz gatunków fauny. Zadaniem nadzoru przyrodniczego będzie kontrola wpływu prowadzonych prac przygotowawczych i budowlanych na występujące w obszarze inwestycji i na terenach z nim bezpośrednio sąsiadujących gatunki flory i fauny oraz stwierdzone siedliska przyrodnicze. Nadzór musi również obejmować nadzorowanie i korygowanie poprawności wykonania działań minimalizujących.
- 30) Zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować powinien w szczególności:
- szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
 - nadzorowanie prac przygotowawczych, w szczególności wycinki drzew i krzewów, zdejmowania humusu wraz z roślinnością zielną, lokalizacji zaplecza budowy, wyznaczania dróg tymczasowych, wykonania ewentualnych prac odwodnieniowych, wyburzeń obiektów budowlanych, w których mogą występować nietoperze, ptaki i inne chronione gatunki zwierząt itd.,
 - nadzorowanie wykonywania zabezpieczeń drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a narażonych na uszkodzenia podczas prac budowlanych,
 - nadzorowanie wykonywania ogrodzeń zabezpieczających zinwentaryzowane stanowiska chronionych gatunków i płaty siedlisk przyrodniczych,
 - nadzorowanie wykonywania tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych, kontrolowanie ich stanu technicznego; zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż nich płazów, wybieranie także tych z dołków/wiader (pułapek łownych), oraz przenoszenie ich w odpowiednie siedliska (prace związane ze zbieraniem i przenoszeniem płazów mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy, poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),

- kontrolowanie powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy, w którymkolwiek stadium rozwoju (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - nadzorowanie prac związanych z relokacją chomików z obszaru zajętego przez plac budowy,
 - nadzorowanie prac prowadzonych w obrębie koryt cieków i terenów podmokłych, miejscach występowania płazów,
 - nadzorowanie likwidacji zbiorników wodnych, rozlewisk, terenów podmokłych itp.
 - nadzorowanie wykonania zabezpieczenia elementów odwodnienia drogi i innych elementów infrastruktury drogowej mogących stanowić pułapki dla małych zwierząt,
 - sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i studzienek, pod kątem ewentualnego występowania w nich uwięzionych zwierząt (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - nadzorowanie budowy obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt oraz zagospodarowania ich otoczenia,
 - nadzorowanie lokalizacji i wykonania drogowych ogrodzeń ochronno-naprowadzających,
 - nadzorowanie wykonania nasadzeń zieleni drogowej i osłonowo-naprowadzającej.
- 31) W trakcie prac budowlanych unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych, rozlewisk. W przypadku ich powstania, bezpośrednio przed likwidacją, zasypaniem rowów itp. specjalista herpetolog z nadzoru przyrodniczego skontroluje je pod kątem zasiedlenia przez zwierzęta, w szczególności przez płazy. Stwierdzone osobniki należy przenieść poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych odpowiadających ich wymaganiom siedliskowym, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku.
- 32) W przypadku konieczności odwodnienia wykopów należy je odprowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
- 33) Wykopy należy zabezpieczyć przed uwięzieniem w nich np. małych zwierząt. Wykopy należy codziennie wieczorem i rano, przed rozpoczęciem prac, skontrolować pod kątem obecności w nich zwierząt a uwięzione osobniki od razu uwolnić i przenieść poza plac budowy. Wykopy należy skontrolować pod kątem obecności w nich zwierząt także bezpośrednio przed zasypaniem a w przypadku ich stwierdzenia uwolnić i przenieść poza plac budowy.
- 34) Wycinka drzew i krzewów, w tym nadwodnych, powinna być ograniczona do niezbędnego minimum, wynikającego wyłącznie z braku możliwości zastosowania innych technologii wykonania prac ziemnych.
- 35) Wycinkę drzew i krzewów, a także zajęcie terenu (zdjęcie roślinności i odhumusowanie) wykonać poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie ww. prac w tym okresie, jednak wyłącznie po przeprowadzeniu kontroli pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt, w tym ornitologicznej, bezpośrednio poprzedzającej etap realizacji, której wyniki potwierdzą brak występowania chronionych gatunków oraz gniazdowania ptaków. Kontrolę należy przeprowadzić nie wcześniej niż 2-3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia występowania chronionych gatunków, wykrycia lęgów gatunków chronionych wszystkie czynności należy przerwać do

czasu stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta (np. do zakończenia lęgów, wyprowadzenia młodych) lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.

36) Ponadto przed wycinką drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm, mierzonym na wysokości 130 cm, i z odstającą korą lub obecnością dziupli, specjaliści chiropterolog i entomolog dokonają, na 2-3 dni przed jej rozpoczęciem, oględzin drzew pod kątem występowania stanowisk nietoperzy oraz chronionych gatunków bezkręgowców. W przypadku stwierdzenia ich występowania nadzór przyrodniczy wskaże dalsze sposoby postępowania mające na celu zabezpieczenie wyżej wskazanych stanowisk i gatunków. Niedopuszczalne jest usuwanie drzew i krzewów pod zaplecza budowy.

37) Prace ziemne prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki należy wykonać ręcznie lub przy użyciu mikrokoparek, zgodnie z wytycznymi specjalisty dendrologa. W przypadku przerw w pracy odsłonięte systemy korzeniowe należy zabezpieczyć przed przesychaniem i przemarzaniem poprzez ich obłożenie, np. matami słomianymi lub tkaniną jutową. Zabronione jest usuwanie korzeni szkieletowych drzew. Ponadto, zgodnie z wytycznymi specjalisty dendrologa, zabezpieczyć należy przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych w miejscach powodujących ich narażenie na uszkodzenie, poprzez:

- wygrodzenie grup drzew lub krzewów widocznym i trwałym ogrodzeniem tymczasowym;
- deskowanie pni drzew w miejscach, gdzie nie jest możliwe zastosowanie ogrodzenia, za pomocą desek drewnianych o wysokości ok. 200 cm lub niższych, jeśli korona drzewa jest rozwinięta poniżej 200 cm mierząc od poziomu gruntu. Konieczne jest zapewnienie zdystansowania desek od pnia rurami drenarskimi, bądź innym materiałem zapewniającym bufor pomiędzy pniem a deskowaniem. Deski nie mogą być oparte na nabiegach korzeniowych, w sposób powodujący ich otarcia lub zranienia. Deski stosować w odległości nie większej niż 40-60 cm od siebie (min. 3 deski na pień). W przypadku uszkodzenia deskowania niezwłocznie dokonać naprawy deskowania lub wymienić je na nowe;
- niezmienianie poziomu gruntu oraz niezagęszczanie gleby w zasięgu koron drzew (w przypadku drzew nieprzeznaczonych do usunięcia);
- w miejscach tych zabrania się poruszania się pojazdów i maszyn budowlanych, a także składowania materiałów budowlanych, gruntu i odpadów.

38) Roboty budowlane związane z budową obiektu mostowego nad ciekim Czarny Potok oraz związane z budową przepustów na rowach melioracyjnych należy prowadzić poza okresem migracji płazów, tj. od 15 marca do 30 maja i od 15 sierpnia do 30 września z zastosowaniem rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływania tych prac na środowisko biotyczne cieków poprzez zastosowanie zabezpieczeń w postaci np. siatek zabezpieczających (o odpowiednio małych oczkach) i podestów drewnianych, platform roboczych, uniemożliwiających przedostawanie się odpadów budowlanych do wód (o ile zaistnieje taka konieczność). Dopuszcza się prowadzenie prac także w tych terminach ale jedynie pod nadzorem herpetologicznym.

39) Prace związane z umocnieniem, porządkowaniem, budową i przebudową koryt przekraczanych/kolidujących cieków oraz z lokalizacją wylotów wód opadowych, zostaną przeprowadzone wyłącznie w zakresie niezbędnym dla zachowania bezpieczeństwa projektowanych obiektów inżynierskich. Należy stosować wyłącznie metody i materiały naturalne (np. roślinność stabilizującą, faszynę, paliki drewniane, narzut kamienny) lub geosyntetyki (zasypane warstwą gruntu). Nie należy stosować gabionów. Elementy

betonowe należy stosować tylko w sytuacjach koniecznych i przy braku rozwiązań alternatywnych. W przypadku konieczności zastosowania umocnień w postaci płyt ażurowych, powinny one posiadać duże oczka umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności. Usuwanie z koryt systemów korzeniowych drzew i kamieni powinno być podyktowane wyłącznie realnym zagrożeniem stwarzanym przez te elementy dla danego obiektu inżynierskiego. Bez względu na rodzaj umocnienia należy zachować możliwość swobodnego przemieszczania się wszystkich występujących gatunków zwierząt (w tym małych) w poprzek i wzdłuż koryta cieków, np. poprzez zachowanie nachylenia umacnianych skarp nie większego niż 1:2 (dopuszczalne jest większe nachylenie w sytuacji braku możliwości rozwiązań technicznych) z dopuszczeniem zachowania naturalnego nachylenia skarp koryt, zasypywanie szczelin pomiędzy głazami frakcją pośrednią, gruntem rodzimym i urodzajnym oraz obsianiem trawą - w przypadku stosowania kamienia łamanego o grubej frakcji, w przypadku stosowania geosyntetyków należy stosować zasypywanie gruntem rodzimym i urodzajnym wraz z obsianiem trawą na pełną wysokość skarp. Ewentualne uszkodzenia struktur brzegów i dna należy niezwłocznie usunąć i przywrócić do stanu poprzedniego. Prace prowadzone w korytach, tam gdzie jest to możliwe, należy wykonywać ręcznie. Należy unikać stosowania ciężkiego sprzętu mechanicznego.

40) Prace związane z ingerencją w koryta cieków będą prowadzone wyłącznie ze stanowisk brzegowych i etapowo (nie mogą się odbywać na obu brzegach jednocześnie). Wykonywane roboty w obrębie koryt cieków nie mogą zakłócać ciągłości przepływu w nich wody, stosunków wodnych na gruntach przyległych, jak również powodować powstawania progów piętrzących/zatamowań itp.

41) Wody przekraczanych cieków wodnych należy zabezpieczyć w okresie prowadzenia prac związanych z budową/rozbiórką obiektów inżynierskich przed przedostaniem się do nich odpadów i materiałów budowlanych (np. stosowanie platform roboczych, siatek metalowych o odpowiednio małych oczkach, zasieków, grodzień itp.).

42) Prace polegające na odcinkowym przełożeniu cieku Czarny Potok na odcinku o długości ok. 300 m (w tym kształtowanie nowego koryta cieku na odcinku o długości ok. 215 m) prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, według następujących zasad: wykonać nowy odcinek koryta cieku, włączyć nowopowstały odcinek do naturalnego koryta cieku, odciąć stary fragment koryta (w pierwszej kolejności od strony górnego odcinka cieku) poprzez zastosowanie przegrody, z jednoczesnym zachowaniem ciągłości przepływu wody w nowopowstałym odcinku koryta cieku, dokonać lustracji „starego” odcinka koryta pod kątem występowania w nim zwierząt, a w przypadku ich znalezienia, przenieść je pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska (najlepiej do odcinka cieku położonego poniżej fragmentu objętego pracami). Następnie należy stopniowo obniżać poziom lustra wody w starym korycie (przy ciągłym odławianiu zwierząt), a w dalszej kolejności dokonać sprawdzenia dna, celem odłowienia zwierząt, które mogą być zagrzebane w mule.

Przed ostateczną likwidacją koryta ponownie spenetrować jego dno i odłowić napotkane w nim osobniki, np. płazów, zasypywanie części przeznaczonej do likwidacji prowadzić jednostronnym frontem roboczym, brzegi nowego koryta umocnić za pomocą naturalnych materiałów, ziemię pochodzącą z wykopu nowego koryta wykorzystać do zasypywania starego koryta, w razie stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy, w korycie cieku obecności chronionych gatunków, należy wstrzymać prowadzone prace i postępować wg. zaleceń nadzoru przyrodniczego.

43) W celu ograniczenia strat w populacji chomika europejskiego należy dokonać relokacji osobników zasiedlających pas terenu zajmowany przez plac budowy. W tym celu należy przeprowadzić szczegółową inwentaryzację na całym planowanym do zajęcia terenie w zasięgu występowania chomika europejskiego oraz w buforze do 100 m od linii rozgraniczających przedsięwzięcia. Inwentaryzację należy przeprowadzić w miesiącach lipiec/sierpień w roku poprzedzającym rozpoczęcie prac. Następnie należy odłowić wszystkie osobniki w pułapki żywołowne i przenieść je na tereny wskazane przez nadzorującego prace teriologa, zapewniając im warunki do aklimatyzacji. Wszystkie prace związane z odłowem i przeniesieniem należy wykonywać pod nadzorem przyrodniczym – teriologicznym. Odłowy mogą się odbywać w sezonie wiosennym bezpośrednio po zakończeniu okresu hibernacji, ale przed przystąpieniem do rozrodu (od ok. końca marca do I dekady maja), oraz po rozrodzie (w sierpniu). Dokładne terminy prowadzenia odłowów będą wskazane przez specjalistę teriologa – posiadającego wiedzę z zakresie ekologii i biologii chomika oraz doświadczenie w badaniu i przesiedlaniu małych ssaków.

44) Po odłowieniu plac budowy należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się chomików płótkami tymczasowymi. Po ustawieniu płótków a przed przystąpieniem do prac budowlanych wyznaczony teren zostanie skontrolowany przez nadzór teriologiczny w celu weryfikacji, czy wszystkie osobniki zostały odłowione.

47) Przed rozpoczęciem prac budowlanych, należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się płazów na jego teren płótkami tymczasowymi, zlokalizowanymi w km:

- 0+000 do 0+900 PL;
- 6+300 do 6+850 PL;
- 7+100 do 9+900 P;
- 7+200 do 10+300 L.

lub w innym miejscu, które wskaże herpetolog zgodne z poniższymi wytycznymi:

- a) wysokość ogrodzenia ma wynosić co najmniej 50 cm ponad poziom terenu, ogrodzenie częściowo wkopać w grunt (na głębokość min. 20 cm), odgięcie górnej krawędzi wykonać na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o długości 10 cm;
- b) ogrodzenia wykonać z materiałów odpornych na warunki atmosferyczne, jako materiału można użyć folii (różnych grubości), brezentu, siatek polimerowych o oczkach wielkości do 5 x 5 mm, geotkaniny, geowłókniny
- c) należy zwrócić szczególną uwagę na staranne i szczelne wykonanie łączenia dwóch sąsiednich pasów materiału, zakończenie ogrodzeń powinno mieć kształt litery U, wygiętej na zewnątrz;
- d) płotki rozstawić przed rozpoczęciem prac budowlano-ziemnych (poza okresem zimowym), ostateczny termin należy uzgodnić z herpetologiem;
- e) na etapie budowy nie mniej niż raz w tygodniu kontrolować szczelność ogrodzeń w obecności nadzoru herpetologicznego, zgodnie z jego wskazaniem;
- f) płotki ochronne zdemontować po zakończeniu robót budowlanych;
- g) w okresie od 15 lutego do 31 października nadzór herpetologiczny będzie prowadzić regularne, codzienne kontrole terenu budowy przed rozpoczęciem robót. W szczycie migracji płazów, tj. od 15 marca do 30 maja i od 15 sierpnia do 30 września kontrole herpetologiczne wykopów oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt prowadzić dwa razy dziennie, w porze porannej oraz przedwieczornej. Znalezione na terenie budowy oraz uwięzione w pułapkach zwierzęta przenieść poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem herpetologa do stanowisk zastępczych, przez niego wskazanych.

48) Zdjętą wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi należy złożyć w pryzmach (poza stanowiskami gatunków chronionych, które nie są przeznaczone do likwidacji). w pobliżu pasa robót lub na placu budowy i zabezpieczyć. Pryzmy muszą znajdować się w miejscach nienarażonych na rozjeżdżanie przez pojazdy budowy i inne maszyny budowlane. Glebę należy w pierwszej kolejności wykorzystać do właściwego urządzenia przepustów, półek, a także do rekultywacji terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, do odtworzenia warstwy glebowej wokół drogi oraz do uformowania skarp, wykopów i nasypów lub też przekazać jako odpad uprawnionym podmiotom celem dalszego zagospodarowania zgodnie z prawem.

49) W celu minimalizacji oddziaływania urządzeń odwodnienia drogi na zwierzęta, należy uwzględnić poniższe wytyczne:

- a) w zależności od możliwości technicznych, wszelkie obiekty odwodnieniowe należy lokalizować poza powierzchniami przejść dla zwierząt;
- b) studnie osadnikowe muszą posiadać szczelne pokrywy, niedopuszczalne jest zastosowanie otwartych urządzeń. W zależności od warunków technicznych należy zastosować dopływy podziemne do osadników; wszystkie studzienki rewizyjne należy zaopatrzyć w pełne pokrywy o jak najmniejszej liczbie otworów obsługowych i możliwie najmniejszej średnicy;
- c) wszystkie studnie i niecki wpadowe należy zaopatrzyć w szczelną pokrywę górną z włazem rewizyjnym.;
- d) w przypadku, gdy studnie lub niecki posiadają otwory wlotowe (połączenie z rowami), należy je zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie płazów do wnętrza obiektów poprzez wyposażenie otworów w kraty stalowe lub rząd pionowych prętów (płaskowników) - należy zastosować rozwiązanie kompromisowe pomiędzy wielkością oczek (czym mniejsze tym lepsze zatrzymywanie zwierząt) a wymaganiami hydrologicznymi (czym mniejsze oczka tym łatwiejsze blokowanie przepływu). Wielkość oczek kraty (odstępów pomiędzy prętami) powinna być nie większa niż 2 cm, co zapewni zatrzymywanie dorosłych płazów;
- e) w przypadku, gdy studnia lub niecka zlokalizowana jest bezpośrednio przy wlocie do przepustu, należy umożliwić zwierzętom swobodne przechodzenie przez przepust poprzez wykonanie pochylni z betonu;
- f) dwa razy w roku, tj. w okresie od 1 lutego do końca marca oraz w sierpniu lub wrześniu, należy prowadzić kontrole drożności rowów, studzienek i wpustów ulicznych, a także ich wykaszanie i czyszczenie.

50) Zasypywanie siedlisk rozrodczych batrachofauny należy prowadzić pod stałym nadzorem herpetologicznym, po uprzednim odłowieniu osobników i przeniesieniu w dogodne siedliska zastępcze. Zakres prac powinien obejmować kolejno następujące czynności:

- obniżenie lustra wody - należy dokonać przerwania linii brzegowej tworząc rów odwadniający i równocześnie zabezpieczając miejsce przerwania linii brzegowej poprzez rozpięcie szczelnie siatki o oczkach o wymiarach ok. 5x5 mm. Zatrzymujące się na siatce płazy należy natychmiast wyłowić;
- penetracja dna i odłowienie zwierząt, zarówno postaci dorosłych, jak i młodocianych;
- zabezpieczenie odłowionych zwierząt w przygotowanych uprzednio pojemnikach w miejscu zacienionym, aby temperatura wody, w której będą przechowywane, nie była wyższa niż 20°C;
- transport i wypuszczenie zwierząt w optymalne dla nich siedliska, w których wcześniej stwierdzano płazy, lub do zbiorników zastępczych;

- zasypanie osuszonej niszy zbiornika bezpośrednio po odłowieniu zwierząt, jednostronnym frontem roboczym w celu umożliwienia ucieczki zwierzętom, które mogły jeszcze pozostać w zbiorniku.

51) Likwidację siedlisk batrachofauny przeprowadzić we wrześniu. Dokładny termin ustali specjalista herpetolog na podstawie obserwacji w terenie i warunków temperaturowych. W przypadku stwierdzenia możliwości zasypania częściowego, zachowaną część zbiornika należy oddzielić od projektowanej drogi za pomocą ścianki szczelnej. Jeżeli uwarunkowania projektowe/techniczne nie pozwolą na likwidację siedlisk batrachofauny we wrześniu, dopuszcza się ich likwidację w innym terminie, lecz pod ścisłym nadzorem specjalisty herpetologa.

52) Do oświetlenia drogi oraz obiektów drogowych w ciągu drogi wykorzystać źródła typu LED o temperaturze barwowej 2700 - 3000K (barwa ciepła, zbliżona do barwy żółtej). Światło musi być jak najmniej intensywne. Należy stosować oprawy kierunkowe, które zapobiegają rozpraszaniu strumieni świetlnych na obszary otaczające (poza pasem drogowym) i jednocześnie kierują światło wyłącznie na powierzchnię/element, które mają być oświetlone. Należy stosować zamknięte obudowy lamp.

53) Potencjalne badania archeologiczne należy przeprowadzić według wskazań Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

54) Prace inwestycyjne prowadzone przy obiektach wpisanych do rejestru ewidencji zabytków oraz ingerujące w obszary i stanowiska archeologiczne należy prowadzić zgodnie z warunkami i wytycznymi Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

55) W przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, reliktów zabudowy i zabytków ruchomych, należy wstrzymać prowadzone prace w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych.

56) W przypadku odkrycia w trakcie realizacji inwestycji przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków zarówno przedmiot jak i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie powiadomić właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta lub burmistrza.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29 - należy uwzględnić warunki określone w pkt.1.2 niniejszej decyzji oraz:

1) Należy zaprojektować zabezpieczenia przeciwhałasowe w postaci ekranów akustycznych o następujących parametrach i orientacyjnej lokalizacji:

LP	EKRAAN	STRONA	KILOMETRAŻ		WYSOKOŚĆ	DŁUGOŚĆ	POWIERZCHNIA	TYP
			OD	DO	[h]	[m]	[m ²]	
1	EK-1	P	4+355	4+450	6,0	95,0	570,0	pochłaniający
2	EK-2	L	5+375	5+675	6,0	310,0	1860,0	pochłaniający z przezroczystym na obiekcie

2) Ekrany akustyczne typu pochłaniającego należy zaprojektować przy uwzględnieniu następujących parametrów: DLR - wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR 30 dB (DLR > 24 dB - klasa B3); DL - wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - klasa właściwości pochłaniających DL = 8-11 dB (klasa A3);

3) Ekrany akustyczne typu odbijającego (przezroczyste) należy zaprojektować przy uwzględnieniu następujących parametrów: DLR - wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR 30 dB (DLR > 24 dB - klasa B3),

4) System odwodnienia drogi należy zaprojektować z uwzględnieniem istniejących warunków hydrogeologicznych, możliwości technicznych i hydrologicznych odbiorników.

5) W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami niebezpiecznymi na wypadek awarii należy zaprojektować urządzenia odcinające odpływ do odbiornika substancji niebezpiecznych np. zastawki ręczne lub mechaniczne.

6) W celu zachowania prawidłowego odwodnienia drogi w wybranych miejscach, w których nie ma możliwości wykorzystania istniejących odbiorników do odprowadzenia wód, należy wykonać zbiorniki retencyjne, zlokalizowane w km:

ZB-01 strona P 0+600

ZB 02 strona L 0+620

ZB03 strona P 6+350

ZB-04 strona L 6+600

ZB-05 strona P 8+900

ZB-06 strona L 9+000

ZB-07 strona P 9+150

ZB-08 strona L 9+230

ZB-09 strona L 10+450

Zbiorniki będą posiadały ogrodzenie niezależne od systemu drogowych ogrodzeń zintegrowanych, będą celowo udostępnione dla płazów. Od strony jezdni drogi głównej będą posiadały płotki herpetologiczne (o parametrach jak dla drogi głównej) umieszczone na wysokości zbiornika retencyjnego. Okazyjnie pojawiające się w nim zwierzęta (płazy) będą mogły opuścić zbiornik po łagodnie pochylonym zjeździe technologicznym.

7) W celu utrzymania łączności ekologicznej i umożliwienia migracji zwierząt należy wykonać przejścia dla zwierząt, zlokalizowane w km ok.:

- PZDs 0+837 - Przejście dla zwierząt średnich pod S17 przy regionalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni, owadożernych, bobra i płazów - szerokość min. 6 m, wysokość min. 2,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7;
- PZGs 3+005 Przejście dla zwierząt średnich nad S17 na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych - szerokość min. 30 m;
- MS/PZDsz 9+125 Most w ciągu S17 zespolony z przejściem dla zwierząt średnich nad rzeką Czarny Potok na regionalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni, owadożernych, bobra, wydry, tchórza i płazów i gadów - szerokość minimalna dla jednego brzegu równa szerokość koryta rzeki (min. 6 m), wysokość minimalna 3,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7;
- P/PZM 0+494 Przepust zintegrowany z ciekim na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika,

owadożernych i płazów. Obustronne półki szerokość min. 1,0 m wysokość min. 1,5 m współczynnik ciasnoty min 0,07;

- P/ZM 3+964 Przepust samodzielny na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych. Szerokość min. 1,5m, wysokość min. 1,5m, współczynnik ciasnoty min 0,07;
- P/PZM 6+549 Przepust zintegrowany z ciekim na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych, płazów i gadów. Obustronne półki szerokość min. 1,0m, wysokość min. 1,5m, współczynnik ciasnoty min 0,07.

8) Należy zaprojektować dodatkowe przejścia dla zwierząt przystosowane dla chomika w podanych poniżej lokalizacjach:

- P/PZM 3+557- samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 3+834 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 5+300 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 5+900 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 6+450 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 6+750 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- Przepust P 2_10 7+817 - zaadaptowany przepust w siedliskach chomika - obustronne półki szerokość min. 1,0 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 10+550 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 10+850 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- Przepust P-2_16 11+013 - zaadaptowany przepust w siedliskach chomika - obustronne półki szerokość min. 1,0 m, wysokość min. 1,5m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 11+150 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07.

9) Przejścia dla zwierząt, wymienione w pkt 8 oraz wymienione w pkt 7 dedykowane dla chomika (z wyłączeniem zintegrowanych z ciekami) należy wyposażyć w rury ucieczkowe w postaci tuby (rury) z PCV o średnicy 10 cm z wykonanymi otworami bocznymi o średnicy 10 cm rozmieszczonymi po przeciwległych stronach naprzemiennie co 50 cm (co 100 cm z każdej strony). Zaleca się niewielkie przycięcie rury u podstawy, co pozwoli na kontakt zwierząt z naturalnym podłożem. Rury należy umieścić na całej długości przejścia oraz dodatkowo po 1 m na wyjściach, i przymocować do podłoża na środku przepustu, tak, aby po każdej stronie pozostała przestrzeń dla migracji zwierząt o szerokości co najmniej 55-60 cm. Moduły rur muszą być połączone ze sobą w jedną całość funkcjonalną.

10) W obrębie przejść drogowych dla zwierząt o których mowa w punkcie 3.7) niniejszej decyzji należy wykonać nasadzenia zieleni naprowadzającej dostosowane do kategorii obiektu i zapewniające ciągłość migracji zwierząt. Powinny być to zwarte pasy roślinności krzewiastej, gatunków rodzimych, tworzone przez krzewy średnio i wysokopienne, a także luźne nasadzenia drzew gatunków typowych dla siedliska. Roślinność powinna być wprowadzona wzdłuż ogrodzeń ochronnych na długości, co najmniej 50 m od przyczółków przejść. Dodatkowo na przejściach dla zwierząt powinny być rozmieszczone większe głazy (kilka - kilkanaście sztuk), kłody i karpie korzeniowe (kilka - kilkanaście sztuk) uniemożliwiające przejazdy pojazdów po powierzchni przejścia. Widoczne elementy konstrukcyjne przejść dla zwierząt również powinny być osłonięte roślinnością. Przejścia oprócz zapewnienia bezpieczeństwa migracji powinny być zoptymalizowane pod względem ich funkcjonalności i przyjazności dla zwierząt. Należy zapewnić naturalne podłoże (ziemia/piasek) na dnie przejść w celu ułatwienia zwierzętom przemieszczania się. Najścia na przejścia średnie, a w przypadku przejść górnych najścia i krawędzie przejścia na całej długości, powinny zostać wyposażone w panele przeciwoślńieniowe wysokości 2,5 m. Minimalny odcinek drogi wyposażony w panele to 100 m od osi przejścia w obie strony oraz na całej długości przejść górnych wraz ze strefami najścia. Ten element wyposażenia przejść zapewnia głównie izolację optyczną terenu przeznaczonego dla zwierząt od drogi, a nocą zapobiega dodatkowo zaświeceniu przejścia i jego sąsiedztwa przez światła pojazdów.

11) Celem ograniczenia użytkowania przejść przez ludzi, należy je zabezpieczyć poprzez zastosowanie (o ile zezwalają na to odrębne przepisy oraz ukształtowanie terenu) rozwiązań (odpowiednich dla danego przejścia – jego typu i lokalizacji) np. takich jak: większe głazy (kilka - kilkanaście sztuk), kłody i karpie korzeniowe (kilka - kilkanaście sztuk) uniemożliwiające przejazdy pojazdów po powierzchni przejścia.

12) Przejścia oprócz zapewnienia bezpieczeństwa migracji powinny być zoptymalizowane pod względem ich funkcjonalności i przyjazności dla zwierząt. Najścia na przejścia średnie, a w przypadku przejść górnych najścia i krawędzie przejścia na całej długości, powinny zostać wyposażone w panele przeciwoślńieniowe wysokości 2,5 m. Minimalny odcinek drogi wyposażony w panele to 100 m od osi przejścia w obie strony oraz na całej długości przejść górnych wraz ze strefami najścia. Ten element wyposażenia przejść zapewnia głównie izolację optyczną terenu przeznaczonego dla zwierząt od drogi, a nocą zapobiega dodatkowo zaświeceniu przejścia i jego sąsiedztwa przez światła pojazdów.

13) Całą drogę ekspresową należy ogrodzić obustronnie siatką metalową o zmiennym rozstawie oczek o następujących parametrach:

- wysokość minimalna siatki nad powierzchnie gruntu będzie wynosić 250 cm, całkowita wysokość siatki w części nadziemnej i podziemnej to 300 cm.

- oczka siatki o wymiarach:

- 2×15 cm w strefie do 50 cm n.p.t.

- 5×15 cm w strefie do 105 cm n.p.t.

- 15×15 cm w strefie do 250 cm n.p.t..

Dla zabezpieczenia gatunków kopiących, siatka o oczkach 2×15 cm będzie mieć również część podziemną do głębokości 50 cm p.p.t.

Siatka drogowa na całej długości zostanie uzupełniona o płotki dla małych zwierząt:

- w km 1+500 – 5+670, 6+060 – 7+380, 10+490 - 11+420 – płotek powinien być wykonany z PCV lub innego materiału, (po którym nie będą mogły wspinać się chomiki), wkopane w ziemię na głębokość min. 30 cm o wysokości min. 90 cm nad powierzchnią

ziemi. W ogrodzeniu należy zastosować klapki umożliwiające małym zwierzętom wydostanie się z ogrodzonej strefy i przejście na drugą stronę ogrodzenia (tylko w jedną stronę).

- w pozostałym kilometrażu - płotek powinien być wykonany z siatki o oczkach wielkości maksymalnie 5 mm, o wysokości min. 80 cm, z czego 60 cm to część nadziemna wraz z 10 cm przewieszka, a 20 cm stanowi część podziemna wkopana w grunt.

System siatek zintegrowanych obejmie korpus drogi ekspresowej wraz z rowami przydrożnymi.

14) W miejscach lokalizacji przepustów dla chomika, zastosować ogrodzenie z PCV lub innego materiału, (po którym nie będą mogły wspinać się chomiki), wkopane w ziemię na głębokość min. 30 cm o wysokości min. 90 cm nad powierzchnią ziemi. W ogrodzeniu należy zastosować klapki umożliwiające małym zwierzętom wydostanie się z ogrodzonej strefy i przejście na drugą stronę ogrodzenia (tylko w jedną stronę).

15) Furtki w ogrodzeniu drogi ekspresowej wyposażać w mechanizmy samozamykające i zaprojektować tak, aby przestrzeń pomiędzy skrzydłami furty a słupkami ogrodzenia i podłożem, nie były większe niż szerokość najmniejszych oczek w siatce ogrodzenia drogi. Furtki powinny otwierać się wyłącznie w kierunku przeciwnym do pasa drogowego.

16) Ogrodzenie drogowe musi spełniać następujące warunki:

- ogrodzenie należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający;

- w przypadku przebiegu drogi w wykopie, ogrodzenie musi być zlokalizowane przy krawędzi wykopu w zalecanej odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi (przypadku braku możliwości technicznych, odległość ta może ulec zmniejszeniu);

- w przypadku przebiegu drogi na nasypie, ogrodzenie musi być zlokalizowane możliwie blisko podstawy nasypu;

- w przypadku przechodzenia ogrodzenia nad rowem odwadniającym drogę ekspresową, rów ten należy przykryć (zarurować), lub zastosować konstrukcję, zabezpieczającą przed przedostawaniem się zwierząt na pas ruchu, z jednoczesnym zachowaniem przepływu wody (np. w formie stalowych krat lub płyt perforowanych);

- w przypadku przechodzenia ogrodzenia przez pasy technologiczne należy zastosować dodatkowe rozwiązania zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów na ww. pasy (np. poprzez stosowanie gumowych uszczelnień);

- ogrodzenie należy skonstruować w taki sposób, by naprowadzało zwierzęta na przejścia, łączyło się w sposób płynny ze wszystkimi obiektami umożliwiającymi migrację zwierząt (mosty, estakady, przejścia górne i dolne), tak aby nie pozostała pusta przestrzeń między tymi obiektami/ekranami antyolśnieniowymi, a ogrodzeniem, uniemożliwiając przedostanie się zwierząt na pas drogowy;

- 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; odstępstwa od tego wymogu mogą wynikać jedynie z braku możliwości technicznych oraz ukształtowania terenu;

- ogrodzenie drogowe należy prowadzić jako długie odcinki proste, bez gwałtownych załamań (zalecane jednorazowe załamania, nie większe niż 15°);

- rozstaw słupów w ogrodzeniu drogowym nie powinien przekraczać 300 cm.

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 w rozumieniu art.75 ust.3 ustawy z dnia z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2024 r. poz. 54). Nie stwierdzam potrzeby kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 35 ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U z 2023 r. poz. 1336 ze zm.) (art. 6 Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).

III. Nakładam obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:

1. Należy objąć 3 letnim monitoringiem wykonywanym w 3, 4 i 5 roku po oddaniu inwestycji do użytkowania w zakresie:

1) Monitoring wykorzystywania przejść dla zwierząt, szczelności wygradzeń ochronno-naprowadzających oraz urządzeń o funkcji ekologicznej

Zaleca się przeprowadzenie monitoringu w celu ustalenia skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących. Monitoring powinien być przeprowadzony w zakresie wykorzystania przejść dla zwierząt (dla wszystkich przejść), wykorzystania rur uciezkowych oraz szczelności wygradzeń ochronno – naprowadzających. Na podstawie monitoringu powinna zostać przeprowadzona analiza skuteczności zastosowanych rozwiązań i ewentualnie wskazane potrzebne rozwiązania uzupełniające. Monitoring powinien zostać wykonany przez specjalistów z zakresu teriologii, herpetologii, chiropterologii i botaniki.

2) W trakcie monitoringu należy dokonać kompleksowej oceny stanu technicznego przejść i obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt, ogrodzeń ochronnych i naprowadzających dla zwierząt, trwałości zagospodarowania powierzchni przejść i obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt, stanu zachowania roślinności na przejściach (osłonowej, naprowadzającej), występowania pułapek antropogenicznych oraz pod względem penetracji przez ludzi. Monitoring stanu technicznego i zagospodarowania obiektu należy rozpocząć rok po oddaniu danego obiektu do użytkowania, w tym:

- kontrola drożności przepustów suchych - zaleca się przeprowadzanie 3 krotne w ciągu roku;
- kontrola drożności przepustów zespolonych z ciekami - na początku roku (wczesną wiosną) oraz po każdym wezbraniu wód;
- kontrola mikrosiedlisk - co najmniej raz w roku, wczesną wiosną - najpóźniej do 15 kwietnia, ogrodzenia ochronne i naprowadzające;
- kontrola ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla małych zwierząt (w tym płazów), 3 razy w ciągu roku: przed migracjami wiosennymi (luty-marzec), przed migracjami młodych osobników (koniec maja-początek czerwca), przed migracjami jesiennymi (sierpień). W trakcie sezonowych migracji płazów,

kontrola szczelności ogrodzeń powinna odbywać się każdorazowo po przeprowadzonych pracach utrzymaniowych, mogących uszkodzić ogrodzenia, np. wykaszanie traw, czyszczenie rowów także po zdarzeniach ekstremalnych typu powódź;

- kontrola rozwoju roślinności (prowadzenie nasadzeń uzupełniających drzew i krzewów w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek) co najmniej raz w roku (w okresie czerwiec-lipiec).
2. Za każdy rok prowadzenia nadzoru przyrodniczego należy przygotować stosowne sprawozdanie z realizacji wszystkich zadań nadzoru przyrodniczego, które należy przekazać każdorazowo do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie do 2 miesięcy po zakończeniu pełnego roku realizacji inwestycji.
3. Za każdy rok prowadzenia monitoringu wykorzystywania przejść dla zwierząt i szczelności wygrodzeń ochronno-naprowadzających należy przygotować raport i przekazać go do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie do 3 miesięcy od zakończenia pełnego roku monitoringu.

IV. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania ustaleń dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

1. Należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, mających na celu zapewnienie ochrony terenów podlegających ochronie akustycznej oraz określenie rzeczywistego oddziaływania hałasu na te tereny.

Wykonanie analizy hałasu wprowadzonego do środowiska w związku z eksploatacją drogi ekspresowej S17, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną, określoną przez Ministra Środowiska poprzez:

- 1) pomiar średniodobowego natężenia ruchu pojazdów;
- 2) procedurę obliczeniową w stosunku do wszystkich terenów chronionych akustycznie z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w punkcie b);
- 3) procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów w reprezentatywnych punktach o orientacyjnej lokalizacji:

LP	RECEPTOR	STRONA	WOJEWÓDZTWO	GMINA	DZIAŁKA	OBRĘB
1	R05	P	Lubelskie	Zamość	39	Łapiguz
2	R44	L	Lubelskie	Zamość	76/10	Borowina Sitaniecka

2. Należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie prawidłowości wykonania urządzeń o funkcji ekologicznej, tj. przejść i przepustów dla zwierząt, zabezpieczeń zbiorników retencyjnych, ogrodzeń dla płazów oraz chomików.

Analizą porealizacyjną należy objąć cały odcinek planowanej do budowy drogi.

Analizę porealizacyjną należy sporządzić w terminie po upływie 12 miesięcy od dnia oddania rozpatrywanego odcinka drogi ekspresowej S17 do użytkowania i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

- V. Wymagania w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania** – z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika, konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w punkcie IV sentencji niniejszej decyzji.
- VI. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art.72 ust.1 ustawy ooś.**

W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy dokonać:

- 1) Weryfikacji stanu zagospodarowania terenu w rejonie przedsięwzięcia w zakresie lokalizacji terenów i obiektów chronionych przed hałasem.
- 2) Weryfikacji prognoz średniodobowego natężenia ruchu pojazdów w oparciu o aktualne dane z najnowszego Generalnego Pomiaru Ruchu.
- 3) Weryfikacji parametrów technicznych i lokalizacji zaproponowanych ekranów akustycznych.
- 4) Weryfikacji konieczności zastosowania dodatkowych rozwiązań technicznych ograniczających możliwość powstawania i rozchodzenia się hałasu z dylatacji obiektów inżynierskich np. w postaci nakładek wyciszających lub osłon akustycznych mocowanych pod dylatacją.
- 5) Weryfikacji lokalizacji punktów wyznaczonych do wykonania pomiarów hałasu w terenie w ramach analizy porealizacyjnej.
- 6) Weryfikacji i doprecyzowania zagadnień dotyczących odwodnienia projektowanej drogi w zakresie zastosowanych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do odbiorników w sposób niepowodujący wpływu na stan jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz wyznaczonych dla nich celów środowiskowych.
- 7) Weryfikacji i uszczegółowienia: lokalizacji, rodzaju i parametrów planowanych przejść dla zwierząt. Ponadto weryfikacji zastosowanych rozwiązań minimalizujących i zabezpieczających chomiki europejskie przed przedostaniem na pas drogowy.

VII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 04.01.2022 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął wniosek Skarbu Państwa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin, reprezentowanej przez Pana

o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne, część 3 - odc. realizacyjny nr 5: węzeł "Zamość Sitaniec" bez węzła - węzeł "Zamość Wschód" bez węzła", który został uzupełniony w dniu 08.02.2022 r. oraz w dniu 02.03.2022 r.

Zgodnie z § 2 ust. 1, pkt 31, § 3 ust. 1 pkt 67 oraz § 3 ust. 1 pkt 7 i § 3 ust. 1 pkt 67 w powiązaniu z § 3 ust. 2 pkt. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), planowane przedsięwzięcie zaliczono do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze 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 (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku dołączono dokumenty wymagane zgodnie z art. 74 ww. ustawy ooś, tj:

1. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z wersją elektroniczną opracowany przez Mosty Katowice Sp. z o.o.
2. Poświadczony przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
3. Mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej.
4. Pełnomocnictwo dla Pana

Przedstawiony przez Wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzupełnieniami odpowiada wymogom art. 66 ustawy ooś.

W trybie art. 21 ustawy ooś 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 38/2022.) oraz o raporcie o oddziaływaniu na środowisko (nr wpisu 39/2022).

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 z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 572) zapewniono stronom udział w postępowaniu.

Stosownie do art. 49, 41 i art. 61 § 4 Kpa oraz art. 73 ust. 1, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit.a ustawy ooś zawiadomiono strony postępowania 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 właściwych miejscowo Urzędów Gminy Zamość i Sitno (obwieszczenie z dnia 2 marca 2022 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.3 zawiadamiające o wszczęciu postępowania administracyjnego, wystąpieniu do Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie o wydanie opinii/uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia).

Zgodnie z procedurą oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy ooś wystąpiono pismem znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.4 z dnia 2 marca 2022 r. o opinię Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w

Lublinie oraz uzgodnienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie. O powyższym poinformowano strony ww. obwieszczeniem wydanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 2 marca 2022 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.3.

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy o oś przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskano wymagane ustawą opinie i uzgodnienia 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 ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, krajobraz, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami oraz dostępność złóż kopalin, ryzyko wystąpienia poważnych awarii i katastrof naturalnych i budowlanych. Rozważono także możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz określono wymagania realizacji inwestycji i wymagany zakres monitoringu.

W związku z wystąpieniem, o którym mowa powyżej znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.4 z dnia 2 marca 2022 r. o opinię Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz uzgodnienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie otrzymano:

– w dniu 25.03.2022 r. pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie znak: LU RZŚ 4360 18 2022 AK z dnia 25.03.2022 r. wzywające do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,

– w dniu 01.04.2022 r. opinię Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie z dnia 30.03.2022 r., znak: DNS-NZ 7016 31 2022 uzgadniającą warunki realizacji przedsięwzięcia z następującą uwagą, którą uwzględniono w niniejszej decyzji: *„Przy realizacji prac związanych z kolizją planowanego przedsięwzięcia z istniejącymi liniami napowietrznymi wysokiego napięcia należy zagospodarowanie terenu i prace budowlane organizować w taki sposób, aby prace budowlane w obrębie tych linii odbywały się ze szczególnym uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ludzi, w tym z uwzględnieniem zasad określonych w rozdziale 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. Nr 47, poz.401)”.*

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił pismem znak WOOŚ.420.1.2021.KPR.6 z dnia 13 kwietnia 2022 r. do Inwestora o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko załączając także pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie, o którym mowa powyżej.

W dniu 30.05.2022 r. wpłynęło pismo z prośbą o przedłużenie terminu na złożenie wyjaśnień. W odpowiedzi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 14.06.2022 r. przychylił się do prośby. W dniu 22.07.2022 r. wpłynęło pismo z ponowną prośbą o przedłużenie terminu na złożenie wyjaśnień.

W dniu 12.07.2022 r. wpłynął wniosek Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot podpisany przez Pana o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z załączonej opinii eksperckiej "Ocena przyrodnicza terenu inwestycji pod kątem występowania chomika europejskiego na planowanej trasie ekspresowej S17 w ramach projektu „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne – część 3 – odcinek realizacyjny nr 6: węzeł "Zamość Sitaniec" bez węzła – węzła "Zamość Wschód" bez węzła", na okoliczność: błędów w zastosowanej metodyce dot. inwentaryzacji chomika europejskiego; braku rzetelnej oceny rozmieszczenia i zagęszczenia populacji chomika europejskiego w obszarze planowanej inwestycji, który uniemożliwia przeprowadzenie poprawnej oceny oddziaływania drogi S-17 na ten gatunek i zaplanowanie właściwych działań minimalizujących; konieczności przeprowadzenia rzetelnej inwentaryzacji w bieżącym roku, w optymalnym okresie (bezpośrednio po zakończeniu żniw) i zaplanowanie działań minimalizujących w formie najlepiej dostosowanej do rzeczywistych potrzeb gatunku.

W odpowiedzi na ww. wniosek Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.9 z dnia 25 lipca 2022 r. poinformował, że możliwość składania uwag i wniosków jest możliwa zgodnie z art. 33, 34 i 79 ustawy ooś przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowy drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne, część 3 - odc. realizacyjny nr 5: węzeł "Zamość Sitaniec" bez węzła - węzeł "Zamość Wschód" bez węzła" możliwość składania uwag i wniosków jest możliwa zgodnie z art. 33, 34 i 79 ustawy ooś przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach kiedy organ właściwy do jej wydania zapewni możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Poinformował także, że w chwili kiedy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wyznaczy termin przeprowadzenia postępowania z udziałem społeczeństwa wszystkie dowody wniesione w wyznaczonym terminie w sprawie zostaną wzięte pod uwagę w toku wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W chwili obecnej zgodnie z obowiązującymi przepisami uwagi i wnioski dowodowe mogą wnosić strony postępowania. Poinformowano także, że istnieje możliwość dopuszczenia do uczestniczenia w postępowaniu organizacji ekologicznych, które powołując się na swoje cele statutowe, zgłoszą chęć uczestniczenia w określonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa; uczestniczą w nim na prawach strony, jeżeli prowadzą działalność statutową w zakresie ochrony środowiska lub ochrony przyrody, przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia tego postępowania. Ponadto na podstawie art. 31 § 1 pkt 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r., poz. 572) organizacja społeczna może w sprawie dotyczącej innej osoby występować z żądaniem dopuszczenia jej do udziału w postępowaniu, jeżeli jest to uzasadnione celami statutowymi tej organizacji i gdy przemawia za tym interes społeczny.

W dniu 02.08.2022 roku wpłynęło od pełnomocnika Inwestora pismo z dnia 01.08.2022 r. z wyjaśnieniami i uzupełnieniami raportu o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko, które pismem z dnia 03.08.2023 r. zostało przekazane do ponownego zaopiniowania do Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz celem uzgodnienia do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie. O powyższym zawiadomiono strony 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 właściwych miejscowo Urzędów Gminy Zamość i Sitno (obwieszczenie z dnia 03.08.2022 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.11).

W dniu 22.08.2022 r. wpłynął wniosek Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot podpisany przez Pana

w którym poinformowano o tym, że w treści wniosku Stowarzyszenia z dnia 12 lipca 2022 r. jednoznacznie wskazano na żądanie dopuszczenia w postępowaniu dowodu z dokumentu prywatnego w postaci załączonej opinii eksperckiej. Wnioski dowodowe w sprawie może zaś składać wyłącznie strona postępowania administracyjnego w sprawie (podmiot na prawach strony), a nie społeczeństwo w ramach procedury udziału społeczeństwa w postępowaniu środowiskowym. Z ostrożności procesowej Stowarzyszenie uściśla swoje pismo z dnia 12 lipca 2022 r. wskazując, iż stanowiło ono zgłoszenie udziału Stowarzyszenia w postępowaniu i wnosi o przeprowadzenie wskazanego w tym piśmie dowodu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił do Inwestora pismem z dnia 28 września 2022 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.13 oraz ponownie pismem znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.19 z 9 listopada 2022 r. w związku z dopuszczeniem przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie nowego dowodu w sprawie tj. ww. opinii eksperckiej przekazanej przez Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot - o odniesienie się do zagadnień w niej zawartych.

W dniu 30.08.2022 r. wpłynęło:

- postanowienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie z dnia 29.08.2022 r. znak: LU.RZŚ.4360.18.2022.AK, uzgadniające realizację przedsięwzięcia oraz określające warunki jego realizacji.

- pismo Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie z dnia 25.08.2022 r., znak: DNS-NZ 7016 130 2022, że podtrzymane jest stanowisko zajęte w opinii z dnia 30.03.2022 znak: DNS-NZ 7016 31 2022 uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia. w Lublinie z dnia 29.08.2022 r. znak: LU.RZŚ.4360.18.2022.AK, uzgadniające realizację przedsięwzięcia oraz określające warunki jego realizacji.

Pismem z dnia 28 września 2022 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.14 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił ponownie do Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie i do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie o wydanie opinii/uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia z uwagi na wpływ nowego dowodu w sprawie tj. opinii eksperckiej, o której mowa powyżej przekazanej przez Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot. O powyższym poinformowano strony obwieszczeniem wydanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 28 września 2022 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.15.

Pismem z dnia 10.10.2022 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie poinformowało, że dnia 29 sierpnia 2022 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie wydał postanowienie znak: LU.RZŚ.4360.18.2022.AK, uzgadniające realizację przedsięwzięcia oraz określił warunki jego realizacji. Przedłożona opinia ekspercka pn. „Ocena przyrodnicza terenu inwestycji pod kątem występowania chomika europejskiego na planowanej trasie ekspresowej S17 w ramach projektu „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne” - część 3 – odcinek realizacyjny nr 6: węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła - węzeł „Zamość Wschód” bez węzła” nie zawiera nowych dowodów w zakresie oddziaływania

przedsięwzięcia na cele środowiskowe mających wpływ na rozstrzygnięcie sprawy przez tut. Organ.

Pismem z dnia 13.10.2022 r. Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko zajęte w opinii z dnia 30.03.2022 r. w której uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

W dniu 7.11.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zawiadomił strony postępowania o przedłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi na skomplikowany charakter sprawy 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 właściwych miejscowo Urzędów Gmin Sitno i Zamość (obwieszczenie z dnia 07.11.2022 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.17).

W wyniku przeprowadzonej analizy dokumentacji w tym przedłożonego uzupełnienia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wezwał pismem z dnia 9 listopada 2022 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.19 Inwestora do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie w zakresie ochrony powietrza i przedłożenie odpowiedzi na pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.13 z dnia 28.09.2022 r. w którym organ prosił o odniesienie się do zagadnień zawartych w nowym dowodzie, który został dopuszczony przez organ tj. opinii eksperckiej pn. „Ocena przyrodnicza terenu inwestycji pod kątem występowania chomika europejskiego na planowanej trasie ekspresowej S17 w ramach projektu „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne - część 3-odcinek realizacyjny nr 6: węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła – węzeł „Zamość Wschód” bez węzła” przekazanej przez Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot.

W dniu 19.12.2022 r., 23.01.2023 r., 24.02.2023 r. wpłynęły pismo z prośbą o przedłużenie terminu na złożenie wyjaśnień. W odpowiedzi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismami przychylił się do prośby.

W dniu 27.01.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zawiadomił strony postępowania o przedłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi na skomplikowany charakter sprawy 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 właściwych miejscowo Urzędów Gminy Zamość i Sitno (obwieszczenie z dnia 27.01.2023 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.22).

W związku z wejściem w życie w dniu 17 lutego 2023 r. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300), działając na podstawie art. 50 Kodeksu postępowania administracyjnego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wezwał pismem WOOŚ.420.1.2022.KPR.25 z dnia 20.03.2023 r. Inwestora o przedłożenie raportu zgodnego z aktualnymi przepisami prawnymi w tym zakresie. Ponadto z uwagi na brak przedstawienia wydruków zanieczyszczeń powietrza, o które wnoszono przy poprzednim uzupełnieniu ponownie wezwano Inwestora o uzupełnienie, także wskazano, że należy ponownie dokonać analizy wariantów przedsięwzięcia zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś. W dniu 24.04.2023 r. wpłynęło pismo przekazujące ujednolicony raport ooś wraz z wyjaśnieniami.

W dniu 26.04.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zawiadomił strony postępowania o przedłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi na skomplikowany charakter sprawy 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 właściwych miejscowo Urzędów Gminy Zamość i Sitno (obwieszczenie z dnia 26.04.2023 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.30).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wezwał pismem z dnia 19.05.2023 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.32 Inwestora do przedłożenia wyjaśnień oraz uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia w zakresie ochrony powietrza. W dniu 06.06.2023 r. wpłynęły stosowne uzupełnienia.

Pismem znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.33 z dnia 13.06.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przekazał uzupełnienie raportu do ponownego zaopiniowania do Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz celem uzgodnienia do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie. O powyższym zawiadomiono strony postępowania poprzez ww. 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 właściwych miejscowo Urzędów Gminy Zamość i Sitno (obwieszczenie z dnia 13.06.2023 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.34).

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie w dniu 07.07.2023 r. wydało postanowienie uzgadniające znak: LU.RZŚ.4360.18.2022.AK.

Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem znak: DNS-NZ.7016.55.2023 z dnia 07.07.2023 r. poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko zajęte w opinii z 30.03.2022 r., znak: DNS-NZ.7016.31.2022 oraz w piśmie z dnia 25.08.2022 r. znak: DNS-NZ.7016.130.2022 oraz w piśmie z dnia 13.10.2022 r. w których uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

W dniu 31.07.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zawiadomił strony postępowania o przedłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi na skomplikowany charakter sprawy 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 właściwych miejscowo Urzędów Gminy Zamość i Sitno (obwieszczenie z dnia 31.07.2023 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.36).

Zgodnie z postanowieniami art. 79 ust. 1 ustawy ooś zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, zapewniając dostęp do dokumentacji przez 30 dni licząc od dnia podania informacji do publicznej wiadomości tj. od dnia 17.08.2023 r. do 15.09.2023 r. z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli się zapoznać z niezbędną dokumentacją sprawy. O powyższym poinformowano obwieszczeniem wydanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie obwieszczenie z dnia 14.08.2023 r. znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR.38. Obwieszczenie przekazano do właściwych Urzędów Gminy Zamość i Sitno.

W ramach przeprowadzonego postępowania oraz postępowania z udziałem społeczeństwa wpłynęły uwagi i wnioski:

1. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot - za pośrednictwem e-puap

Lp.	UWAGI I WNIOSKI	STANOWISKO ORGANU
1.	Zaprezentowane w raporcie działania minimalizujące w postaci przejść dla zwierząt są, w odniesieniu do chomika, niewystarczające nawet biorąc pod uwagę jedynie dane przedstawione przez autorów – w tabeli 134 na stronie 267 przedstawiającej zestawienie kolizji wariantów drogi z siedliskami chronionych gatunków ssaków wskazano cztery miejsca kolizji dla wariantu nr 2 zielonego (preferowanego przez inwestora) tj. w km 1+850, 2+450, 4+000 oraz 5+670. Z analizy wykazu przejść dla zwierząt (tabele 216 i 217, strony 483-487) wynika, że zakłada się lokalizację przejść w zbyt dużej odległości od siebie a także, że jedynie w otoczeniu dwóch siedlisk zaplanowano przejścia (P/PZM w km 3+834 i PZM-2.5 w km 3+964 dla siedliska w km 4+000 oraz P/PZM w km 5+900 dla siedliska w km 5+670). Chomik europejski należy do gatunków o stosunkowo słabo poznanych wymaganiach i preferencjach względem przejść dla zwierząt, europejskie badania w tym zakresie są szczątkowe, w Polsce nie prowadzono w ogóle takich obserwacji. Na podstawie zagranicznych doświadczeń, w siedliskach występowania gatunku przejścia dla chomików powinny być rozmieszczone w odległości od siebie nie większej niż 300 m (Tissier i Handrich 2017). Z dostępnej literatury (Breuer et al 2016, Lanz, Kaminsky 2011, Mammen et al 2009) wynika, że właściwe byłoby zastosowanie przepustów o przekroju okrągłym lub prostokątnym i małym – średnica 0,6-0,8 m/światło 1,0x1,0m. Wyniki obserwacji niemieckich wskazują jako konieczne połączenie przepustów z pełnymi ogrodzeniami naprowadzającymi (ogrodzenia siatkowe są forsowane, zgodnie z zaleceniami ekspertów powinno ono mieć wysokość nad ziemią 50 cm, pionowa ściana powinna być wykonana z materiałów o gładkiej powierzchni z tworzyw sztucznych o dużej sztywności z płyt stalowych lub polimerobetonu) oraz ograniczenie prowadzenia dróg równoległych do wylotów przejść z właściwą ich nawierzchnią – rozwiązaniem najkorzystniejszym jest stosowanie nawierzchni dróg gospodarczych/serwisowych utwardzonych jedynie w śladach kół (kruszywo) z pozostawieniem pasa roślinności pośrodku.	Wniosek dot. konieczności uwzględnienia działań minimalizujących został wzięty pod uwagę. W ujednoliconej wersji raportu dokonano ponownej analizy możliwości zwiększenia liczby przejść dla zwierząt, dostępnych dla chomika, w wyniku której zostanie zaprojektowana sieć przejść umożliwiająca lokalne przemieszczenia tego gatunku. Metodyka inwentaryzacji chomika europejskiego przyjęta na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko budowy drogi ekspresowej S17 pozwoliła na oszacowanie zasięgu populacji chomika w rejonie planowanego przedsięwzięcia i oszacowanie zagęszczenia populacji chomika w rejonie planowanego przedsięwzięcia. Na podstawie tych informacji zaproponowano działania minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na populację chomika na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Powtarzalność wyników uzyskanych przez dwa różne zespoły, w dwóch różnych okresach badawczych wskazuje na prawidłowe rozpoznanie środowiska pod kątem chomika. Na podstawie wiedzy o rozmieszczeniu i zagęszczeniu populacji chomika oraz w efekcie prowadzonego do tej pory postępowania zaproponowano działania minimalizujące na etapie realizacji przedsięwzięcia i zaprojektowano rozwiązania chroniące zwierzęta w czasie eksploatacji drogi. Proces budowy znajdzie się pod kontrolą nadzoru przyrodniczego, w tym teriologicznego. Pod jego kontrolą zostaną wykonane bieżące przeglądy stanu technicznego zabezpieczeń placu budowy (płotków tymczasowych), okresowe przeglądy terenu budowy w celu stwierdzenia obecności zwierząt i ewentualne odłowy chomików. Odłowy obejmą wszystkie występujące na terenie budowy osobniki, również niezależnie od chwilowego zagęszczenia populacji. W raporcie zalecono ponadto, aby zajęcie terenów rolniczych wykonać wiosną, po zakończeniu hibernacji przez chomika, a przed przystąpieniem do rozrodu lub w sierpniu, po zakończeniu okresu rozrodczego a przed rozpoczęciem hibernacji. W tym okresie zwierzęta odłowić pułapkami żywołownymi i przesiedlić na tereny wskazane przez nadzór teriologiczny. Rodzaj proponowanych działań nie jest zależny od chwilowego zagęszczenia populacji ani od przestrzennego rozkładu nor w danym sezonie. Dla etapu eksploatacji wskazano na konieczność budowy przejść dla zwierząt, średnich małych i płazów oraz zintegrowania siatki drogowej na całej długości drogi z płotkami dla małych zwierząt. Na odcinku pomiędzy łąkami rowu R-E (km 0+850) a Łąkami Czarne Potoku (7+500) zaprojektowano łącznie 10 przejść dla zwierząt (średnio co 665 m) Na odcinku poniżej łąk Czarne Potoku (od 10+300 do 11+300) zaprojektowano 4 przejścia dla zwierząt (średnio co 250 m). W obu przypadkach zagęszczenie przejść jest wyższe niż zalecane w poradniku projektowania przejść dla zwierząt (PPPZ) dla terenów polnych i zabudowanych (zalecane zagęszczenie to co 1 km) i zbliża się do zagęszczenia zalecanego dla cennych, chronionych terenów przyrodniczych (co 0,5 km dla kontynentalnych i krajowych korytarzy ekologicznych, otoczenie parków narodowych, rezerwatów przyrody, obszarów Natura 2000) do jakich jednak terenu przedsięwzięcia nie można przyporządkować.

	Zanikanie populacji chomika, pospolitego dawniej szkodnika upraw i spichlerzy, wynika głównie ze zmian, jakie zachodzą w agrocenozach (zmiana struktury upraw, intensyfikacja prac polowych, silna chemizacja) ale też odłogowanie pól. Nie bez znaczenia jest też presja drapieżników. Znaczenie sieci drogowej jest drugorzędne na tle wyżej wspomnianych zmian zachodzących w dotychczasowych siedliskach chomika. W świetle powyższego, informacje zgromadzone w inwentaryzacji przyrodniczej są wystarczające do zaproponowania działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na populację chomika na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Rodzaj działań proponowanych dla etapu realizacji nie jest zależny od chwilowego zagęszczenia populacji ani od przestrzennego rozkładu nor w danym sezonie. Zagęszczenie projektowanych przejść dla zwierząt spełnia wymagania PPPZ i zapewnia populacjom chomika przepływ genów i różnicowanie genetyczne w warunkach typowych oraz zasiedlanie nowych siedlisk w przypadku okresowego przegęszczenia lub osłabienia populacji po jednej stronie drogi. Projekt został w maksymalnym stopniu dostosowany do przebiegu w siedliskach chomika europejskiego i sama droga nie będzie stanowiła dla gatunku znaczącego zagrożenia. W niniejszej decyzji nałożono obowiązek: 3 letniego monitoringu po oddaniu inwestycji do użytkowania w zakresie m.in. oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących. Nałożono także obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko min. także w tym zakresie oraz wykonania analizy porealizacyjnej.
--	---

2. MARBET WIL Sp. z o.o. pismo o wpisanie poniższych warunków do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

Lp.	UWAGI I WNIOSKI	STANOWISKO ORGANU
1	Zobowiązać Inwestora do tego aby w fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania nie powodujących jakiegokolwiek zużycia wody, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych bez użycia wody, w razie ich braku stosować technologie minimalizującą zużycie wody. W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych w ponad połowie z odpadów, a w razie ich braku stosować technologie minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców. W fazie projektowania, budowy i produkcji wykorzystywać odpady, materiały z recyklingu i ekologiczne, w tym poprzez pozyskiwanie materiałów spełniające wymagania tzw. gospodarki o obiegu zamkniętym tj. produkowane z wykorzystaniem kruszyw z recyklingu i odpadów oraz charakteryzujących się możliwością ponownego wykorzystania. W fazie realizacji stosować technologie nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, a jeśli to niemożliwe zaopatrzenie wodę dla węzłów betoniarskich prowadzić z istniejących ujęć wód	Kwestie dot. użycia określonych materiałów i surowców przekraczają kompetencje organu określone przepisami ustawy ooś w zakresie ocen oddziaływania na środowisko. Wniosek o wpisanie wskazanych ww. warunków do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w brzmieniu wskazanym przez Wnoszącego nie został uwzględniony, gdyż obowiązek uwzględnienia ochrony środowiska w trakcie prac budowlanych nałożony jest na inwestora realizującego przedsięwzięcie przepisami art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54). Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest dokumentem, który wskazuje jakie rodzaje odpadów mogą powstać na etapie budowy i eksploatacji inwestycji i na sposób ich zagospodarowania w oparciu o stosowne przepisy prawne, aby nie stanowiły zagrożenia dla środowiska. W odniesieniu do uwag dot. gospodarki wodno-ściekowej Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie uzyskał uzgodnienie RZGW-wyspecjalizowanego organu w sprawach ocen wodnoprawnych, które to stanowisko znalazło odzwierciedlenie w sentencji niniejszej decyzji.

	podziemnych.	
--	--------------	--

3. Pismo P. .

Lp.	UWAGI I WNIOSKI	STANOWISKO ORGANU
1	Zdecydowany sprzeciw wobec projektowanego przebiegu trasy. Planowana inwestycja doprowadzi do zniszczenia terenów o wysokich wartościach rolniczych (utrata potencjału rolniczego), przyrodniczych i krajobrazowych. Pozbawi właścicieli możliwości jakiegokolwiek przejazdu z fragmentu, który znajduje się po południowej części trasy, do fragmentu, który znajdzie się po północnej jej stronie. Nastąpi podział jednego, zwartego pola uprawnego na dwa mniejsze, położonych po przeciwnych stronach drogi.	Uwaga dot. kwestii przebiegu lokalizacji inwestycji, w tym gospodarowania nieruchomościami przekraczają kompetencje tut. organu określone przepisami ustawy ooś w zakresie ocen oddziaływania na środowisko i nie są przedmiotem rozpoznania w prowadzonym przez ten organ postępowaniu. Dla potrzeb oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym zasoby przyrodnicze i funkcje ekologiczne terenu przeznaczanego pod przedsięwzięcie i terenów otaczających Inwestor wykonał inwentaryzację przyrodniczą. Inwentaryzacja przeprowadzona została w zakresie stwierdzenia występowania gatunków roślin, grzybów oraz siedlisk podlegających ochronie oraz wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej (DP) oraz II Załączniku Dyrektywy Siedliskowej (DS) gatunków zwierząt. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawarte są zalecenia, które ograniczą oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym realizacja prac pod nadzorem przyrodniczym. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono także obowiązek wykonania monitoringu, analizy porealizacyjnej, ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Projekt poza głównym ciągiem SI7 uwzględnia również drogi dojazdowe do pól. Zgodnie z opracowywaną dokumentacją projektową wszystkie tereny przyległe do projektowanej drogi w tym działki wynikające z podziału posiadać będą zapewnione skomunikowanie z drogi obsługującej niższej kategorii - lokalnej drogi dojazdowej.
2	Brak informowania o planach drogi.	Strony postępowania były informowane o czynnościach organu prowadzącego postępowanie ws. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na każdym etapie postępowania i miały możliwość wnoszenia uwag i wniosków. W trakcie przeprowadzonego postępowania miała miejsce procedura udziału społeczeństwa, w ramach których każdy mógł składać uwagi i wnioski.

4. Pisma P. za pośrednictwem e-mail

Lp.	UWAGI I WNIOSKI	STANOWISKO ORGANU
1.	Droga przechodzi przez działki będące własnością wnoszącego uwagi i wnioski, co negatywnie wpłynie na możliwość zamieszkania na tym terenie. Na terenie pola występują różne gatunki zwierząt.	Uwagi nie dotyczą niniejszego postępowania. Grupa działek wskazana we wniosku nie wchodzi w kolizję z przedsięwzięciem, którego dotyczy niniejsze postępowanie tzn. nie leży w zakresie odcinka realizacyjnego nr 5 od węzła „Zamość Sitaniec” bez węzła - węzeł „Zamość Wschód” bez węzła. Odległość do przedsięwzięcia przekracza 1,7 km. Brak możliwości wpływu przedsięwzięcia na możliwość zagospodarowania tych działek i warunki ich użytkowania (na przykład zamieszkania).
2.	W przeszłości dokonywane próby zmiany planu zagospodarowania przestrzennego z pola na działki budowlane – uzyskano decyzję odmowną.	Opinia negatywna zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Sitno wyrażona w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie znak: RDOŚ 06-WST III/7041/076/09Is, z dnia 27.05.2009 roku, odnosiła się do wyznaczenia śródpolnych terenów zabudowy

		mieszkaniowej przebiegających prostopadle do już istniejących głównych pasm zabudowy, zlokalizowanych wzdłuż dróg publicznych w miejscowości Jarosławiec, tj. na działkach o numerach ewid.: 495/2 1379, 1368/11 oraz przedłużenia już istniejącego pasma zabudowy na końcówce ciągu pieszo-jezdnego w Sitnie na działce numerze ewid. 463/1. Opinia podyktowana była wymogami ochrony przyrody wynikającymi z częściowego ograniczenia funkcji ekologicznych terenów rolniczych, traktowanych jako żerowiska ptaków drapieżnych bytujących na terenie obszaru Natura 2000 (wówczas projektowany jako Dolina Górnej Siniochy oraz w śródpolnych kompleksach leśnych, jak również dla drobnej fauny polnej. Oddziaływania na środowisko przyrodnicze przedmiotowego przedsięwzięcia nie były objęte analizą w postanowieniu RDOŚ z 2009 roku ponieważ w tamtym czasie nie planowano jego realizacji.
--	--	---

5. Pismo P. _____ za pośrednictwem e-mail _____

UWAGI I WNIOSKI		STANOWISKO ORGANU
Lp.		
1	Współwłaściciel działek 492/1-9 w miejscowości Jarosławiec w gminie Sitno. Planowany przebieg trasy przebiega przez działki 495/1, 495/2, 495/4, 495/7. Chciałbym zgłosić moją negatywną opinię co do planowanego przebiegu trasy. W przeszłości dokonywane próby zmiany planu zagospodarowania przestrzennego z pola na działki budowlane – uzyskano decyzję odmowną (bliskość Obszaru Natura 2000 oraz bytujące na naszej działce ptaki). Udało się przekształcić jedynie część działki 495. Dodatkowo planowana trasa znajdująca się bezpośrednio przy działkach budowlanych wpłynie negatywnie na komfort życia. Planowany kilkumetrowy nasyp oraz brak barier akustycznych uniemożliwi spokojne życie na tych terenach.	Uwagi nie dotyczą niniejszego postępowania. Grupa działek wskazana we wniosku nie wchodzi w kolizję z przedsięwzięciem, którego dotyczy mniejsza procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tzn. nie leży w zakresie odcinka realizacyjnego nr 5 od węzła „Zamość Sitaniec” bez węzła - węzeł „Zamość Wschód” bez węzła Odległość do przedsięwzięcia przekracza 1,5 km Brak możliwości wpływu przedsięwzięcia na możliwość zagospodarowania tych działek i warunki ich użytkowania (na przykład zamieszkania).

Pismem z dnia 12.10. 2023 r. RDOŚ w Lublinie zwrócił się do Inwestora o zajęcie stanowiska wobec zgłoszonych przez społeczeństwo uwag do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W dn. 06.11.2023 r. wpłynęło pismo Inwestora przekazujące odpowiedź Inwestora na uwagi i wnioski wniesione w ramach udziału społeczeństwa.

W dniu 13.10.2023 r. wpłynęło pismo Inwestora o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

W dniu 30.10.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zawiadomił strony postępowania o przedłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi na skomplikowany charakter sprawy poprzez obwieszczenie znak: WOOŚ.420.1.2022.KPR 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 właściwych miejscowo Urzędów: Gminy Zamość i Sitno.

Zgodnie z art. 10 k.p.a. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony o możliwości zapoznania się z zebraną w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego dokumentacją dot. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego postępowania poprzez obwieszczenie

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak: WOOS.420.1.2022.KPR z dnia 05.01.2024 r.

Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów: Gminy Zamość i Sitno.

W dniu 20 maja 2024 r. wpłynęło do RDOŚ w Lublinie pismo GDDKiA O/Lublin z informacją o zmianie pełnomocnika w niniejszej sprawie oraz przekazano pełnomocnictwo dla Pana

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

Na podstawie art.80 ust.2 właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej.

Projektowana drogi S17 na odcinku na odcinku „Zamość Sitaniec” bez węzła - węzeł „Zamość Wschód” bez węzła przebiega w województwie lubelskim, w powiecie zamojskim, na terenie gmin: Zamość i Sitno.

Zakres zadania inwestycyjnego obejmuje:

- budowę dwujezdniowej drogi klasy S,
- budowę węzła,
- przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu drogi ekspresowej oraz w ciągu dróg krzyżujących się z drogą ekspresową,
- zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do projektowanej drogi,
- wzmocnienie podłoża gruntowego,
- budowę urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę,
- budowę obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu,
- budowę przejazdów awaryjnych,
- budowę ogrodzenia drogi,
- budowę sieci i infrastruktury związanej z drogą,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej,
- wykonanie budowli regulacyjnych na ciekach, w rejonie projektowanych obiektów,
- usunięcie kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania terenu (m.in. wyburzenia, rozbiórki, przywrócenie przyłączy, przeniesienie obiektów podlegających ochronie).

Inwestycja wpłynie bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, skrócenie czasu przejazdu, eliminację zatorów drogowych, zmniejszenie niekorzystnej emisji spalin i hałasu drogowego, zmniejszenie ilości wypadków drogowych oraz, biorąc pod uwagę inne zrealizowane już inwestycje, w znaczącym stopniu przyczyni się do rozwoju gospodarczego terenów, przez które będzie przebiegać.

W przedłożonym raporcie oś Inwestor przedstawił analizę wariantową przedmiotowego przedsięwzięcia. W raporcie zawarto informację, że przeprowadzono konsultacje społeczne, które pozwoliły na wstępną ocenę zaproponowanych rozwiązań przez

zainteresowane strony i zapoznanie się z oddolnymi oczekiwaniami względem planowanego przedsięwzięcia. Najwięcej głosów poparcia uzyskał wariant nr 2 (zielony), który zdaniem zainteresowanych stron, swoim przebiegiem jest najbardziej oddalony od zabudowy mieszkalnej i powoduje najmniejszą liczbę wyburzeń.

Warianty przedsięwzięcia przedstawiają się następująco:

Nazwa wariantu	Pikietaż początkowy	Pikietaż końcowy około	Długość odcinka [km] około
Wariant 1 fioletowy	0+000	11+437	11,44
Wariant 2 zielony	0+000	11+327	11,33
Wariant 3 niebieski	0+000	11+529	11,53

Wariant 2 zielony - wariant wybrany do realizacji i racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska:

Na odcinku między węzłami "Zamość Sitaniec" oraz "Zamość Północ" trasa biegnie w sposób zbliżony do terenu zagospodarowanego pod drogę ekspresową zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Zamość. Ze względu na planowany węzeł "Zamość Północ" z drogą wojewódzką nr 843, a także gęstą zabudowę w obrębie jego lokalizacji trasa wchodzi w kolizję z linią WN. Ponadto jednym z głównych założeń jest odsunięcie trasy od obszaru zabudowanego w miejscowości Czołki, co osiągnięto poprzez zastosowanie odcinka prostego między łukami o zgodnym kierunku zwrotu, a także przecięcie z DW843 pod kątem ok. 75°. Węzeł "Zamość Północ" wykonany został jako WB częściowo bezkolizyjny typu Karo, na którym relacje nadrzędne w ciągu drogi ekspresowej odbywają się bezkolizyjnie poprzez pasy włączania i wyłączania, natomiast na drodze wojewódzkiej nr 843 występuje skrzyżowanie. W ramach wariantowania węzła, w ciągu drogi wojewódzkiej wykonano dwa małe ronda po obu stronach drogi ekspresowej S17 oraz wariant z jednym dużym rondem pod drogą ekspresową.

W km ok. 7+500 trasa przebiega w pobliżu stacji pomiarowej gazu, po jej zachodniej stronie. Przecięcie z linią hutniczą nr 65 realizowane jest pod kątem ok. 60°. Przedmiotowy wariant stanowi najkrótszy spośród przedstawionych. Początek niwelety drogi S17 stanowi dowiązanie do opracowania odcinka realizacyjnego nr 4 będącego w fazie koncepcji programowej. Droga S17 od km 0+000 do km 1+000 prowadzona jest w niewielkim nasypie od 0,6 m do 3,75 m z uwagi na lokalizację przepustów na suchych dolinach, przejścia dla zwierząt małych oraz średnich. Następnie od km 1+000 do 2+600 niweleta S17 prowadzona jest po terenie istniejącym lub w niewielkim wykopie z uwagi na brak konieczności wykonywania urządzeń odwodnieniowych oraz ochrony środowiska a także w celu pozyskania materiału potrzebnego do wbudowania w nasyp. Od km 2+800 do km 3+300 niweleta drogi S17 zagłębiona zostaje bardziej w teren, lokalnie do głębokości 4,9 m w celu przeprowadzenia przejścia górnego dla zwierząt średnich w km 3+005 na poziomie terenu. Od km 3+400 do 3+800 droga prowadzona jest na poziomie terenu a następnie przekracza szeroką dolinę niewielkim nasypem, w której w centralnym punkcie przewidziano zabudowę przejścia dla zwierząt małych w km 3+964. Następnie do km 5+100 droga S17 prowadzona jest w niewielkim, dochodzącym do 1,5m wykopie, w celu wybudowania jak najniższego nasypu w ciągu drogi gminnej 110379L w km 4+237, która przebiega wiaduktem nad S17 oraz wbudowania pozyskanego materiału w nasyp zaprojektowany do przeprowadzenia dołem drogi wojewódzkiej nr 843 na której przewidziano węzeł drogowy „Zamość Północ”. Przejazd górą w ciągu drogi S17 wynika z

bliskości zabudowy mieszkaniowej oraz kilku skrzyżowań wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 843, która poprowadzona górą spowodowałaby konieczność wyburzeń większej ilości budynków, odcięcie nieruchomości od drogi publicznej oraz lokalizację skrzyżowań do znacznych nasypach. Następnie od km 6+400 do km 6+800 droga S17 przekracza kolejną dolinę nasypem do 3,2m wysokości, na której przewidziano przepust w km 6+496 oraz przejście dla małych zwierząt w km 6+549, za którą droga S17 schodzi w niewielki wykop głębokości 2,5m i następnie wznosi się aby przekroczyć drogę gminną nr 116281L w km 7+711, która przebiega pod S17. Następnie niweleta drogi S17 uwarunkowana została przepustem w km 8+524 oraz wysokim poziomem wód gruntowych w tym rejonie, dlatego prowadzona jest w niewielkim około 1m nasypie. Od km 8+900 do km 9+500 niweleta prowadzona jest w nasypie w celu przekroczenia rzeki Czarny Potok w km 9+125, gdzie zlokalizowano także przejście dla zwierząt średnich. Następnie droga S17 przechodzi wiaduktem nad linią kolejową LHS w km 10+330 a następnie opada w celu dowiązania do odcinka sąsiedniego.

Przeanalizowano także wariant prowadzenia niwelety drogi ekspresowej S17 w poziomie terenu, gdzie droga gminna 116281L przebiega wiaduktem nad drogą S17. Z uwagi na bliskość stacji pomiarowej gazu, zmieniono przebieg drogi gminnej 116281L i poprowadzono wiaduktem w km 7+519 unikając kolizji ze stacją. Rozwiązanie redukuje ilość nasypów drogi ekspresowej S17, przy zwiększeniu zakresu przebudowy drogi gminnej oraz zajętości terenu.

Racjonalne warianty alternatywne:

Wariant 1 fioletowy

Głównym założeniem trasy jest ominięcie istniejącej zabudowy, a także wykorzystanie korytarza przeznaczonego pod S17 zgodnie ze Studium gm. Zamość. Na początkowym odcinku między węzłami "Zamość Sitaniec" oraz "Zamość Północ" trasa przebiega co do zasady zgodnie ze wspomnianym Studium. W rejonie projektowanego węzła z DW 843 droga koliduje z istniejącą linią WN, natomiast projektowany przebieg pozwala na odsunięcie trasy od zabudowań po północnej stronie S17. Węzeł "Zamość Północ" wykonany został jako WB częściowo bezkolizyjny typu Karo, na którym relacje nadrzędne w ciągu drogi ekspresowej odbywają się bezkolizyjnie poprzez pasy włączania i wyłączania, natomiast na drodze wojewódzkiej nr 843 występuje skrzyżowanie. W ramach wariantowania węzła, w ciągu drogi wojewódzkiej wykonano dwa małe ronda po obu stronach drogi ekspresowej S17 oraz wariant z jednym dużym rondem pod drogą ekspresową. W km ok. 7+500 trasa przebiega w pobliżu stacji pomiarowej gazu po jej wschodniej stronie. Przecięcie z linią hutniczą nr 65 realizowane jest pod kątem ok. 65°. Ze względu na wspomnianą stację pomiarową gazu oraz dowiązanie do odcinka realizacyjnego nr 6 projektowana trasa odbiega od korytarza pod drogę ekspresową przewidzianego w MPZP gminy Sitno.

Początek niwelety drogi S17 stanowi dowiązanie do opracowania odcinka realizacyjnego nr 4 będącego w fazie koncepcji programowej. Droga S17 od km 000 do km 1+100 prowadzona jest w niewielkim nasypie od 0,8 m do 3,75 m z uwagi na lokalizację przepustów na suchych dolinach, przejścia dla zwierząt małych oraz średnich. Następnie od km 1+100 do 2+500 niweleta S17 prowadzona jest po terenie istniejącym z uwagi na brak konieczności wykonywania urządzeń odwodnieniowych oraz ochrony środowiska.

Od km 2+500 do km 3+600 niweleta drogi S17 przebiega w wykopie dochodzącym do głębokości 5m z uwagi na zbilansowanie robót ziemnych oraz w celu przeprowadzenia przejścia dla zwierząt średnich w km 3+020 bez jego nadmiernego wyniesienia w terenie.

Od km 3+800 do 4+100 droga przekracza szeroką dolinę niewielkim nasypem, w której w centralnym punkcie przewidziano zabudowę przepustu w km 3+976. Następnie do km 4+900 droga S17 prowadzona jest w niewielkim, dochodzącym do 2m wykopie, w celu wbudowania pozyskanego materiału w nasyp zaprojektowany do przeprowadzenia dołem drogi wojewódzkiej nr 843 na której przewidziano węzeł drogowy „Zamość Północ”. Przejazd górą w ciągu drogi S17 wynika z bliskości zabudowy mieszkaniowej oraz kilku skrzyżowań wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 843, która poprowadzona górą spowodowałaby konieczność wyburzeń większej ilości budynków, odcięcie nieruchomości od drogi publicznej oraz lokalizację skrzyżowań do znacznych nasypach. Następnie od km 6+400 do km 6+900 droga S17 przekracza kolejną dolinę nasypem do 3m wysokości, na której przewidziano przejście dla małych zwierząt oraz przepust. Następnie droga S17 przechodzi w wykop w celu pozyskania materiału do wbudowania w nasyp konieczny do przekroczenia drogi gminnej 116281 w km 7+655. Nasyp w ciągu drogi ekspresowej S17 wynika z bezpośredniego sąsiedztwa stacji redukcyjnej gazu, w rejonie której przebiegają liczne podziemne sieci gazu. Prowadzenie drogi w nasypie zapewni możliwość zabezpieczenia sieci będących w kolizji, bez konieczności ich przebudowy w przypadku prowadzenia drogi po terenie. Lokalizacja przejazdu górą w ciągu drogi gminnej 115281 spowoduje utrudnienia w obsłudze stacji oraz w dojeździe do niej, który nie będzie możliwy bezpośrednio z wiaduktu nad S17. Od km 8+600 do km 9+500 niweleta prowadzona jest w niewielkim nasypie z uwagi na wysoki poziom wód gruntowych oraz przepusty na suchych dolinach a także w celu przekroczenia rzeki Czarny Potok w km 9+309, gdzie zlokalizowano także przejście dla zwierząt średnich. Następnie droga S17 przechodzi wiaduktem nad linią kolejową LHS w km 10+444 a następnie opada w celu dowiązania do odcinka sąsiedniego.

Wariant 3 niebieski

Głównym założeniem trasy jest uniknięcie kolizji z istniejącą linią WN 220 kV i obszarami archeologicznymi. Pierwszy odcinek międzywęzłowy wykorzystuje granice istniejących pól celem ograniczenia w skutkach ich rozbicia oraz został znacznie odsunięty od wspomnianej sieci. W rejonie węzła trasa koliduje z istniejącą zabudową po północnej stronie S17. Przecięcie z DW843 realizowane jest pod kątem zbliżonym do 90°. Węzeł "Zamość Północ" wykonany został jako WB częściowo bezkolizyjny typu Karo, na którym relacje nadrzędne w ciągu drogi ekspresowej odbywają się bezkolizyjnie poprzez pasy włączania i wyłączania, natomiast na drodze wojewódzkiej nr 843 występuje skrzyżowanie. W ramach wariantowania węzła, w ciągu drogi wojewódzkiej wykonano dwa małe ronda po obu stronach drogi ekspresowej S17 oraz wariant z jednym dużym rondem pod droga ekspresową.

Za węzłem "Zamość Północ" ominięte zostały obszary archeologiczne oraz stacja pomiarowa gazu, a wysunięcie trasy w kierunku wschodnim pozwala na zwiększenie kąta przecięcia z linią hutniczą do ok. 70° oraz odsunięcie od istniejących budynków w miejscowości Szopinek po zachodniej stronie projektowanej drogi. Przedmiotowy wariant stanowi najdłuższy spośród przedstawionych.

Początek niwelety drogi S17 stanowi dowiązanie do opracowania odcinka realizacyjnego nr 4 będącego w fazie koncepcji programowej. Droga S17 od km 000 do km 1+300 prowadzona jest w niewielkim nasypie od 0,5 m do 3,7 5m z uwagi na lokalizację przepustów na suchych dolinach, przejścia dla zwierząt małych oraz średnich.

Następnie od km 1+300 do 2+700 niweleta S17 prowadzona jest w niewielkim wykopie z uwagi na brak konieczności wykonywania urządzeń odwodnieniowych oraz ochrony

środowiska oraz w celu pozyskania materiału potrzebnego do wbudowania w nasyp. Od km 2+700 do km 3+300 niweleta drogi S17 w nasypie dochodzącym do 4,5 m wysokości w celu przeprowadzenia przejścia dolnego dla zwierząt średnich w km 3+047. Od km 3+300 do 4+100 droga prowadzona jest w wykopie głębokości do 2,0m oraz przekracza szeroką dolinę niewielkim nasypem, w której w centralnym punkcie przewidziano zabudowę przejścia dla zwierząt małych w km 3+962. Następnie do km 5+200 droga S17 prowadzona jest w niewielkim, dochodzącym do 2 m wykopie, w celu wybudowania jak najniższego nasypu w ciągu drogi gminnej 110379L w km 4+229, która przebiega wiaduktem nad S17 oraz wbudowania pozyskanego materiału w nasyp zaprojektowany do przeprowadzenia dołem drogi wojewódzkiej nr 843 na której przewidziano węzeł drogowy „Zamość Północ”. Przejazd górą w ciągu drogi S17 wynika z bliskości zabudowy mieszkaniowej oraz kilku skrzyżowań wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 843, która poprowadzona górą spowodowałaby konieczność wyburzeń większej ilości budynków, odcięcie nieruchomości od drogi publicznej oraz lokalizację skrzyżowań do znacznych nasypach. Następnie od km 6+300 do km 7+100 droga S17 przekracza kolejną dolinę nasypem do 3,5 m wysokości, na której przewidziano przepust w km 6+516. Następnie od km 7+200 do km 8+200 droga S17 przechodzi w wykop w celu pozyskania materiału do wbudowania w nasyp konieczny do przekroczenia dwóch przepustów na suchych dolinach oraz w celu minimalizacji nasypu w ciągu drogi gminnej 116281L która przechodzi nad S17. Od km 9+100 do km 9+800 niweleta prowadzona jest w nasypie w celu przekroczenia rzeki Czarny Potok w km 9+439, gdzie zlokalizowano także przejście dla zwierząt średnich. Następnie droga S17 przechodzi wiaduktem nad linią kolejową LHS a następnie opada w celu dowiązania do odcinka sąsiedniego.

W przedłożonym raporcie przeprowadzono analizę wielokryterialną. Na podstawie przeanalizowanych w raporcie danych wybrano kryteria, które zostały wykorzystane do porównania wariantów – w celu wybrania najkorzystniejszego.

Kryteria dotyczące jednego zagadnienia zestawiono w grupy tematyczne, zaś całość analizy podzielono na następujące grupy:

- uwarunkowania terenowe;
- wody podziemne i powierzchniowe;
- funkcjonowanie ekosystemów;
- obszary chronione, oddziaływanie na krajowy system ochrony przyrody;
- kolizje z korytarzami ekologicznymi;
- dziedzictwo kulturowe;
- kolizje z chronionymi siedliskami;
- klimat akustyczny;
- uwarunkowania społeczne.

Rozpatrywane warianty porównano w analizie dla każdego z wymienionych kryteriów. Dla każdej grupy ustalono rangę wagi, a dla poszczególnych kryteriów uznaniowo w zależności od hierarchii analizowanych zagadnień.

Z analizy wielokryterialnej wynika, że wariantem najkorzystniejszym jest wariant 2 zielony. Wariant ten jest także proponowanym przez wnioskodawcę jako preferowany i uzyskał największą ilość głosów poparcia wśród mieszkańców.

W niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 80 ustawy o oś zostały wzięte pod uwagę wyniki opinii i uzgodnień właściwych organów, ustalenia

zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia związana jest z emisją hałasu do środowiska.

Jak wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko w obszarze planowanego przedsięwzięcia występują tereny zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej oraz zabudowy usługowej głównie w rejonie miejscowości Sitaniec Kolonia, Łapiguz, Czołki, Szopinek. Planowany przebieg drogi ekspresowej S17 krzyżuje się z istniejącymi drogami publicznymi – drogą wojewódzką nr 843, 2 drogami powiatowymi oraz 7 drogami gminnymi.

Lokalizację i rodzaj terenów i obiektów chronionych przed hałasem określono na podstawie zapisów obowiązujących, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w miejscach gdzie ich brak – na podstawie zaświadczeń właściwego organu, zgodnie z art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 54).

W raporcie przedstawiono rodzaje i odległość najbliższych obiektów chronionych przed hałasem względem projektowanej drogi ekspresowej w każdym wariantcie. Wskazano, że zabudowania chronione przed hałasem zlokalizowane są w odległości:

- od ok. 38,7 m do ok. 495,7 m (wariant 1) i jest to głównie zabudowa zagrodowa i mieszkaniowa, jednorodzinna;
- od ok. 43,7 m do ok. 495,7 m (wariant 2) i jest to głównie zabudowa zagrodowa i mieszkaniowa, jednorodzinna;
- od ok. 1,2 m do ok. 495,7 m (wariant 3) i jest to głównie zabudowa zagrodowa i mieszkaniowa, jednorodzinna.

W raporcie określono następujące poziomy dopuszczalne hałasu na podstawie zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

(t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112) – tabela 1 załącznika do ww. rozporządzenia, kolumna „Drogi i linie kolejowe”:

- zabudowa zagrodowa: pora dnia 65 dB(A), pora nocy 56 dB(A);
- zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna: pora dnia 61 dB(A), pora nocy 56 dB(A).

W wariantcie nr 2, preferowanym zostaną wykonane wyburzenia 1 budynku mieszkalnego oraz 2 obiektów gospodarczych, kolidujących z przebiegiem przedsięwzięcia.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono informacje dotyczące sytuacji niepodejmowania przedsięwzięcia, tj. funkcjonowania dotychczasowego układu komunikacyjnego w postaci drogi krajowej nr 17.

Wskazano, że prognozowane średniodobowe natężenie ruchu pojazdów w sytuacji niepodejmowania przedsięwzięcia ukształtowało się następująco:

- na rok 2020 – do 16421 pojazdów;
- na rok 2025 – do ok. 19376 pojazdów;
- na rok 2035 – do ok. 22827 pojazdów;

W aneksie do raportu o oddziaływaniu na środowisko wskazano, że prognoza średniodobowego natężenia ruchu pojazdów została ustalona na podstawie danych, pochodzących z Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2015 r. Wybór źródła danych uzasadniono terminem wykonania raportu o oddziaływaniu na środowisko, złożonego w dniu 4 stycznia 2022 r. Wskazano, że na dzień złożenia raportu o oddziaływaniu

przedsięwzięcia na środowisko nie były dostępne dane z Generalnego Pomiaru Ruchu, wykonanego w latach 2020-2021.

W sentencji niniejszej decyzji wskazano na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W zakresie ponownej oceny oddziaływania na środowisko określono konieczność przedstawienia danych dotyczących średniodobowego natężenia ruchu na podstawie aktualnych danych z Generalnego Pomiaru Ruchu.

W raporcie przedstawiono moc akustyczną pojazdów poruszających się po drodze krajowej nr 17 z uwzględnieniem zaprognozowanego, średniodobowego natężenia ruchu pojazdów, odrębnie dla pory dnia i pory nocy.

Na podstawie wykonanej analizy akustycznej dla sytuacji niepodejmowania przedsięwzięcia wykazano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku dla terenów chronionych przed hałasem, zlokalizowanych przy istniejącym przebiegu drogi krajowej nr 17. Ponadto stwierdzono również ryzyko niekorzystnego oddziaływania drgań na ww. zabudowę, która jest w niektórych miejscach zlokalizowana blisko krawędzi drogi.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu w związku z prowadzeniem prac wyburzeniowych, przygotowawczych, ziemnych, budowlanych. Prace te będą wykonywane przy wykorzystaniu maszyn budowlanych i pojazdów transportowych m.in.: koparko-spycharka, ubijak wibracyjny, młot pneumatyczny, frezarka nawierzchni, rozścielacz asfaltu, równiarka uniwersalna, walec ogumiony lub statyczny oraz środki transportu dowożące materiały budowlane – samochody samowyładowcze. Wszystkie maszyny i pojazdy będą spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., nr 263, poz. 2202 ze zm.). W raporcie wskazano, że poziom mocy akustycznej maszyn i pojazdów budowlanych nie będzie przekraczać wartości 106 dB. W raporcie wskazano, że na etapie realizacji przewidywany jest przejazd ok. 77 maszyn i pojazdów w ciągu dnia. Ze względu na charakterystykę procesu budowlanego oraz konieczność wykorzystania maszyn i pojazdów o wysokich mocach akustycznych całkowite wyeliminowanie emisji hałasu do środowiska jest mało efektywne. W celu ograniczenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu w związku z wykonywaniem prac na etapie realizacji podjęte będą następujące działania:

- w sąsiedztwie budynków mieszkalnych prace budowlane będą wykonywane w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 - 22.00 z wyłączeniem tzw. etapów robót ciągłych wykluczających możliwość ich przerwania w porze nocnej;
- ograniczenie do minimum jednoczesnej pracy kilku maszyn kwalifikowanych jako ciężki sprzęt budowlany w tym samym miejscu;
- w rejonie zabudowy chronionej przed hałasem ograniczenie do pory dnia pracy urządzeń generujących drgania i wysoki poziom hałasu;
- używanie sprzętu sprawnego technicznie, o możliwie najniższych mocach akustycznych.

Zmiana klimatu akustycznego na etapie realizacji będzie miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót), nie kumulujący się w środowisku i lokalizujący się wokół skupionego frontu robót.

Źródłem hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie ruch pojazdów. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono prognozę średniodobowego natężenia ruchu drogowego. Wskazano, że w roku 2025 w wariantcie inwestycyjnym łączne średniodobowe

natężenie ruchu wyniesie od ok. 10626 do ok. 10862 pojazdów, zaś w 2035 r. – od ok. 12959 do ok. 13671 pojazdów. Ponadto przedstawiono również natężenie ruchu pojazdów na drodze wojewódzkiej nr 843 przecinającej planowaną inwestycję: rok 2025 od ok. 3366 do ok. 6308 pojazdów oraz w roku 2035 od ok. 4177 do ok. 6576 pojazdów.

W celu określenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu w związku z eksploatacją przedmiotowej drogi ekspresowej w raporcie przedstawiono założenia i wyniki przeprowadzonej analizy akustycznej. W sposób szczegółowy opisano zastosowaną metodę obliczeniową. Wyniki analiz akustycznych przedstawiono w formie tabelarycznej (wartości prognozowanego poziomu hałasu dla zabudowy wymagającej ochrony akustycznej, zlokalizowanej w otoczeniu przedmiotowej inwestycji) oraz graficznej (w postaci izolinii równoważnego poziomu dźwięku, wraz z zasięgiem hałasu, dla pory dnia i nocy). Analizę oddziaływania planowanej drogi dokonano dla następujących horyzontów czasowych 2025 i 2035 r. W obliczeniach uwzględniono również ruch pojazdów na krzyżujących się z przedsięwzięciem drogach publicznych.

Punkty obliczeniowe zlokalizowano zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., nr 140, poz. 824 ze zm.).

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko obliczono i wykreślono izolinie równoważnego poziomu hałasu o wartości poziomu dopuszczalnego dla pory dnia i nocy w latach 2025 i 2035. Wyniki prognozowania przedstawiono w postaci map prezentujących lokalizację przedsięwzięcia, tereny i zabudowania chronione przed hałasem oraz izolinie równoważnego poziomu hałasu. W raporcie wykonano analizę skuteczności dostępnych środków technicznych, mających na celu ograniczenie skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu. Na podstawie dokonanej analizy wielokryterialnej ustalono, że najskuteczniejszymi środkami technicznymi będą ekrany akustyczne. W odniesieniu do możliwości zastosowania specjalnej nawierzchni redukującej emisję hałasu do środowiska w aneksie do raportu wskazano na niską skuteczność takich nawierzchni do tłumienia hałasu ruchu na drodze ekspresowej oraz konieczność prowadzenia szczególnych prac utrzymaniowych pod ruchem.

Obliczenia wykonano dla wszystkich wariantów bez zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz z ich uwzględnieniem.

Otrzymano następujące wyniki:

I. Wariant 1 fioletowy

Bez zastosowania ekranów akustycznych

Rok 2025 (tabela 134, 267-270):

1. Zabudowa zagrodowa:

- a) Pora dnia od 48,1 do 67,3 dB(A); przekroczenia od 0,4 do 2,3 dB(A);
- b) Pora nocy od 42,5 do 61,4 dB(A); przekroczenia od 1,0 do 5,4 dB(A);

2. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:

- a) Pora dnia od 50,6 do 63,2 dB(A); przekroczenia od 1,2 do 2,2 dB(A);
- b) Pora nocy od 45,3 do 57,4 dB(A); przekroczenia od 0,4 do 1,4 dB(A);

Rok 2035 (tabela 136, 275-278):

3. Zabudowa zagrodowa:

- a) Pora dnia od 49,1 do 68,2 dB(A); przekroczenia od 1,2 do 3,2 dB(A);
- b) Pora nocy od 43,5 do 62,2 dB(A); przekroczenia od 0,4 do 6,2 dB(A);

4. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:

- a) Pora dnia od 51,4 do 64,1 dB(A); przekroczenia od 0,2 do 3,1 dB(A);
- b) Pora nocy od 46,1 do 58,2 dB(A); przekroczenia od 1,2 do 2,2 dB(A);

Z zastosowaniem ekranów akustycznych

Rok 2025 (tabela 135, 271-274):

- 1. Zabudowa zagrodowa:
 - a) Pora dnia od 48,1 do 60,7 dB(A); brak przekroczeń;
 - b) Pora nocy od 42,5 do 55,0 dB(A); brak przekroczeń;
- 2. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:
 - a) Pora dnia od 50,2 do 60,2 dB(A); brak przekroczeń;
 - b) Pora nocy od 44,9 do 54,4 dB(A); brak przekroczeń;

Rok 2035 (tabela 137, 279-282):

- 3. Zabudowa zagrodowa:
 - a) Pora dnia od 49,1 do 61,5 dB(A); brak przekroczeń;
 - b) Pora nocy od 43,5 do 55,8 dB(A); brak przekroczeń;
- 4. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:
 - a) Pora dnia od 51,1 do 61,0 dB(A); brak przekroczeń;
 - b) Pora nocy od 45,8 do 55,2 dB(A); brak przekroczeń;

II. Wariant 2 zielony

Bez zastosowania ekranów akustycznych

Rok 2025 (tabela 138, 283-286)

- 1. Zabudowa zagrodowa:
 - a) Pora dnia od 48,1 do 66,6 dB(A); przekroczenia od 1,3 do 1,6 dB(A);
 - b) Pora nocy od 42,7 do 60,7 dB(A); przekroczenia od 0,8 do 4,7 dB(A);
- 2. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:
 - a) Pora dnia od 51,2 do 63,1 dB(A); przekroczenia od 0,7 do 2,1 dB(A);
 - b) Pora nocy od 45,9 do 57,2 dB(A); przekroczenia od 0,1 do 1,2 dB(A);

Rok 2035 (tabela 140, 291-294):

- 3. Zabudowa zagrodowa:
 - a) Pora dnia od 49,0 do 67,5 dB(A); przekroczenia od 2,1 do 2,5 dB(A);
 - b) Pora nocy od 43,6 do 61,5 dB(A); przekroczenia od 0,1 do 5,5 dB(A)
- 4. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:
 - a) Pora dnia od 52,1 do 64,0 dB(A); przekroczenia od 0,1 do 3,0 dB(A);
 - b) Pora nocy od 46,8 do 58,1 dB(A); przekroczenia od 0,9 do 2,1 dB(A);

Z zastosowaniem ekranów akustycznych

Rok 2025 (tabela 139 287-290):

- 1. Zabudowa zagrodowa:
 - a) Pora dnia od 48,1 do 60,8 dB(A); brak przekroczeń;
 - b) Pora nocy od 42,7 do 55,1 dB(A); brak przekroczeń;
- 2. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:
 - a) Pora dnia od 50,9 do 60,1 dB(A); brak przekroczeń;
 - b) Pora nocy od 45,6 do 54,4 dB(A); brak przekroczeń;

Rok 2035 (tabela 141, 295-298):

- 3. Zabudowa zagrodowa:
 - a) Pora dnia od 49,0 do 61,7 dB(A); brak przekroczeń;
 - b) Pora nocy od 43,6 do 55,9 dB(A); brak przekroczeń;
- 4. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:
 - a) Pora dnia od 51,7 do 61,0 dB(A); brak przekroczeń;
 - b) Pora nocy od 46,4 do 55,2 dB(A); brak przekroczeń;

III. Wariant 3 niebieski

Bez zastosowania ekranów akustycznych

Rok 2025 (tabela 142, 299-302)

1. Zabudowa zagrodowa:

- a) Pora dnia od 47,8 do 67,1 dB(A); przekroczenia od 1,8 do 2,1 dB(A);
- b) Pora nocy od 42,3 do 61,1 dB(A); przekroczenia od 0,3 do 5,1 dB(A);

2. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:

- a) Pora dnia od 51,6 do 64,0 dB(A); przekroczenia od 1,0 do 3,0 dB(A);
- b) Pora nocy od 46,3 do 58,2 dB(A); przekroczenia od 0,4 do 2,2 dB(A);

Rok 2035 (tabela 144, 307-310)

1. Zabudowa zagrodowa:

- a) Pora dnia od 48,7 do 68,0 dB(A); przekroczenia od 0,4 do 3,0 dB(A);
- b) Pora nocy od 43,2 do 62,0 dB(A); przekroczenia od 0,1 do 6,4 dB(A);

2. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:

- a) Pora dnia od 52,4 do 64,9 dB(A); przekroczenia od 0,4 do 3,9 dB(A);
- b) Pora nocy od 47,1 do 59,0 dB(A); przekroczenia od 1,2 do 3,0 dB(A);

Z zastosowaniem ekranów akustycznych

Rok 2025 (tabela 143, 303-306):

1. Zabudowa zagrodowa i mieszkaniowo-usługowa:

- a) Pora dnia od 47,8 do 60,9 dB(A); brak przekroczeń;
- b) Pora nocy od 42,3 do 55,7 dB(A); brak przekroczeń;

2. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:

- a) Pora dnia od 48,7 do 49,7 dB(A); brak przekroczeń;
- b) Pora nocy od 43,2 do 54,3 dB(A); brak przekroczeń;

Rok 2035 (tabela 145, 311-314)

1. Zabudowa zagrodowa:

- a) Pora dnia od 48,7 do 61,7 dB(A); brak przekroczeń;
- b) Pora nocy od 43,2 do 56,0 dB(A); brak przekroczeń;

2. Zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna:

- a) Pora dnia od 49,6 do 60,5 dB(A); brak przekroczeń;
- b) Pora nocy od 44,1 do 55,0 dB(A); brak przekroczeń;

Na podstawie wykonanych obliczeń wykazano, że eksploatacja przedsięwzięcia będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Wobec powyższego w raporcie wskazano na konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych.

W raporcie przedstawiono wyniki analizy dotyczącej możliwości zastosowania różnorodnych rozwiązań przeciwhałasowych m.in. ekranów akustycznych, wykupu nieruchomości, wałów ziemnych, zieleni izolacyjnej. Uwzględniając kryteria m.in. dostępność terenu, skuteczność, wartość ekonomiczna, efekt krajobrazowy, akceptacja społeczna wskazano panelowe ekrany akustyczne jako najbardziej optymalne rozwiązanie do ochrony środowiska przed hałasem, generowanym wskutek eksploatacji drogi ekspresowej S17.

Po wykonaniu analizy akustycznej z uwzględnieniem zaproponowanych rozwiązań wykazano brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zgodnie z §3 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr

140 z 2011r., poz. 824 ze zm.) okresowe pomiary hałasu w środowisku w przypadku hałasu związanego z eksploatacją dróg publicznych o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów lub o procentowym udziale pojazdów ciężkich w potoku ruchu powyżej 20%, w przypadku średniego dobowego ruchu przekraczającego 5 tys. pojazdów – przeprowadza się co 5 lat.

W raporcie i w jego uzupełnieniu odniesiono się do zagadnienia emisji drgań do środowiska. Wskazano, że w fazie realizacji emisja drgań będzie spowodowana funkcjonowaniem ciężkiego sprzętu budowlanego tj. maszyn używanych do przygotowania podłoża drogi oraz warstw podbudowy jak również samej nawierzchni drogi. Drgania będą odczuwane głównie przez pracowników obsługujących maszyny budowlane, ale mogą mieć też wpływ na znajdujące się w pobliżu drogi obiekty, znajdujące się w nich urządzenia i ich mieszkańców. Drgania mogą również powodować uszkodzenie elementów nośnych obiektów (pęknięcia i rysy ścian nośnych, filarów), prowadząc tym samym do obniżenia ich wytrzymałości, a także uszkodzenia niekonstrukcyjne takie jak spękania tynków, czy rozluźnienie mocowań drzwi i okien.

Źródłem najbardziej znaczących drgań do środowiska są prace budowlane polegające na wbijaniu pali stosowaniu walców wibracyjnych, wibromłotów itp.

W raporcie podano informację o orientacyjnych wartościach zasięgu strefy wpływów dynamicznych dla wybranych źródeł drgań odnoszących się do średnich warunków gruntowych oraz do budynków o typowej konstrukcji w dobrym stanie technicznym.

Wskazano, że na etapie realizacji może wystąpić oddziaływanie w zakresie drgań względem budynków zlokalizowanych w odległości mniejszej niż 20 m podczas pracy lekkich walców wibracyjnych (do 50 kN) oraz wobec budynków zlokalizowanych w odległości mniejszej niż 60 m podczas pracy ciężkich walców (powyżej 80 kN).

W uzupełnieniu do raportu wskazano, że wykonawca przedsięwzięcia zobowiązany będzie do inwentaryzacji i oceny stanu budynków. Na podstawie oceny stanu budynków zostanie podjęta decyzja o wybraniu do pomiaru zagrożonych budynków i wykonaniu pomiaru w niezbędnym zakresie. Szczegółowe rozwiązania inwentaryzacji, w tym ocena stanu budynków, weryfikacja ewentualnych uszkodzeń i działania w zakresie pomiaru drgań będą określone i realizowane na bieżąco podczas wykonywania prac.

Przedmiotowa droga ekspresowa będzie posiadać nową konstrukcję przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego, co wpłynie na obniżenie możliwości powstawania i przenoszenia drgań. Dodatkowym rozwiązaniem ograniczającym jest przebieg drogi poza obszarami zabudowanymi dodatkowo zmniejszając prawdopodobieństwo zbliżenia się do obiektów wrażliwych na drgania i wystąpienia niekorzystnych interakcji między nimi a drogą. Wszelkie emisje drgań ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko odniesiono się do kwestii skumulowanego oddziaływania hałasu i pól elektromagnetycznych do środowiska z uwagi na planowaną przebudowę napowietrznej linii elektroenergetycznej 110 kV w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedstawiono informację dotyczącą dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, odwołując się do Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. (Dz.U. 2019 r. poz. 2448) – 1 kV/m składowej elektrycznej oraz 60 A/m składowej magnetycznej dla częstotliwości 50 Hz dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową. Na podstawie dostępnych danych literaturowych i wyników badań wskazano, że w odległości 14,5 m od linii 110 kV natężenie pola elektrycznego nie

przekroczy wartości 1 kV/m, natomiast w odległości do 4 m od przewodu linii 110 kV natężenie pola magnetycznego nie przekroczy wartości 10 A/m. Wobec powyższego stwierdzono brak ryzyka przekroczenia dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

W odniesieniu do emisji hałasu od linii elektromagnetycznej w uzupełnieniu do raportu przedstawiono przykładowe wyniki skali i zasięgu emisji hałasu do środowiska z linii elektromagnetycznej o napięciu 110 kV. Równoważny poziom hałasu w środowisku kształtował się następująco:

- Pod linią:
 - o Pora dnia od 36,3 dB(A) do 37,8 dB(A);
 - o Pora nocy od 36,4 dB(A) do 37,9 dB(A);
- W odległości 15 m od osi linii
 - o Pora dnia od 34,8 dB(A) do 36,1 dB(A);
 - o Pora nocy od 34,9 dB(A) do 36,2 dB(A);
- W odległości 30 m od osi linii
 - o Pora dnia od 32,9 dB(A) do 33,9 dB(A);
 - o Pora nocy od 33,0 dB(A) do 34,0 dB(A);
- W odległości 60 m od osi linii
 - o Pora dnia od 28,5 dB(A) do 29,2 dB(A);
 - o Pora nocy od 28,6 dB(A) do 29,2 dB(A);

Na podstawie powyższych wyników, uwzględniając skalę i zasięg oddziaływania przedsięwzięcia oraz lokalizację najbliższych terenów i zabudowy chronionej przed hałasem w uzupełnieniu do raportu stwierdzono, że skumulowane oddziaływanie linii elektroenergetycznej 110 kV i drogi ekspresowej nie przyczyni się do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

W sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w celu doprecyzowania założeń przyjętych w raporcie przy uwzględnieniu informacji o stopniu szczegółowości projektu budowlanego. Ponadto wskazano również na konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu do środowiska.

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie wynikała z pracy maszyn wykorzystywanych do budowy oraz ruchu pojazdów transportujących budowlane. Wystąpi także emisja pyłu podczas wykonywania prac ziemnych, podczas prac związanych z realizacją dolnych przejazdów dla zwierząt, z odsłoniętych powierzchni gruntu i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach, a także emisja węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych. Oddziaływania te będą mieć charakter nieorganizowany i ustąpią z chwilą zakończenia etapu realizacji inwestycji.

Planuje się podjęcie działań minimalizujących wpływ etapu budowy drogi na jakość powietrza. Założono, że stosowany sprzęt budowlany, maszyny i środki transportu będą sprawne technicznie, co ma być potwierdzane aktualnymi badaniami technicznymi. Konserwacja sprzętu powinna odbywać się w przygotowanej bazie zaplecza technicznego. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń z maszyn, środków transportu i przewozów polegać będzie na wykonywaniu przewozów kruszyw i bitumitów pod przykryciem (pod plandeką). Autorzy raportu wskazali na ograniczone możliwości redukcji pylenia z odsłoniętego z roślin terenu i tylko w skrajnych przypadkach (w rejonach zabudowanych, przy pogodzie suchej

i wietrznej) rozważa się okresowe zraszanie odsłoniętego terenu wodą. Zaplecze techniczne i socjalne budowy powinno być zlokalizowane na terenach oddalonych od zabudowy mieszkalnej. Proponowane rozwiązania zostały uwzględnione przy określaniu warunków dla etapu realizacji w niniejszym uzgodnieniu.

Źródłem emisji do powietrza na etapie eksploatacji drogi będzie ruch komunikacyjny. Przeprowadzono prognozę rozkładu przestrzennego emisji zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dla roku 2025 tj. po oddaniu inwestycji do realizacji oraz dla horyzontu czasowego 2035 roku. Symulację rozprzestrzeniania zanieczyszczeń dla projektowanego układu drogowego wykonano programem Operat FB z wyznaczeniem emisji metodą EMEP/Corinair. Rozprzestrzenianie zanieczyszczeń obliczono metodą Caline 3. Na etapie ustalenia obszarów wrażliwych na oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza stwierdzono, że w sąsiedztwie analizowanych odcinków drogowych występują tereny wrażliwe na oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza – tereny zabudowy mieszkaniowej i tereny rolne. Wszystkie budynki zlokalizowane w odległości 5 m od granicy pasa drogowego planowane są do wyburzenia. Dla wariantu istniejącego (bezinwestycyjnego) przyjęto tło zanieczyszczeń w oparciu o dane z GIOŚ - Departament Monitoringu Środowiska, Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Lublinie z dnia 27.05.2021 r. znak: DM/LU/063-1/104/21/RK, zaś dla pozostałych horyzontów czasowych i zanieczyszczeń, dla których nie prowadzi się pomiarów przyjęto 10% wartości dopuszczalnej.

Oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na jakość powietrza oceniono zgodnie z metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu określoną w rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87). Z wykonanej analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu dla przedmiotowego przedsięwzięcia wynika, iż jego funkcjonowanie nie spowoduje przekraczania dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń i wartości odniesienia dla obu analizowanych horyzontów czasowych i wszystkich analizowanych wariantów, a zatem należy stwierdzić, że spełnione będą wymagania w zakresie ochrony powietrza określone w przepisach prawa.

W wariantcie inwestycyjnym, w oparciu o modelowanie wykonane w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, oceniono, że wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego poza tereny zabudowane poprawi warunki przejazdu kierowców oraz warunki bezpieczeństwa mieszkańców. Oddalenie intensywnego ruchu samochodowego od zabudowań zmniejszy oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza na mieszkańców. W dokumentacji oceniono, że planowane przedsięwzięcie wpisuje się w cele i założenia Programu Ochrony Powietrza dla strefy lubelskiej.

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

W ramach realizacji inwestycji przewidziane są do powstania odpady w wyniku: wyburzeń budynków, usuwania kolizji z przecinanymi drogami oraz z uzbrojeniem terenu (sieć wodociągowa, kanalizacyjna, energetyczna, telefoniczna), prac ziemnych, wycinki drzew i krzewów, funkcjonowaniem zaplecza socjalnego pracowników budowy, eksploatacją maszyn drogowych i budowlanych.

Z informacji zawartych w uzupełnieniu do dokumentacji wynika, że w ramach prowadzonych prac budowlanych przewidziany jest odzysk odpadów w ramach prowadzonych prac budowlanych. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2

stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 10) na terenie przedmiotowej inwestycji przewidziany jest odzysk odpadów o następujących kodach:

- 17 01 01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów,
- 17 01 03 – odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia,
- 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 03 02 – mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01,
- 17 05 04 - gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03.

Wykorzystanie odpadów do celów budowlanych w ramach prowadzonych prac związanych z realizacją drogi (poza instalacjami i urządzeniami) może odbywać się po spełnieniu wymagań wynikających z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz. 796).

Odpady inne niż niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w odpowiednich pojemnikach, kontenerach, workach w wydzielonych boksach i sektorach w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy.

Odpady niebezpieczne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie w sposób dostosowany do właściwości chemicznych i fizycznych odpadów w szczelnych, zamykanych pojemnikach wyznaczonym miejscu zaplecza budowy.

Miejsce przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych zostanie wyposażone w zadaszenie celem ograniczenia do minimum oddziaływania czynników atmosferycznych na odpady, utwardzone szczelne podłoże celem ograniczenia do minimum przedostawania się odpadów oraz składników odpadów do środowiska gruntowo – wodnego mogących powodować zanieczyszczenie gleby, ziemi oraz środowiska wodnego. Ponadto miejsce przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych, należy wyposażyć w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków z odpadów.

Pojemność pojemników, kontenerów, worków, boksów, sektorów przeznaczonych do magazynowania odpadów dostosowana będą do masy odpadów wytwarzanych w danym okresie oraz częstotliwości ich odbioru. Odpady będą magazynowane w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów poza przeznaczone do tego celu miejsce, oraz w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów na nieruchomości sąsiadujące z nieruchomością, na której będzie prowadzone magazynowanie odpadów.

Odpady magazynowane będą do momentu przygotowania partii transportowej, lecz nie dłużej niż określają to obowiązujące przepisy prawa (art. 25 ust. 4 ustawy o odpadach), po czym przekazywane będą odpowiednim podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami.

Z informacji zawartych w uzupełnieniu do dokumentacji wynika, że masy ziemne powstających w wyniku prac ziemnych, zostaną w pierwszej kolejności zagospodarowane na terenie przedmiotowej inwestycji pod warunkiem, że nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Nadmiar mas ziemnych zostanie przekazany jako odpad uprawnionym podmiotom celem dalszego zagospodarowania zgodnie z prawem.

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

Właściwa gospodarka odpadami na terenie inwestycji poprzez stworzenie prawidłowych warunków magazynowania odpadów zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 1742), oraz zapewnienie dalszego zagospodarowania wytworzonych odpadów przez uprawnione do tego podmioty w sposób zgodny z przepisami w zakresie ochrony środowiska spowoduje, że emisja odpadów z terenu inwestycji nie będzie stanowiła negatywnego oddziaływania na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP nr 407 typu porowo-szczelinowego Niecka lubelska Chełm - Zamość. W obrębie GZWP 407 główny kredowy użytkowy poziom wodonośny jest słabo izolowany od powierzchni terenu lub stwierdzony jest brak izolacji. Praktycznie na całej długości planowanej drogi główny poziom wodonośny jest bardzo podatny na migracje zanieczyszczeń – o czasie przesączania do 5 lat.

Analizowana inwestycja nie koliduje z ujęciami wód powierzchniowych ani podziemnych, dla których ustanowione zostały strefy ochrony bezpośredniej czy też pośredniej. Rozwiązania projektowe drogi kolidują z jednym siedliskiem, gdzie znajduje się studnia kopana, która pozostaje poza obszarem prowadzenia prac.

Na podstawie Mapy Hydrogeologicznej Polski użytkowe poziomy wodonośne w rejonie projektowanej drogi S17 występują przede wszystkim w utworach węglanowych górnego maestrychtu i lokalnie w utworach czwartorzędowych w dolinach rzecznych. Na większości omawianego obszaru planowanego przedsięwzięcia głównym użytkowym poziomem wodonośnym (GUPW) jest poziom górnokredowy. Jest on jednocześnie pierwszym od powierzchni poziomem wodonośnym. Górnokredowy poziom wodonośny występuje na odcinku od miejscowości Sitaniec Kolonia do miejscowości Łapiguz i od doliny Czarnego Potoku do miejscowości Szopinek. Warstwę wodonośną tworzą spękanе margle lub opoki margliste wieku górnokredowego. Zwierciadło wody jest swobodne, ale lokalnie nieznacznie napięte. Napięcie mogą powodować słabo przepuszczalne utwory lessopodobne leżące w nakładzie lub bardziej ilaste przewarstwienia w obrębie skał węglanowych. Głębokość występowania górnokredowego poziomu wodonośnego w obrębie omawianego odcinka drogi nr 5 wynosi głównie 10 – 50 m. Im bliżej dolin rzecznych, tym głębokość występowania poziomu wodonośnego jest mniejsza i wynosi 10-20 m i 5-10 m. Zbiornik kredowy zasilany jest głównie poprzez infiltrację opadów atmosferycznych oraz w mniejszym stopniu dopływ wód z dalekiego krążenia.

W dolinach rzek pierwszy poziom wodonośny stanowi poziom czwartorzędowy. Poziom czwartorzędowy występujący w północnej części terenu projektowanych prac stanowi poziom podrzędny w stosunku do głównego poziomu wodonośnego. Zwierciadło wody, będące w ścisłej zależności od stanu wód w rzekach, jest zwykle swobodne, lokalnie tylko napięte. Występuje ono płytko pod powierzchnią terenu na głębokości 0 - 1 m, bądź 1 - 2 m p.p.t.

W południowej części projektowanej drogi S17 (północna i południowa część odcinka realizacyjnego nr 5) głównym i jednocześnie pierwszym od powierzchni poziomem wodonośnym jest poziom czwartorzędowo – kredowy (Q – Cr). Warstwę wodonośną tworzą piaski czwartorzędowe oraz torfy i będące w bezpośrednim kontakcie z nimi margle kredowe. Zwierciadło wody ma charakter swobodny lub lekko napięty. Napięcie może być wywołane madami rzecznyimi. Strop warstwy wodonośnej zalega zwykle na głębokości do 5 m p.p.t. W dolinie Czarnego Potoku zwierciadło wody poziomu czwartorzędowo-kredowego

występuje na rzędnych 204 - 217 m n.p.m. Głębokość do warstwy wodonośnej najczęściej jest mniejsza niż 5 m.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej kodem GW200090. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrażone. JCWPd jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. W obrębie JCWPd znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych podziemnych oznaczonych kodami:

- RW20001524239 o nazwie „Łabuńka do Czarnego Potoku”. Odcinek posiada status: silnie zmieniona część wód, typ: P_org - Potok lub struga w dolinie o dużym udziale torfowisk. JCWP jest monitorowana. Stan JCWP oceniono jako zły. Dla JCWP określono cel środowiskowy: dobry potencjał ekologiczny oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [związki tributylocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. JCWP jest przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Cała zlewnia JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacenie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

- RW2000062429 o nazwie „Łabuńka od Czarnego Potoku do ujścia”. Odcinek posiada status: naturalna część wód, typ: RW_wap - Potok lub mała rzeka wyżynna na podłożu węglanowym. JCWP jest monitorowana. Stan JCWP oceniono jako zły. Dla JCWP określono cel środowiskowy: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. JCWP nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz nie jest przeznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Cała zlewnia JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacenie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

W obrębie ww. JCWP znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Obszar inwestycji należy do zlewni rzeki Łabuńki. Sieć rzeczna tworzą ciek: Łabuńka, która jest prawobrzeżnym dopływem Wieprza oraz jej dopływy Farens i Czarny Potok. Projektowana droga koliduje z ciekim Czarny Potok. Inwestycja znajduje się poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią.

Na etapie realizacji inwestycji socjalna część bazy wyposażona zostanie w toalety przyłączone do kanalizacji gminnej lub do zbiorników bezodpływowych. Zbiorniki bezodpływowe będą okresowo opróżniane przez jednostki asenizacyjne. Elementy podstawowego zaplecza socjalnego w postaci przenośnych toalet rozmieszczone będą w rejonie aktualnie prowadzonych prac. Toalety wyposażone będą w zbiorniki bezodpływowe okresowo opróżniane przez jednostki asenizacyjne. Place postojowe i technologiczne baz technicznych na terenach pozbawionych naturalnej warstwy izolacyjnej zostaną zabezpieczone przed infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych, pełnymi płytami betonowymi. Paliwa, materiały eksploatacyjne i odpady będą magazynowane w warunkach kontrolowanych w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed infiltracją jak place technologiczne. Stanowiska narażone na zanieczyszczenie będą wyposażone w sorbenty do wykorzystania w sytuacji awaryjnej. Spływ powierzchniowy z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie ukierunkowany i zabezpieczony przed niekontrolowanym odpływem rowami/korytkami opaskowymi.

Zrzut wód opadowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie zabezpieczony osadnikiem. Wykonawca robót jest zobowiązany do wykorzystywania sprawnego technicznie sprzętu, posiadającego aktualne badania techniczne, zgodnie z jego przeznaczeniem i warunkami eksploatacji określonych przez producenta.

Ze względu na złożoność i wrażliwość lokalnego środowiska hydrologicznego zaplecza techniczne i socjalne nie będą lokalizowane w dolinach przekraczanych cieków. Za bufor wyłączony z zagospodarowania czasowego należy uznać teren w odległości do 50 m od osi przekraczanych cieków lub do 50 m od górnej granicy skarpy doliny cieku, jeśli jest wykształcona.

Przewiduje się konieczność wykonania odwodnień wykopów budowlanych. Zrzut wód z wykopów budowlanych do środowiska będzie zabezpieczony osadnikiem.

Budowa przedmiotowego odcinka drogi S17 stanowi potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne: przekroczenia cieków, możliwość odprowadzenia zanieczyszczeń, możliwość zaburzenia przepływu wód w tym spływu wód powierzchniowych.

Zgodnie z dokumentacją wszystkie warianty inwestycji kolidują z tymi samymi ciekami. Są to rzeka Czarny Potok i kilkadziesiąt rowów. W ramach realizacji inwestycji we wszystkich wariantach projektowana jest przebudowa koryta rzeki Czarny Potok po istniejącym śladzie. W wariantcie preferowanym w km drogi S17 9+125 nastąpi przebudowa cieku Czarny Potok na długości ok. 300 m w tym przełożenie (kształtowanie nowego koryta) na odcinku ok. 215 m. Parametry nowego koryta zostaną dostosowane do istniejących i będą wynosić ok. szerokość dna 3,0 m nachylenie skarp 1:2. Umocnienie koryta zostanie wykonane przy zastosowaniu materiałów naturalnych.

Prace na cieku związane z realizacją mostu, będą miały charakter krótkotrwały a ich uciążliwość ustąpi po wykonaniu prac. Prace będą prowadzone w sposób zapewniający zachowanie ciągłości przepływu w cieku w sposób minimalizujący uciążliwość na środowisko wodno-gruntowe.

Prowadzone prace w dolinie rzeki będą mieć niewielki wpływ na zbiorowiska makrofitów strefy brzegowej. Prace budowlane doprowadzą do punktowego zniszczenia

płatów roślinności nadbrzeżnej w miejscach posadowienia obiektów inżynierskich. Zmiany te nie będą miały wpływu na funkcjonowanie ekosystemu rzecznego, a pełna renaturalizacja pasów technologicznych w strefie przybrzeżnej nastąpi do 2 sezonów wegetacyjnych.

Nie przewiduje się oddziaływania na etapie budowy na skład i liczebność bezkręgowców, fitoplankton rzeki oraz na skład i liczebność ichtiofauny.

Oddziaływania na elementy biologiczne w fazie budowy będzie krótkotrwałe i ograniczone do miejsca prowadzonych prac.

Warunki morfologiczne nie zostaną pogorszone. Przewidziane odpowiednie umocnienia cieku w rejonie drogi pozwolą na ograniczenie erozji przy jednoczesnym zwiększeniu stabilności koryta cieku.

Ryzyko oddziaływania na hydromorfologię cieku jest minimalne. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ograniczone do miejsca prowadzonych prac.

Zastosowane rozwiązania projektowe uwzględniają zachowanie dynamiki przepływów w przekraczanym cieku oraz ich ciągłość i podstawowe parametry hydromorfologiczne.

Kształtowanie nowego koryta cieku nastąpi na niewielkim odcinku a koryto zostanie umocnione przy zastosowaniu materiałów naturalnych z zachowaniem pierwotnego spadku cieku.

Prace budowlane będą prowadzone przy wykorzystaniu sprawnego technicznie sprzętu, a zaplecza budowy rozmieszczone poza korytem i doliną cieku. Zakres wykonywanych prac pozostanie bez wpływu na: temperaturę wody, warunki tlenowe, zanieczyszczenia organiczne oraz zasolenie, zakwaszenie i stężenie substancji biogennych. Może mieć miejsce czasowe pogorszenie parametrów fizyko - chemicznych wód cieku, w zakresie zawiesiny ogólnej (zamulenie koryta). Będzie to jednak oddziaływanie czasowe, które po zakończeniu robót całkowicie zniknie.

Prace dotyczące przebudowy systemu rowów melioracyjnych na etapie realizacji inwestycji mają na celu zachowanie obecnie panujących warunków gruntowo-wodnych i nie dopuszczenie do zaburzeń przepływów wody. W fazie eksploatacji funkcjonalność systemów melioracyjnych zostanie zachowana na poziomie obecnym. Ciągłość przepływu wody zostanie zachowana.

Odwodnienie drogi projektuje się jako powierzchniowe z wyjątkiem odcinków, gdzie ze względu na ukształtowanie geometryczne projektowanej drogi oraz uwarunkowania terenowe nie będzie to możliwe, wówczas przewiduje się odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Ze względu na lokalizację inwestycji w obszarze GZWP, gdzie główny kredowy użytkowy poziom wodonośny jest słabo izolowany od powierzchni terenu lub stwierdzony jest brak izolacji na całym odcinku projektowanej drogi ekspresowej zastosowany zostanie szczelny system odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo lub poprzez wpusty kanalizacyjne systemem rowów szczelnych lub za pomocą kanalizacji deszczowej z zastosowaniem urządzeń oczyszczających (osadniki).

System odwodnienia drogi ekspresowej projektowany jest jako system z retencją (szczelne zbiorniki) i zrzutem wód do naturalnych odbiorników – rowów i cieków przecinających osie poszczególnych wariantów drogi ekspresowej. System odwodnienia będzie zaprojektowany z uwzględnieniem możliwości technicznych odbiorników.

Zaprojektowane szczelne zbiorniki mają za zadanie retencjonowanie wody, która nie może być w danym czasie przekazana do odbiornika, tym samym eliminuje się możliwość powstawania podtopień czy też zalania drogi. Zastosowanie zbiorników

retencyjnych pozwoli na zapewnienie bezkolizyjnego odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników.

Zgodnie z dokumentacją z przeprowadzonych prognozowanych poziomów zanieczyszczeń w wodach deszczowych wynika, że w surowych wodach opadowych mogą mieć miejsce przekroczenia stężeń zawiesin ogólnych. Nie prognozuje się przekroczeń substancji ropopochodnych. Na obecnym etapie projekt uwzględnia budowę systemu odwodnienia wraz z dobranymi do wymogów prawa wymagań urządzeniami retencyjnymi i podczyszczającymi wody (osadniki). Planowane do realizacji przedsięwzięcie, a w szczególności odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do środowiska nie będzie wywierać wpływu na stan ilościowy i jakościowy wód powierzchniowych i podziemnych występujących w rejonie przedsięwzięcia.

Zgodnie z informacją przedstawioną w uzupełnieniu raportu rozwiązania dotyczące odwodnienia analizowanego terenu zostały opracowane zgodnie ze stopniem szczegółowości na etapie wstępnym.

Szczegółowe rozwiązania określone zostaną na późniejszym etapie doszczegółowienia projektu. Jeżeli ze szczegółowych założeń projektowych i wyliczeń zajdzie potrzeba zastosowania separatorów ropopochodnych zostaną one zaprojektowane w taki sposób aby wymagane poziomy stężenia zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach spełniły wymagania warunków z rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311).

Rodzaje awarii, które mogą wpłynąć na jakość wód powierzchniowych i podziemnych to: uwolnienie cieczy mogących zmienić jakość wód, uwolnienie węglowodorów. Ocenia się, że prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkadziesiąt lat lub rzadziej. Na wypadek awarii, w celu zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami niebezpiecznymi zastosowane będą urządzenia odcinające odpływ do odbiornika substancji niebezpiecznych np. zastawki ręczne lub mechaniczne.

Biorąc pod uwagę oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w planie gospodarrowania wodami.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w nowym śladzie. Przebiegać będzie głównie przez tereny otwarte użytkowane rolniczo, częściowo przez tereny zabudowy zagrodowej oraz przez tereny o dużej wrażliwości ekologicznej, tj. dolinę cieku Czarny Potok z siedliskami hydrologicznymi, pełniącą jednocześnie funkcję lokalnego korytarza ekologicznego i trasę migracji zwierząt.

Na etapie oceny zaproponowanych wariantów przedsięwzięcia, w raporcie jako mniej konfliktowy, w zakresie oddziaływania na walory krajobrazowe oraz środowisko przyrodnicze, wskazano wariant 2– zielony.

Dla potrzeb oceny oddziaływania przedsięwzięcia na zasoby przyrody i funkcje ekologiczne terenu przeznaczanego pod przedsięwzięcie i terenów otaczających Inwestor w latach 2019-2020 wykonał inwentaryzację przyrodniczą. Inwentaryzacji podlegał obszar

na odcinku od miejscowości Jarosławiec - punkt na drodze krajowej 74, do miejscowości Sitaniec-Wolica, gdzie planowana do budowy droga łączy się z obecną drogą krajową 17. Długość odcinka około 10 km, szerokość pasa inwentaryzacji 0,4-0,6 km od osi jezdni projektowanej drogi. Badania prowadzono w trzech okresach rozwoju roślinności: wiosennym, letnim i późnoletnim 2020 r.

Inwentaryzacja przeprowadzona została w zakresie stwierdzenia występowania gatunków roślin, grzybów oraz siedlisk podlegających ochronie oraz wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej (DP) oraz II Załączniku Dyrektywy Siedliskowej (DS) gatunków zwierząt. Metodykę zastosowano do inwentaryzacji wszystkich występujących roślin i grzybów z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej oraz objętych ochroną prawną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.

Na podstawie wyników przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono, że dominujące na przebiegu wariantu 2 siedliska, przez które przebiegać będzie planowana do budowy droga, nie wyróżniają się zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej i ponadregionalnej ponadprzeciętnym bogactwem gatunkowym. Nie stwierdzono występowania stanowisk gatunków chronionych grzybów i porostów, roślin ani siedlisk przyrodniczych ważnych dla Wspólnoty Europejskiej, dla których tworzy się sieć Natura 2000. W wariantcie realizacyjnym nie stwierdzono kolizji z ważnymi dla Wspólnoty (prawidłowo zachowanymi) typami siedlisk. Nieliczne, punktowe kolizje ze stanowiskami częściowo chronionego włośnicznika skąpopręcikowego nie wymagają działań minimalizujących. System rowów melioracyjnych będący jego siedliskiem zostanie zachowany, a gatunek nie utraci siedliska.

Ubytek siedlisk antropogenicznych (pól, łąk kośnych lub łąk wilgotnych) jest proporcjonalny do zajętości pasa drogowego względem pasa inwentaryzacji i wynosi średnio około 25% badanego terenu. Wszystkie przekraczane siedliska są szeroko reprezentowane w rejonie opracowania, jak też poza granicami inwentaryzacji.

Realizacja inwestycji będzie wymagała usunięcia drzew kolidujących z trasą planowanej drogi. Powierzchnia planowana do usunięcia nie jest duża, w każdym z wariantów nie stanowi więcej niż 2 ha. Dla Wariantu 2 zielonego, szacunkowa powierzchnia wyniesie ok. 1,26 ha. Są to liczne, drobne płyty zieleni użytkowej (sady, ogrody przydomowe), płyty zadrzewień śródpolnych, towarzyszących ciekowi wodnemu. Wycinkę i karczowanie drzew i zarośli zaleca się prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia.

Dopuszcza się usunięcie drzew w okresie lęgowym pod warunkiem wykluczenia występowania w ich obrębie lęgów ptaków, stwierdzonych w wyniku dokonanego przez specjalistę ornitologa przeglądu przeprowadzonego bezpośrednio przed planowaną wycinką. Drzewa, na których zostanie stwierdzone występowanie lęgów, jak również drzewa sąsiednie rosnące w odległości nie większej niż 50m będą mogły być usunięte poza sezonem lęgowym ptaków. W pasie drogowym planowanego przedsięwzięcia nie występują drzewa objęte ochroną pomnikową.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzono również badania terenowe polegające na inwentaryzacji bezkręgowców, ryb, płazów, gadów, ptaków, nietoperzy oraz ssaków korzystających z terenu przeznaczonego pod planowaną inwestycję.

Przeprowadzone badania i analizy były ukierunkowane na zidentyfikowanie:
- gatunków podlegających ochronie prawnej, - gatunków ujętych w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, - gatunków ujętych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt.

W oparciu o przeprowadzone prace terenowe stwierdzono, że na analizowanym obszarze, w kolizji z przedsięwzięciem, znalazło się tylko kilka stanowisk trzmieli. Przy 14 stwierdzeniach stanowisk, 3 kolizje nie stanowią dla niego zagrożenia. Oddziaływanie inwestycji nie będzie znaczące, tzn. powodujące wycofywanie się populacji gatunku, ze względu na dostępność rozległych siedlisk tożsamyh w otoczeniu.

Na analizowanym obszarze nie zidentyfikowano występowania gatunków ksylofagów ujętych w załączniku nr II Dyrektywy Siedliskowej w tym pachnicy dębowej.

Badania inwentaryzacyjne ichtiofauny prowadzono w czerwcu i sierpniu w latach 2019 i 2020. Stwierdzono, że w obszarze inwentaryzacji występują cieki powierzchniowe o charakterze rowów melioracyjnych zbiorczyh: dopływu spod Udrycz Woli, dopływu spod Kolonii Udrycze oraz cieku Czarny Potok. Z przeprowadzonych badań wynika, że wody cieków i rowów melioracyjnych rejonu przedsięwzięcia nie są siedliskiem ryb i nie tworzą korytarzy ichtiologicznych. Obiekty wodne charakteryzują się okresowością występowania wody oraz zarośniętym przekrojem toni i mają tendencję do zanikania. Wpływ okolicznych torfów obniża znacząco pH wody a znaczna ilość substancji organicznej redukuje ilość tlenu, dlatego nie tworzą warunków do tarła lub bytowania ryb.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się ingerencję w koryto rzeki Czarny Potok. Regulacja przewidziana jest na odcinku około 215 m poniżej drogi i 50 m powyżej miejsca przekroczenia cieku. W związku z tym wystąpi negatywne oddziaływanie na skład i liczebność fitobentosu, makrofity, makrobezkręgowców bentosowych, wywołane zniszczeniem siedlisk przybrzeżnych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, będzie ograniczone do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do stałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych. Chwilowe, odcinkowe zwiększenie zawiesiny ogólnej w korycie rzeki nie doprowadzi do degradacji organizmów wodnych.

W wariantcie realizacyjnym nie stwierdzono kolizji ze stanowiskami chronionych gatunków ryb i minogów. W obszarze objętym opracowaniem nie stwierdzono występowania chronionych gatunków ichtiofauny oraz siedlisk sprzyjających ich występowaniu.

W strefie buforowej planowanej inwestycji stwierdzono łącznie 6 gatunków płazów: traszkę zwyczajną, ropuchę szarą, kumaka nizinny, żabę moczarową, żabę trawną oraz gatunek zbiorowy żaby zielone (żaba jeziorkowa, żaba śmieszka i żaba wodna). Jedynym odnotowanym gatunkiem wymienionym w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej UE był nielicznie występujący na tym obszarze kumak nizinny. Miejscami występowania płazów były rowy melioracyjne, niewielkie zbiorniki wodne oraz ciek Czarny Potok.

Stwierdzono cztery gatunki gadów: - jaszczurkę zwinkę – stwierdzona nielicznie w siedliskach ekotonowych na skrajach obszarów leśnych i pól uprawnych. Wnikała również w obszary rolnicze, gdzie wykorzystywała niewielkie nawet fragmenty nieużytków oraz pobrzeża dróg porośnięte roślinnością zielną i krzewami (zwłaszcza różą i głógami); - jaszczurkę żyworodną - odnotowana nielicznie na terenie łąk wzdłuż doliny Czarnego Potoku; - zaskronca – pojedyncze osobniki zostały stwierdzone na terenie kompleksu leśnego koło miejscowości Sitaniec oraz w sąsiedztwie cieku Czarny Potok; - padalca – pojedynczy osobnik został stwierdzony na terenie kompleksu leśnego koło miejscowości Sitaniec (poza ścisłym zakresem inwentaryzacji).

Główna trasa migracji płazów na stanowiska rozrodu (rowy melioracyjne oraz okresowe zbiorniki wodne) występuje wzdłuż cieku Czarny Potok. W celu minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na płazy, w okresie realizacji, zostaną podjęte działania chroniące, min. prowadzone będą codzienne regularne kontrole placu budowy celem stwierdzania/wykluczania obecności zwierząt.

W rejonie siedlisk płazów związanych z wilgotnymi łąkami plac budowy będzie zabezpieczony przed przedostawaniem się na jego teren płazów płótkami tymczasowymi, zlokalizowanymi w km: 0+000 do 0+900 PL; 6+300 do 6+850 PL; 7+100 do 9+900 P; 7+200 do 10+300 L. Po ustawieniu płótków, przed przystąpieniem do prac budowlanych, wyznaczony teren zostanie skontrolowany przez nadzór herpetologiczny w celu stwierdzenia obecności zwierząt. W razie stwierdzenia obecności zwierząt, uwięzione zwierzęta będą przeniesione do strefy poza placem budowy, z preferencją terenów zawodnionych.

Przewiduje się, że przedmiotowa inwestycja nie będzie generowała oddziaływań bezpośrednich. Niemniej jeżeli budowa drogi będzie realizowana po 30 czerwca i na budowie zaistnieje konieczność przeniesienia płazów to zostaną uzyskane dodatkowe stosowne decyzje derogacyjne na chwywanie i przenoszenie osobników. Analiza oddziaływania inwestycji w fazie eksploatacji przeprowadzona w ramach Raportu oddziaływania na środowisko potwierdza, że część z oddziaływań zostanie ograniczona, bądź wyeliminowana poprzez działania minimalizujące w tym wygradzenia herpetologiczne, czy realizację przejść dla zwierząt.

Inwentaryzacja przyrodnicza ssaków została wykonana na powierzchni obejmującej bufor 500 m od osi na całej długości (dla trzech ponad 11 kilometrowych) wariantów. Badania terenowe objęły zarówno okres wiosenny przy małej wysokości wschodzących dopiero roślin uprawnych, jak i przełom lata i jesieni, po zbiorach płodów rolnych. Wykonano 17 kontroli teriologicznych, z których 12 przypadło na okres aktywności chomika.

Na analizowanym terenie stwierdzono występowanie ssaków, charakterystycznych dla terenów otwartych użytkowanych rolniczo: dzik, sarna. Z gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej Rady UE w buforze stwierdzono ślady obecności bobra europejskiego oraz wydry. Bóbr zasiedlał tereny położone w dolinie rzeki Czarny Potok oraz niewielkie rowy melioracyjne w dolinie tego cieku. Ten sam ciek był również miejscem obserwacji wydry.

W trakcie badań terenowych stwierdzono występowanie chomika europejskiego, gatunku objętego ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (tekst jedn. Dz. U. z Dz.U. 2016 poz. 2183). Występująca w buforze inwentaryzacji populacja chomika jest częścią zwartego zasięgu występowania tego gatunku na Lubelszczyźnie.

Badania chomika przeprowadzone zostały zgodnie z metodyką zalecaną w specjalistycznym przewodniku "Monitoring gatunków zwierząt część czwarta" wydanego w ramach Biblioteki Monitoringu Środowiska w zakresie: - określenia liczebności populacji (przez wyszukiwanie i liczenie nor); - terminu weryfikacji zebranych danych całorocznych (przed sezonem hibernacyjnym, czyli od połowy sierpnia do połowy września) - przeprowadzono dwie kontrole; 30.08.2020 r. i 08.09.2020 r. Oszacowano jej zasięg i zagęszczenie, a na tej podstawie wskazano działania i środki konieczne do minimalizacji oddziaływania drogi na ten gatunek na etapie realizacji i eksploatacji. Ocenę zagęszczenia nor na hektar przyjęto za specjalistycznymi opracowaniami, gdzie: 0,2/ha – bardzo niskie; 0,2-1/ha – niskie; 2-5/ha – średnie; 6-20/ha – wysokie; 21-50/ha – bardzo wysokie; >50/ha – występowanie masowe.

Na podstawie przedstawionych wskaźników, zagęszczenie chomika europejskiego na większości terenu inwestycji, kwalifikuje się do kategorii "średniej". Zagęszczenia niskie i bardzo niskie zostały stwierdzone na terenie wilgotnych łąk w dolinie Czarnego Potoku.

Rozmieszczenie i zagęszczenie populacji chomika w rejonie planowanej inwestycji zostało ocenione prawidłowo i w sposób wystarczający do zaproponowania działań minimalizujących na etapie budowy i eksploatacji drogi.

Budowa przedsięwzięcia w zasięgu występowania chomika spowoduje ubytek jego siedlisk oraz może przyczynić się do lokalnej fragmentacji i izolacji populacji, czego konsekwencją może być ograniczenie zróżnicowania genetycznego i pogorszenia parametrów ekologicznych populacji. Biorąc pod uwagę generalnie niekorzystny trend ograniczania się zasięgu oraz spadku liczebności populacji chomika w Polsce konieczne jest podjęcie działań łagodzących presję. Chomiki zasiedlające obszar zajęty przez inwestycję zostaną relokowane, co stworzy im szansę dalszego bytowania w innym terenie i ograniczy stratę osobników. Relokacja powinna odbyć się w sposób dający największe szanse na przetrwanie w nowych warunkach. Biorąc pod uwagę biologię chomików przesiedlenie powinno odbyć się wczesną wiosną, bezpośrednio po zakończeniu okresu hibernacji i wznowieniu aktywności zwierząt, zanim jeszcze przystąpią do rozrodu (zwykle przypada to na okres pomiędzy końcem marca a I dekadą maja), oraz po rozrodzie - latem w okresie sierpnia. Termin odłowu jest bardzo ważny dla efektywności całej operacji. Aktywność chomików w dużym zakresie zależy od warunków pogodowych panujących w danym sezonie. Np. w przypadku wysokich dodatnich temperatur wiosną zwierzęta wybudzają się szybciej i szybciej przystępują do rozrodu. Dlatego też terminy odłowów muszą być dostosowane do bieżącej sytuacji. Chomiki nie mogą być odławiane w trakcie rozrodu, gdy samice będą ciężarne lub będą wychowywały młode. Odłów, a następnie konieczność aklimatyzacji w nowym miejscu, wiąże się ze stresem dla zwierząt. Nie może więc dotyczyć samic ciężarnych ani osobników młodocianych niesamodzielnymi, wymagających opieki (takie zwierzęta będą wypuszczane w miejscu odłowu). Ponadto chomik po przeniesieniu musi się zaaklimatyzować, tj. zbudować nory, zgromadzić energię i zapas pokarmu na zimę. Dlatego też odłowu mogą być prowadzone z zastosowaniem pułapek żywołownych i nie dłużej niż do końca sierpnia, tak by po przesiedleniu zwierzęta mogły przygotować się do zimowania. Dokładne terminy prowadzenia prac zostaną ustalone przez nadzorującego odłowu teriologa, legitymującego się wiedzą z zakresu ekologii i biologii chomików, a także doświadczeniem w badaniu i przesiedlaniu małych ssaków. Teren po odłowach chomików będzie zabezpieczony przed ponownym wejściem chomików tymczasowym płotkiem o gładkiej powierzchni.

W celu przeprowadzenia relokacji konieczne jest w sezonie poprzedzającym prace budowlane (optymalnie w końcowej fazie aktywności chomików) dokonanie szczegółowej inwentaryzacji lokalizacji nor w pasie terenu zajmowanego przez budowę oraz w buforze po 100, aby w następnym sezonie wiosną przeprowadzić odłów w pułapki żywołowne i przenieść chomiki w wybrane wcześniej lokalizacje. Podczas wypuszczania należy zastosować woliery adaptacyjne, wykonać prowizoryczne schronienia (ukośne korytarze o średnicy 10 cm i głębokości 50-60 cm imitujące naturalne tunele), a także dokarmiać zwierzęta. Miejsca wsiedleń muszą spełniać wymagania siedliskowe, w tym dużą dostępność bazy pokarmowej, a także w zasięgu zasiedlenia chomika, aby wsiedlenie stanowiło zasilenie populacji. Miejsca wsiedleń będą wskazane przez nadzorującego prace teriologa oraz po uzyskaniu niezbędnych pozwoleń, jeśli będą wymagane. Wszystkie prace muszą być poprzedzone uzyskaniem zezwolenia na odstępstwa od zakazów, obowiązujących w stosunku do gatunku chronionego.

Etap budowy znajdzie się pod kontrolą nadzoru przyrodniczego, w tym teriologicznego, który będzie prowadził kontrolę i bieżące przeglądy placu budowy oraz ewentualne odłowu chomików. W celu minimalizacji oddziaływania na zwierzęta przed rozpoczęciem prac budowlanych teren budowy zostanie zabezpieczony w wyznaczonych lokalizacjach przez nadzór przyrodniczy. Dla etapu eksploatacji wskazano na konieczność zintegrowania siatki drogowej na całej długości drogi z płotkami dla małych zwierząt oraz budowę przejść dla zwierząt, średnich małych i płazów.

Budowa drogi przyczyni się do fragmentacji siedlisk zwierząt i ograniczy możliwość migracji. W związku z tym konieczne jest podjęcie działań umożliwiających utrzymanie łączności ekologicznej poprzez budowę dolnych przejść dla zwierząt, których lokalizacja i parametry zostały dostosowane do potrzeb gatunków zidentyfikowanych w ramach inwentaryzacji przyrodniczej. Ponadto droga przyczynia się do zwiększonej śmiertelności zwierząt wskutek rozjeżdżania lub zderzeń z pojazdami, co stanowi także zagrożenie dla bezpieczeństwa uchu drogowego oraz zdrowia i życia użytkowników drogi.

W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt - uniemożliwienia przedostanie się zwierząt na drogę, w okresie użytkowania drogi, na rozpoznanych szlakach migracyjnych, zaprojektowane zostały przejścia dla zwierząt oraz ogrodzenia naprowadzające zwierzęta na projektowane przepusty w podanych poniżej lokalizacjach:

- 1) PZDs 0+837 - Przejście dla zwierząt średnich pod S17 przy regionalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni, owadożernych, bobra i płazów - szerokość min. 6 m, wysokość min. 2,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7;
- 2) PZGs 3+005 Przejście dla zwierząt średnich nad S17 na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych - szerokość min. 30 m;
- 3) MS/PZDs 9+125 Most w ciągu S17 zespolony z przejściem dla zwierząt średnich nad rzeką Czarny Potok na regionalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni, owadożernych, bobra, wydry, tchórza i płazów i gadów - szerokość minimalna dla jednego brzegu równa szerokość koryta rzeki (min. 6 m), wysokość minimalna 3,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7;
- 4) P/PZM 0+494 Przepust zintegrowany z ciekim na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych i płazów. Obustronne półki szerokość min. 1,0 m wysokość min. 1,5 m współczynnik ciasnoty min 0,07;
- 5) PZM 3+964 Przepust samodzielny na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych. Szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07;
- 6) P/PZM 6+549 Przepust zintegrowany z ciekim na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych, płazów i gadów. Obustronne półki szerokość min. 1,0 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07.

Biorąc pod uwagę wysokie zagęszczenie chomika europejskiego notowane na obszarach pól, w raporcie dokonano ponownej analizy możliwości zwiększenia liczby przejść dla zwierząt, dostępnych dla chomika, w wyniku której zostanie zaprojektowana sieć przejść umożliwiająca lokalne przemieszczenia tego gatunku w podanych poniżej lokalizacjach:

- 1) P/PZM 3+557- samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 2) P/PZM 3+834 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 3) P/PZM 5+300 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 4) P/PZM 5+900 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 5) P/PZM 6+450 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 6) P/PZM 6+750 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 7) Przepust P 2_10 7+817 - zaadaptowany przepust w siedliskach chomika - obustronne półki szerokość min. 1,0 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 8) P/PZM 10+550 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 9) P/PZM 10+850 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 10) Przepust P-2_16 11+013 - zaadaptowany przepust w siedliskach chomika - obustronne półki szerokość min. 1,0 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- 11) P/PZM 11+150 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07.

Jednoczesne korzystanie z przejść przez małe ssaki, w tym m.in. chomiki, oraz polujące na nie zwierzęta może prowadzić do zwiększenia drapieżnictwa, a także do unikania przejść przez małe ssaki a tym samym do obniżenia funkcjonalności przejść. W przypadku analizowanego przedsięwzięcia ma to szczególne znaczenia w odniesieniu do chomika, którego liczebność i zasięg występowania w naszym kraju maleją. W celu ograniczenia tego zjawiska należy zapewnić możliwość schronienia się i ucieczki. W tym celu w przejściach podziemnych dla zwierząt, dedykowanych dla chomików (z wyłączeniem zintegrowanych z ciekami) należy umieścić rury ucieczkowe w postaci tuby (rury) z PCV o średnicy 10 cm z wykonanymi otworami bocznymi o średnicy 10 cm rozmieszczonymi po przeciwległych stronach naprzemiennie co 50 cm (co 100 cm z każdej strony). Rura imituje naturalne korytarze budowane przez zwierzęta. Zaleca się niewielkie przycięcie rury u podstawy, co pozwoli na kontakt zwierząt z naturalnym podłożem. Rury należy umieścić na całej długości przejścia oraz dodatkowo po 1 m na wyjściach, i przymocować do podłoża na środku przepustu, tak, aby po każdej stronie pozostała przestrzeń dla migracji zwierząt o szerokości co najmniej 55-60 cm. Moduły rur muszą być połączone ze sobą w jedną całość funkcjonalną. Jest to rozwiązanie zastosowane we Francji (Alzacja) dla ochrony chomików i innych drobnych ssaków, opisane w literaturze – tj. Tissier M.L., Jumeau J., Croguennec C., Petit O., Habbold C., Handrich Y. (2016). An anti-predation device to facilitate and secure the crossing of small mammals in motorway wildlife underpasses. (I) Lab tests of basic design features. *Ecological Engineering*, 95, 738-742, i popularyzowane w projekcie *Life Instrument finansowy LIFE+ - LIFE+ Alister - Chomik europejski Alzacja (grand-hamster-alsace.eu)*

W przejściach dla zwierząt zostanie zapewnione podłoże naturalne (ziemia, piasek itp.), zachęcające zwierzęta i ułatwiające im przemieszczanie się.

W okresie użytkowania drogi, w obrębie ww. przejść drogowych dla zwierząt zostaną wykonane nasadzenia zieleni naprowadzającej dostosowane do kategorii obiektu i zapewniające ciągłość migracji zwierząt. Zostaną wprowadzone zwarte pasy roślinności krzewiastej, gatunków rodzimych, tworzone przez krzewy średnio i wysokopienne, a także luźne nasadzenia drzew gatunków typowych dla siedliska. Roślinność będzie wprowadzona wzdłuż ogrodzeń ochronnych na długości, co najmniej 50 m od przyczółków przejść. Dodatkowo na przejściach dla zwierząt będą rozmieszczone większe głazy (kilka - kilkanaście sztuk), kłody i karpy korzeniowe (kilka - kilkanaście sztuk) uniemożliwiające przejazdy pojazdów po powierzchni przejścia. Widoczne elementy konstrukcyjne przejść dla zwierząt będą również osłonięte roślinnością.

Projektowana zielen w obrębie pasa drogowego będzie składać się jedynie z gatunków rodzimych, dostosowanych do warunków siedliskowych, panujących w danym miejscu. Nie będą wprowadzane gatunki inwazyjne. Udział gatunków obcych będzie ograniczony i dopuszczony jedynie w nasadzeniach zieleni ozdobnej zlokalizowanej na węzłach drogowych. Nasadzenia nie będą zawierać gatunków owocujących, w postaci jagód i innych drobnych owoców, które mogłyby zwabiać zwierzęta w obręb drogi.

Przejścia oprócz zapewnienia bezpieczeństwa migracji będą również zoptymalizowane pod względem ich funkcjonalności i przyjazności dla zwierząt. Najścia na przejścia średnie, a w przypadku przejść górnych najścia i krawędzie przejścia na całej długości, zostaną wyposażone w panele przeciwośnieniowe wysokości 2,5 m. Minimalny odcinek drogi wyposażony w panele to 100 m od osi przejścia w obie strony oraz na całej długości przejść górnych wraz ze strefami najścia. Ten element wyposażenia przejść zapewnia głównie izolację optyczną terenu przeznaczonego dla zwierząt od drogi, a nocą zapobiega dodatkowo zaświecaniu przejścia i jego sąsiedztwa przez światła pojazdów. Przejścia zabezpieczają regionalne i lokalne korytarze ekologiczne. Zlokalizowane zostały w siedliskach kluczowych gatunków i grup zwierząt czyli wśród wilgotnych łąk oraz pól uprawnych i łąk kośnych.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa zwierzętom i kierującym, cała droga ekspresowa będzie wygradzona ze środowiska siatką drogową drucianą na metalowych słupkach, o zmiennym rozstawie oczek o następujących parametrach:

- wysokość minimalna siatki nad powierzchnie gruntu będzie wynosić 250 cm, całkowita wysokość siatki w części nadziemnej i podziemnej to 300 cm.

- oczka siatki o wymiarach:

- 2×15 cm w strefie do 50 cm n.p.t.

- 5×15 cm w strefie do 105 cm n.p.t.

- 15×15 cm w strefie do 250 cm n.p.t..

Dla zabezpieczenia gatunków kopiących, siatka o oczkach 2×15 cm będzie mieć również część podziemną do głębokości 50 cm p.p.t.

Siatka drogową na całej długości zostanie uzupełniona o płotki dla małych zwierząt:

- w km 1+500 – 5+670, 6+060 – 7+380, 10+490 - 11+420 – płotek powinien być wykonany z PCV lub innego materiału, (po którym nie będą mogły wspinać się chomiki), wkopane w ziemię na głębokość min. 30 cm o wysokości min. 90 cm nad powierzchnią ziemi. W ogrodzeniu należy zastosować klapki umożliwiające małym zwierzętom wydostanie się z ogrodzonej strefy i przejście na drugą stronę ogrodzenia (tylko w jedną stronę).

- w pozostałym kilometrażu - płotek powinien być wykonany z siatki o oczkach wielkości maksymalnie 5 mm, o wysokości min. 80 cm, z czego 60 cm to część nadziemna wraz z

10 cm przewieszka pod kątem 45-90°, a 20 cm stanowi część podziemna wkopana w grunt.

System siatek zintegrowanych obejmie korpus drogi ekspresowej wraz z rowami przydrożnymi.

Siatka dogęszczająca i płotki powinny być w sposób trwały i szczelny przymocowane do ogrodzenia drogowego zasadniczego. W celu ochrony chomika przed wkraczaniem na pas drogowy zastosowano zabezpieczenie, w wyznaczonych lokalizacjach, w postaci płotków o wys. min. 90 cm wkopanych w grunt na głębokość min. 30 cm. W ogrodzeniu należy zastosować klapki umożliwiające małym zwierzętom wydostanie się z ogrodzonej strefy i przejście na drugą stronę ogrodzenia (tylko w jedną stronę). (Zgodnie z *Europejskim planem działań na rzecz ochrony chomika europejskiego (Cricetus cricetus, L.1758)* Autor: dr Ulrich Weinhold, Dipl.-Biol.).

Rowy drogowe na powierzchni najść na przejścia będą zarurowane i nie będą stanowiły przeszkody w poruszaniu się zwierząt. Początek i koniec rury znajdą się około 0,5 m od linii siatki. Rowy przydrożne nie będą dostępne dla zwierząt, nie będą stanowiły dla nich zagrożenia ani utrudnienia w korzystaniu z przejścia. Powierzchnia przejścia lub półki w przejściach zintegrowanych z ciekim wykonana będzie wykonana z gruntu naturalnego, stanowiącego w tym drugim przypadku jednocześnie obudowę koryta rowu. Powierzchnia przejścia lub obustronne półki przełazowe będą się płynnie łączyły z terenem przydrożnym.

Na etapie eksploatacji głównym zagrożeniem w stosunku do ssaków mogłaby być zwiększona śmiertelność zwierząt na skutek kolizji z pojazdami, a także trwała fragmentacja siedlisk oraz izolacja populacji. Zjawiska te zostaną ograniczone poprzez planowane ogrodzenie drogi (na całym odcinku) oraz realizację przejść dla zwierząt. Z tego względu przedsięwzięcie, na etapie eksploatacji nie będzie miało istotnego wpływu na ogólny stan populacji ssaków, w tym także występujących tutaj, pospolitych gatunków chronionych (w tym chomika).

W przypadku zwierząt związanych z wodami, w tym przypadku bobra (a potencjalnie także wydry) należy stwierdzić, że zajęcie niewielkiego odcinka cieku Czarny Potok – na czas budowy obiektu mostowego nie pozbawi tych zwierząt dostępu do właściwych siedlisk. Możliwość swobodnej migracji wzdłuż rowów i cieków po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia będzie możliwa.

Przy drodze tak zabezpieczonej przed wejściem zwierząt, zapewnienie ciągłości migracji zwierząt odbywać się będzie dzięki przejściom dla zwierząt. Zaprojektowanie funkcjonalnych przejść dla zwierząt przyczyni się do znacznego ograniczenia wpływu planowanej inwestycji na ssaki i herpetofaunę.

Na obszarze objętym analizą zidentyfikowano łącznie pięć gatunków nietoperzy: karlika malutkiego, karlika większego, borowca wielkiego, mroczka późnego, nocki (nieoznaczone do gatunku) *Myotis* spp.

Żerowiska oraz miejsca wykorzystywane przez nietoperze, jako kryjówki, znajdowały się głównie w znacznym oddaleniu od planowanego przedsięwzięcia, na obszarach, na których nie planuje się ingerencji w otoczenie. Podczas kontroli terenowych, w strefie buforowej, nie stwierdzono zimowisk nietoperzy. Realizacja planowanego przedsięwzięcia w proponowanym wariantcie nie spowoduje wystąpienia istotnie negatywnych oddziaływań na nietoperze. Ryzyko kolizji tych zwierząt z pojazdami jest również niewielkie.

W raporcie przeanalizowano oddziaływania przedsięwzięcia na nietoperze i stwierdzono brak przeciwwskazań do realizacji przedsięwzięcia pod względem

niekorzystnego oddziaływania na chiropterofaunę, zarówno w skali lokalnych populacji, jak i globalnej kraju. Dlatego brak przesłanek świadczących o możliwości wystąpienia istotnie negatywnego wpływu realizacji przedsięwzięcia na tę grupę ssaków.

Obserwacje awifauny prowadzono w okresie wrzesień 2019 – wrzesień 2020 r. Łącznie wykonano 17 kontroli, które prowadzone były w różnych okresach fenologicznych, tj. migracji jesiennej, zimowania, migracji wiosennej, w okresie lęgowym oraz dyspersji polęgowej ptaków. Stwierdzono łącznie 101 gatunków ptaków, z 16 rzędów. Spośród tych gatunków 80 uznano za lęgowe w buforze 200 m od planowanego przebiegu drogi, 91 objętych jest ochroną ścisłą, z czego 8 to gatunki objęte ochroną ścisłą, które wymagają działań ochrony czynnej. Stwierdzono 10 gatunków spośród wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady UE 2009/147/WE z 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa: bocian biały, czapla biała, żuraw, derkacz, łączak, błotniak stawowy, błotniak zbożowy, orlik krzykliwy, zimorodek oraz gąsiorek, z czego 3 gatunki z Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt (Głowaciński red. 2001): łączak, błotniak zbożowy oraz orlik krzykliwy. Gatunki te nie gnieździły się jednak na terenie objętym inwentaryzacją. Tak wysoka liczba gatunków chronionych z tej gromady nie wynika ze szczególnych walorów ornitologicznych tego terenu, a z faktu objęcia większości krajowej awifauny ochroną gatunkową.

W trakcie prowadzonych obserwacji nie odnotowano koncentracji ptaków wodno-błotnych z rzędu blaszkodziobych oraz żurawinowych. Stwierdzono jedynie przelot kluczy żurawia na wysokim pułapie w okresie migracji jesiennej. W przypadku czapli siwych i białych oraz kormorana rejestrowano przelot pojedynczych osobników. Obszar objęty inwentaryzacją nie jest również terenem formowania się tzw. sejmików bocianich poprzedzających ich jesienną migrację. W trakcie prowadzonych prac nie odnotowano obecności stad siewki złotej na obszarze pól leżących na przebiegu wariantów projektowanej inwestycji.

W granicach inwentaryzacji obserwowano żerujące orliki krzykliwe, gatunki wymagające ochrony strefowej miejsc gniazdowania.

Na inwentaryzowanym obszarze nie występują siedliska stanowiące możliwe miejsca gniazdowania orlików krzykliwych. Otwarta łąkowa dolina Czarnego Potoku nie zapewnia miejsc do gniazdowania orlika. Przedsięwzięcie nie ma wpływu na strefy ochronne gniazd orlika. Ewentualne strefy lęgowe znajdują się od kilku do kilkunastu kilometrów od doliny Czarnego Potoku. Ptaki tam gniazdujące zalatywały na obszar łąk celem żerowania. Gatunek otrzymał status „zalatujący”.

Na podstawie wyników przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono, aby przestrzeń powietrzna nad terenem planowanej inwestycji była szczególnie intensywnie wykorzystywana przez ptaki. Brak zbiorników wodnych wyklucza możliwość wyboru tego terenu jako pierzowisk gatunków wodnych (gęsi i blaszkodziobe).

Realizacja i użytkowanie drogi będzie związane z pośrednim oddziaływaniem (np. emisja hałasu) na przyległe do pasa drogowego miejsca występowania ornitofauny. Gatunki bardziej wrażliwe na zmianę warunków akustycznych, przeniosą się na obszary pozostające poza zasięgiem oddziaływań. Zajęcie fragmentu żerowiska jest realnym oddziaływaniem realizacji inwestycji na gatunki ptaków szponiastych. Ze względu na rozległy obszar łąk i pól w dolinie ciekłu Czarny Potok nie przewiduje się istotnego oddziaływania planowanej inwestycji na gatunki migrantów, w tym przede wszystkim gatunków szponiastych, gęsi, żurawi oraz gatunków siewkowych.

Oddziaływanie na gatunki lęgowe dotyczyło będzie głównie pospolitych gatunków krajobrazu rolniczego, m.in. skowronka, pliszki żółtej i trznadla. Występowanie w otoczeniu

dużych obszarów tożsamyh siedlisk lęgowych znacząco ograniczy wpływ planowanej drogi na miejsca lęgowe tych gatunków. Gatunki lęgowe z Załącznika I Dyrektywy Rady 2009/147/WE, występowały na badanym terenie w dużym rozproszeniu, więc realizacja planowanej drogi nie spowoduje znacznej utraty siedlisk lęgowych, nie spowoduje również negatywnego wpływu na lokalne populacje ww. gatunków.

Nieznaczne zmniejszenie areału żerowiskowego wynikające z potencjalnych zmian w strukturze przyrodniczej (projektowanej inwestycji), a co się z tym wiąże nieznacznych zmian parametrów siedlisk i żerowisk nie będzie znaczące, tzn. powodujące wycofywanie się populacji gatunków zwierząt lub bytowania i rozrodu awifauny ze względu na dostępność rozległych siedlisk tożsamyh w otoczeniu.

W celu zachowania prawidłowego odwodnienia drogi w wybranych miejscach, w których nie ma możliwości wykorzystania istniejących odbiorników do odprowadzenia wód, wykonane będą zbiorniki retencyjne. Zbiorniki będą posiadały ogrodzenie niezależne od systemu drogowych ogrodzeń zintegrowanych, będą celowo udostępnione dla płazów. Od strony jezdni drogi głównej zbiorniki będą posiadały płotki herpetologiczne (o parametrach jak dla drogi głównej) umieszczone na wysokości zbiornika retencyjnego oraz na odcinku 100 m przed i za zbiornikiem. Okazyjnie pojawiające się w nim zwierzęta (płazy) będą mogły opuścić zbiornik po łagodnie pochylonym zjeździe technologicznym.

System odwodnienia pasa drogi ekspresowej będzie zawierać zabezpieczenia przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych skażeń wywołanych awarią lub katastrofą w ruchu drogowym. Na wypadek awarii, w celu zabezpieczenia wód powierzchniowych i siedlisk hydrogenicznych przed zanieczyszczeniem substancjami niebezpiecznymi zastosowane będą urządzenia odcinające odpływ do odbiornika substancji niebezpiecznych, np. zastawki ręczne lub mechaniczne. Wody opadowe lub roztopowe przed wprowadzeniem do zbiorników retencyjnych będą podczyszczane w osadnikach do wartości zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U.2019.1311).

Trasa planowanej do budowy drogi obiektem mostowym przekraczać będzie ciek Czarny Potok, wzdłuż którego występuje lokalny korytarz migracyjny. Most będzie zespolony z przejściem dla zwierząt średnich w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni, owadożernych, bobra, wydry, tchórza i płazów i gadów. Zwierzęta będą wykorzystywać suchą przestrzeń po obu stronach rzeki o min. szerokości 6 m. Pod obiektem będzie zapewnione światło pionowe o wysokości min. 3,5 m. Pod mostem skrajnia pionowa będzie umożliwiała przejście zwierząt dużych (współczynnik ciasnoty min 0,7).

W ramach realizacji przedsięwzięcia zakłada się przebudowę koryta rzeki Czarny Potok na odcinku około 215 m poniżej drogi i około 50 m powyżej miejsca przekroczenia cieku, ze względu na niekorzystny kąt przecięcia rzeki z projektowaną drogą. Przewidywana ingerencja w koryto cieku wystąpi w przypadku realizacji umocnienia koryta rzeki, tj. pogłębienia dna o grubość zastosowanego umocnienia oraz regulacji brzegów na odcinku umocnienia. Wystąpi więc oddziaływanie na stanowiska zwierząt wodnych i tych zajmujących siedliska przejściowe o charakterze wodnolądowym. Umocnienia będą wykonywane z zastosowaniem wyłącznie naturalnych materiałów. Prace budowlane doprowadzą do punktowego zniszczenia płatów roślinności nadbrzeżnej w miejscach posadowienia obiektu. Prowadzone z brzegów będą miały minimalny i przejściowy wpływ

na wody ciek. Zmiany te nie będą miały wpływu na funkcjonowanie ekosystemu rzeczno, a pełna renaturalizacja pasów technologicznych w strefie przybrzeżnej nastąpi do 2 sezonów wegetacyjnych. Prowadzone prace w dolinie ciek będą mieć niewielki wpływ na zbiorowiska makrofitów strefy brzegowej.

Budowa obiektu mostowego nie spowoduje zmniejszenia drożności ekologicznej i hydrologicznej doliny ciek Czarny Potok. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na parametry siedlisk w dolinie powyżej i poniżej budowli oraz na warunki bytowania gatunków roślin i zwierząt. Nie przewiduje się znaczących zmian w przepływie wody w środowisku lokalnym, retencji powierzchniowej, a także stopniu izolacji terenów po obu stronach mostu w dolinie ciek Czarny Potok. Parametry obiektu mostowego umożliwiają swobodne podejmowanie migracji przez zwierzęta, co zapewnia drożność funkcjonalną korytarza ekologicznego w obrębie doliny ww. ciek.

Realizacja planowanej inwestycji będzie związana z ingerencją w koryta rowów melioracyjnych, polegać będzie na częściowym zasypaniu fragmentu koryta rowu lub konieczną zmianą jego przebiegu. Jednakże ze względu na ograniczoną długość odcinków przebudowy rowów w stosunku do ich całkowitej długości nie przewiduje się wystąpienia znacząco negatywnych oddziaływań na ogólną możliwość potencjalnego bytowania w nich gatunków związanych ze środowiskiem wodnym. Funkcjonalność przecinanych systemów melioracyjnych zostanie zachowana. Prace na ciek i rowach melioracyjnych związane z realizacją obiektów inżynierskich, będą miały charakter krótkotrwały, a ich uciążliwość ustąpi po wykonaniu prac.

Nie przewiduje się oddziaływania na fitoplankton ciek, skład i liczebność bezkręgowców, skład i liczebność ichtiofauny, wywołanego prowadzeniem prac budowlanych. Oddziaływania na elementy biologiczne w fazie budowy będzie krótkotrwałe, ograniczone do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do stałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych.

Z analizy wpływu budowy obiektu mostowego na funkcje ekologiczne i zasoby przyrody doliny ciek wynika, że przy zastosowaniu przyjętych rozwiązań chroniących określonych w Raporcie na etapie realizacji i funkcjonowania nie ma zagrożeń dla utrzymania istniejącego stanu doliny.

Przedsięwzięcie nie koliduje z obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.), w tym z obszarami Natura 2000.

W promieniu do 5 km od terenu realizacji przedsięwzięcia znajdują się następujące obszary Natura 2000:

- Kornelówka PLH060091 – około 2,09 km na północ od przedsięwzięcia. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (dokumentacja sieci Natura 2000, zawierająca zakres zgodny ze stosownymi decyzjami wykonawczymi Komisji Europejskiej) obszar Natura 2000 Kornelówka PLH060091 został wyznaczony w celu zachowania we właściwym stanie ochrony siedliska przyrodniczego i gatunku wymienionych w Załącznikach I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG: grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, jelonek rogacz. Dla ww. obszaru został opracowany plan zadań ochronnych zatwierdzony rozporządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 5 maja 2014r. (Dz. Urz. Woj. Lub. z dnia 13 maja 2014 r. Poz. 1944);

- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Europejskiej Doliny Łabuńki i Topornicy PLH060087 w odległości ok. 3,6km na południe od końca przedsięwzięcia. Przedmiotem ochrony obszaru są: siedlisko przyrodnicze oraz gatunki i ich siedliska wymienione

Załączniku I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, z oceną ogólną A, B lub C w Standardowym Formularzu Danych, tj. niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), starodub łąkowy, czerwonończyk nieparek, czerwonończyk fioletek, modraszek telejus, modraszek nausitous, bóbr europejski oraz wydra. Dla ww. obszaru dotychczas nie sporządzono planu zadań ochronnych;

– Dolina Górnej Łabuńki PLB060013 – około 3,60 km na południe od końca Przedsięwzięcia. Przedmiotem ochrony obszaru są gatunki ptaków ujęte w Załączniku I Dyrektywy Rady 2009/147/WE z 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 20, poz. 7, ze zm.) i wymienione w Standardowym Formularzu Danych (dokumentacja sieci Natura 2000, zawierająca zakres zgodny ze stosownymi decyzjami wykonawczymi Komisji Europejskiej) z oceną ogólną A, B lub C: derkacz, dubelt i rycyk. Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (Dz. Urz. Woj. Lubel. z 2014 r., poz. 3985).

Przeprowadzona w raporcie analiza oddziaływania przedsięwzięcia nie wskazuje na występowanie oddziaływań mogących pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie nie pogorszy integralności obszarów Natura 2000 lub jego powiązań z innymi obszarami. Nie ingeruje w siedliska przyrodnicze i nie będzie mieć większego znaczenia dla warunków bytowania populacji gatunków będących przedmiotem ochrony ww. obszarów oraz innych gatunków chronionych. Obszary istotne dla gatunków chronionych znajdują się w bezpiecznej odległości od drogi (minimum 2,0km). Żadne stanowiska ptaków i siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony obszarów nie znajdują się w kolizji z analizowanym przedsięwzięciem. Nie istnieją powiązania funkcjonalne terenu przedsięwzięcia z lokalizacją siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków będących przedmiotami ochrony ww. obszarów Natura 2000 - brak oddziaływania (znaczna odległość).

W odległości ok. 0,24 km znajduje się otulina Skierbieszowskiego Parku Krajobrazowego, a granica Parku w odległości około 1,70 km na północ od miejsca przedsięwzięcia. Skierbieszowski PK Celem powołania parku jest zachowanie unikatowych walorów przyrodniczych, historycznych, kulturowych i krajobrazowych Działów Grabowieckich, najwyższej części Wyżyny Lubelskiej (190–313 m n.p.m.) oraz mozaiki siedlisk muraw kserotermicznych i lasów bukowych przy północno-wschodniej granicy ich gromadnego występowania z charakterystyczną florą i fauną. Nie wystąpią znaczące oddziaływania na odbiór krajobrazu widocznego z punktów widokowych zlokalizowanych w granicach ww. Parku Krajobrazowego. Projektowana droga będzie nowym elementem obecnego krajobrazu. Inwestycja spowoduje obecność w krajobrazie architektury technicznej obcej dla tożsamości Skierbieszowskiego Parku Krajobrazowego, jednak ze względu na położenie poza granicami Parku i jego otuliny nie przewiduje się znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na przyrodę i krajobraz Skierbieszowskiego Parku Krajobrazowego.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza krajowymi korytarzami ekologicznymi. Najbliżej położone krajowe korytarze ekologiczne: KPdC-2C Polesie Roztocze i GKPdC-2B Lasy Roztocza – Dolina Bugu znajdują się w odległości ok. 6,6km na północnym ok. 11km na południu od planowanego przedsięwzięcia. Jest to strefa ciągów leśnych w obrębie, której występują zadrzewienia i zakrzaczenia umożliwiające migracje zwierząt poprzez lokalne korytarze leśne.

Z przeprowadzonej analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na ww. korytarze ekologiczne wynika, że ze względu na znaczną odległość brak jest podstaw do

prognozowania oddziaływań negatywnych znaczących, tj. takich, które trwale lub istotnie okresowo wykluczały możliwość przemieszczania się fauny. Przedsięwzięcie nie spowoduje izolacji obszarów przyrodniczo cennych, umożliwiających migrację zwierząt i roślin oraz ochronę i odbudowę bioróżnorodności zarówno w ww. obszarach Natura 2000, jak też innych terenach o dużej wartości przyrodniczej.

Na podstawie przeprowadzonych analiz inwentaryzacji przyrodniczej - florystycznej i faunistycznej należy stwierdzić, że rozpatrywane rozwiązania projektowe przy uwzględnieniu działań ograniczających i minimalizujących nie generują znaczących form oddziaływania na bioróżnorodność. Inwestycja będzie związana z oddziaływaniem na siedliska przyrodnicze oraz na chronione gatunki zwierząt i roślin, jednakże zakres inwestycji, jej sposób oddziaływania przy uwzględnieniu działań minimalizujących oraz liczebność gatunków podlegających presji powodują, że przedsięwzięcie nie wpłynie w sposób znaczący na ogólny stan populacji gatunków oraz zasób siedliskowy w skali regionu czy kraju.

W niniejszej decyzji nałożono obowiązek: 3 letniego monitoringu po oddaniu inwestycji do użytkowania w zakresie m.in. wykorzystywania przejść dla zwierząt, szczelności wygradzeń ochronno-naprowadzających oraz urządzeń o funkcji ekologicznej. Nałożono także obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko min. także w tym zakresie oraz wykonania analizy porealizacyjnej.

Przedsięwzięcie nie zmienia charakteru i sposobu użytkowania rolniczego terenów sąsiednich, ani nie spowoduje znaczących uciążliwości w stosunku do stanu istniejącego. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na szatę roślinną będzie się ograniczać głównie do fazy realizacji, w której dojdzie do bezpośredniego zniszczenia zbiorowisk roślinnych. Będzie to oddziaływanie planowane, negatywne, bezpośrednie, nieodwracalne, lokalne, chwilowe, o dużej intensywności. Z uwagi na charakter szaty roślinnej na przebiegu poszczególnych wariantów, w przypadku wariantu W 2 zielonego – inwestycyjnego dojdzie do najmniejszej ingerencji w siedliska przyrodnicze. Lokalizacja przedsięwzięcia w wariantcie realizacyjnym jest optymalna ze względów ekologicznych, stanowiąc tym samym wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

W przypadku planowanego przedsięwzięcia wpływ na krajobraz będzie widoczny przede wszystkim w miejscu, gdzie planuje się wykonanie obiektu mostowego na cieku Czarny Potok oraz w miejscach lokalizacji urządzeń ochrony środowiska. Planowana droga ekspresowa będzie przebiegała w nowo wyznaczonym korytarzu i spowoduje duże zmiany w krajobrazie. Dotychczasowe zagospodarowanie terenu, w tym formy użytkowania ziemi (pola uprawne, łąki) ulegnie całościowej zmianie, teren zostanie w niezbędnym zakresie zniwelowany a w to miejsce zostanie wprowadzona infrastruktura techniczna - drogowa. Droga ekspresowa w części będzie prowadzona na nasypie, co będzie stanowiło dodatkowe optyczne przecięcie krajobrazu. W granicach pasa drogowego znajdują się tereny zieleni przydrożnej, które w części będą łagodziły dysonans krajobrazowy i poprawiały estetykę otoczenia.

Wpływ na krajobraz szczególnie intensywny będzie miał miejsce na etapie budowy, kiedy nastąpi zdjęcie pokrywy roślinnej na dużej powierzchni, odsłonięcie gruntów rodzimych i ekspozycja kruszyw budowlanych. Będzie to oddziaływanie czasowe, po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uporządkowany, jednak dotychczasowy dominujący na tym terenie typ krajobrazu rolniczego ulegnie nieodwracalnej zmianie.

Zmianie ulegnie także dotychczasowa struktura krajobrazu, jako skutek likwidacji i częściowej fragmentacji pól siedlisk. Efekt barierowy w odniesieniu do gatunków zwierząt spowodowany przez obiekty inżynierskie zostanie złagodzony poprzez budowę przejść dolnych dla zwierząt, w zakresie dostosowanym do potrzeb lokalnej fauny.

Przedsięwzięcie będzie generowało wpływ na klimat w takim zakresie, w jakim zostały w raporcie zidentyfikowane główne oddziaływania na środowisko, tj. z jednej strony ubytek terenów biologicznie czynnych zdolnych do absorpcji CO₂, a z drugiej emisje gazów cieplarnianych, gł. CO₂ związane z pozyskaniem surowców i pracami budowlanymi. Na etapie funkcjonowania wpływ na klimat będzie powodowany gł. przez emisje spalin samochodowych a jego skala będzie powiązana z rozwojem transportu. Możliwości ograniczania tego wpływu będą zależne od wdrażania rozwiązań systemowych, w tym zastosowania pojazdów niskoemisyjnych, paliw alternatywnych, rozwoju transportu publicznego itp.

Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do zauważalnego pogłębienia zmian klimatu. Wykonanie nawierzchni jezdni z masy bitumicznej skutkować będzie krótszym czasem przejazdu i mniejszą emisją gazów cieplarnianych, co można uznać za łagodzenie zmian klimatu. W okresie eksploatacji drogi wystąpi nieznaczna emisja LZO pochodząca z mas bitumicznych, którą traktować należy, jako pomijalną.

Z analizy charakteru przedsięwzięcia i sposobu przystosowania do zmian klimatu (nagłych zjawisk pogodowych związanych z ociepleniem się klimatu, tj. fale upałów, susze oraz sprzyjające w tych warunkach pożary, jak również powodzie, nawalne deszcze, burze, silne wiatry, osuwiska, katastrofalne opady śniegu, fale mrozów itp.) wynika, że przedsięwzięcie nie będzie wrażliwe na skrajne zjawiska klimatyczne i nie będzie znacząco oddziaływać na klimat i na bioróżnorodność. Ponadto, teren przedsięwzięcia nie obejmuje i nie leży w pobliżu terenów zagrożonych powodzią lub ruchami osuwiskowymi mas ziemnych.

Jak wskazano w przedłożonym raporcie nie zakłada się, aby realizacja przedsięwzięcia wpłynęła na możliwość pogłębienia zmian klimatycznych. Zmiany klimatyczne obserwowane w ujęciu całego kraju nie będą oddziaływały w sposób negatywny na funkcjonowanie planowanej Inwestycji. Zmiany klimatu polegające na jego ociepleniu nie stanowią znaczącego zagrożenia dla trwałości infrastruktury transportu. Projekt analizowanego przedsięwzięcia uwzględnia najważniejsze czynniki klimatyczne, które mogą oddziaływać na drogę oraz towarzyszącą jej infrastrukturę.

Projekt opracowano zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami (w tym euro kodami - zestaw Norm Europejskich określających zasady projektowania i wykonywania konstrukcji budowlanych oraz sposoby weryfikacji cech wyrobów budowlanych o znaczeniu konstrukcyjnym, obowiązujących w państwach członkowskich Unii Europejskiej).

W związku z powyższym na etapie projektowania zakłada się, że infrastruktura będzie odporna przede wszystkim na ekstremalne zdarzenia pogodowe takie jak nawalne deszcze oraz ich skutki (powodzie, podtopienia) a także na wahania temperatury.

Zwiększenie odporności w kontekście realizacji polityki adaptacji do zmian klimatu będzie realizowane poprzez:

- zastosowanie materiałów konstrukcyjnych odpornych na wysokie i niskie temperatury
- zastosowanie nawierzchni odpornych na erozję wietrzną i wodną
- profilowanie dróg w sposób umożliwiający szybkie ich odwodnienie podczas intensywnych lub długotrwałych opadów oraz burz.

Planowana trasa drogi ekspresowej S17 we wszystkich analizowanych wariantach została poprowadzona w sposób maksymalnie ograniczający możliwość zaistnienia konfliktu z występującymi w rejonie obiektów zabytkowych. Żaden z planowanych wariantów nie koliduje z zabytkami wpisanymi do rejestru zabytków czy też z zabytkami architektury wpisanymi do ewidencji zabytków. Wariant 2 zielony w km ok. 6+730 koliduje ze stanowiskiem archeologicznym zlokalizowanym w gm. Sitno m. Czołki – AZP88-88/37_3 a w km 7+055 ze stanowiskiem archeologicznym - zlokalizowanym w gm. Sitno m. Czołki – AZP88-88/38_2. Wariant fioletowy w km 7+475 koliduje ze stanowiskiem archeologicznym zlokalizowanym w gm. Sitno m. Czołki – AZP88-88/39_1.

Zgodnie ze wskazaniem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie w piśmie znak KD.III.5135.25 z dnia 30.08.2019 r. w celu zapewnienia właściwej ochrony zabytków archeologicznych w strefie zajętej pod budowę projektowanej drogi S17 należy przeprowadzić następujące badania archeologiczne:

- Wykonać weryfikacyjne badania powierzchniowe terenu zajętego pod wybrany do budowy przebieg drogi S17. Rozpoznanie powierzchniowe posłuży do właściwej oceny zagrożeń dla zabytków archeologicznych w strefie budowy i ustalenie ostatecznych zaleceń konserwatorskich w tym zakresie.
- Wykonać wyprzedzające, ratownicze badania archeologiczne w obszarze stanowisk archeologicznych zajętych na cele inwestycji drogowej, przed planowanym terminem rozpoczęcia wszelkich robót inwestycyjnych.
- Realizacja wszelkich ziemnych prac inwestycyjnych przy budowie przedmiotowej drogi powinna odbywać się pod stałym nadzorem archeologów, którzy w przypadku odkrycia nieznanych dotychczas zabytków i obiektów archeologicznych zabezpieczą znalezisko i miejsce jego odkrycia, wykonają konieczne badania ratownicze w celu zadokumentowania, eksploracji i merytorycznej oceny odkrycia
- Na wykonanie badań archeologicznych, którymi może kierować uprawniony archeolog należy uzyskać pozwolenie właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, przed rozpoczęciem prac ziemnych.

Przy realizacji inwestycji winny być przestrzegane zapisy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Art. 32, ust. 1 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz.840 ze zm.) stanowi: kto, w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
 - zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia;
 - niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).
- Najwięcej kolizji ze stanowiskami archeologicznymi wykazuje wariant 3a czerwony. Z pisma Wojewódzkiego Urzędu ochrony Zabytków w Lublinie z dnia 2 lipca 2019r., znak: IN.II.5152.83.1.2019 (załącznik uzgodnieniowy nr 13 w Tomie IV załączniki uzgodnieniowe) wynika, iż kolizja inwestycji drogowej ze stanowiskami archeologicznymi, ujętymi w wojewódzkiej/gminnej ewidencji zabytków, w projekcie budowlanym dla przedmiotowej inwestycji wymaga przeprowadzenia wykopaliskowych badań archeologicznych w zakresie odpowiadającym zakresowi robót ziemnych w obszarze stanowisk archeologicznych, po uprzednim uzyskaniu pozwolenia Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków- zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Kierować badaniami

archeologicznymi albo samodzielnie wykonywać te badania może osoba posiadająca kwalifikacje określone w art. 37e ustawy jw.

Wszelkie działania ingerujące w strukturę gruntu (poniżej warstwy ornej lub współczesnej warstwy użytkowej) natrafiając na zabytkowe obiekty niszczą je bezpowrotnie. Dlatego w trakcie zdejmowania humusu podczas budowy na trasie planowanej budowy wymagany jest nadzór archeologiczny.

W przypadku odkrycia wcześniej nierozpoznanego znaleziska archeologicznego na wykonawcy ciąży obowiązek wstrzymania robót i powiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta gminy stosownie do wymagań ustawy o ochronie zabytków, który podejmie decyzję odnośnie możliwości kontynuacji prac bądź ich wstrzymania w celu przeprowadzenia ewentualnych dalszych działań (np. przeprowadzenie archeologicznych ratowniczych badań wykopaliskowych).

Przy realizacji inwestycji winny być ponadto przestrzegane zapisy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Art. 32 ust. 1 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz.840 ze zm.) stanowi: kto, w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia;
- niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Uwzględniając przedstawione warunki w niniejszej decyzji należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należyтым wypełnieniu warunków.

Przedsięwzięcie wymagać będzie wyburzeń w ilości 1 budynek mieszkalny, 2 gospodarcze w wariantcie zielonym. Nie przewiduje się prowadzenia prac rozbiórkowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), a nie będących przedmiotem wniosku. W ramach wnioskowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono kolizji z takimi obiektami i nie przewiduje się prac rozbiórkowych dla obiektów będących przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko, innych niż objętych raportem i wnioskiem.

Zgodnie z art. 79 ust.1 ustawy ooś przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu.

Zgodnie z art. 80 ust.1 ustawy ooś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wziął pod uwagę:

- wyniki uzgodnień i opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1, tj. z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie oraz Lubelskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie;
- ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

Zgodnie z art. 82 ust. 1 ustawy ooś w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie określił:

- a) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia;
- b) istotne warunki korzystania ze środowiska 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,
- c) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29.

W ocenie organu zebrany materiał pozwolił na określenie środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, wraz z uzupełnieniami wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

Z uwagi na to, że z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba:

- obowiązku zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - nałożono obowiązek monitorowania, określając jego zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia informacji o jego wynikach regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska;
- nałożenia na wnioskodawcę obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej – nałożono taki obowiązek określając jej zakres i termin przedstawienia oraz wskazując organ, któremu należy ją przedstawić.
- w wyniku przeprowadzonej analizy przedłożonych dokumentów oraz stanowiska Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie, konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia w zakresie:
 - 1) Weryfikacji stanu zagospodarowania terenu w rejonie przedsięwzięcia w zakresie lokalizacji terenów i obiektów chronionych przed hałasem.
 - 2) Weryfikacji prognoz średniodobowego natężenia ruchu pojazdów w oparciu o aktualne dane z najnowszego Generalnego Pomiaru Ruchu.
 - 3) Weryfikacji parametrów technicznych i lokalizacji zaproponowanych ekranów akustycznych.
 - 4) Weryfikacji konieczności zastosowania dodatkowych rozwiązań technicznych ograniczających możliwość powstawania i rozchodzenia się hałasu z dylatacji obiektów inżynierskich np. w postaci nakładek wyciszających lub osłon akustycznych mocowanych pod dylatacją.
 - 5) Weryfikacji lokalizacji punktów wyznaczonych do wykonania pomiarów hałasu w terenie w ramach analizy porealizacyjnej.
 - 6) Weryfikacji i doprecyzowania zagadnień dotyczących odwodnienia projektowanej drogi w zakresie zastosowanych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do odbiorników w sposób niepowodujący

wpływu na stan jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz wyznaczonych dla nich celów środowiskowych.

7) Weryfikacji i uszczegółowienia: lokalizacji, rodzaju i parametrów planowanych przejść dla zwierząt. Ponadto weryfikacji zastosowanych rozwiązań minimalizujących i zabezpieczających chomiki europejskie przed przedostaniem na pas drogowy.

Według ustaleń raportu ze względu na położenie, charakter przedsięwzięcia oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z powyższym nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko przed realizacją przedsięwzięcia.

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

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów o zwiększonym ryzyku albo zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 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 (Dz. U. z 2016 r., poz. 138), dlatego w niniejszej decyzji nie nałożono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Na podstawie art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 54) obszar ograniczonego użytkowania m.in. dla budowy dróg tworzy się w sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu. W przypadku przedmiotowej inwestycji z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika, konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W przypadku, gdy 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.

Organ rozstrzygający przeprowadził przedmiotowe postępowania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi jego uprawnienia jak i w oparciu o przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Stronom postępowania zapewniono czynny udział w postępowaniu, w szczególności poprzez wgląd do akt sprawy, możliwość uzyskania kopii dokumentów, jak również poprzez zapoznanie się z całością zebranego materiału dowodowego i zapewnienie terminu do złożenia nowych wniosków dowodowych. Zakończone postępowanie zostało przeprowadzone z zachowaniem zasady prawdy obiektywnej, zasady pogłębiania zaufania Obywateli do organów Państwa, zasady informowania stron i pozostałych uczestników postępowania oraz zasady czynnego udziału stron postępowania.

Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kpa 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 12.10.2023 r.). Zgodnie z przedmiotowym wnioskiem za nadaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia zarówno ważny interes strony, jak również interes społeczny. Wskazano, że dzięki budowie drogi ekspresowej S17 nastąpi wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miejscowości przez które przebiega droga krajowa nr 17, co spowoduje wzrost bezpieczeństwa dla uczestników ruchu oraz mieszkańców. Droga krajowa nr 17 stanowi bardzo ważne połączenie regionu jak i pozostałej części kraju z Ukrainą. Duży i jednocześnie narastający ruch tranzytowy w tym ciężarowy wpływa wydatnie na bezpieczeństwo zarówno użytkowników drogi jak i mieszkańców. Na tym odcinku droga krajowa przejmuje funkcje zarówno drogi dla ruchu tranzytowego jak i lokalnego. Ruch pieszych i lokalny pojazdów odbywa się w ciągu trasy oraz poprzecznie. Na istniejącej drodze dochodzi do licznych wypadków i kolizji. W celu ochrony zdrowia i życia ludzkiego zachodzi pilna konieczność przyspieszenia procesu inwestycyjnego, gdyż wyłącznie realizacja inwestycji poprawi stan bezpieczeństwa ruchu od granicy Państwa do miejscowości Piaski. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla przedmiotowego przedsięwzięcia pozwoli na przystąpienie do realizacji w terminie możliwie zbieżnym z realizacją pozostałych odcinków.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.
Niniejsza decyzja nie zwalnia od obowiązku uzyskania innych decyzji wymaganych przez przepisy prawa.

POUCZENIE

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

Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania stronom przysługuje możliwość zrzeczenia się praw do wniesienia odwołania. Zrzeczenie się prawa do odwołania następuje w formie oświadczenia. Oświadczenie to należy złożyć do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie. Z dniem doręczenia oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie
Beata Sielewicz
Beata Sielewicz

Otrzymują:

1. GDDKiA Oddział w Lublinie reprezentowana przez Pana
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie

Załącznik do decyzji
Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Lublinie
z dnia 31 lipca 2024 r. znak: WOOS.420.1.2022.KPR

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112).

Planowane przedsięwzięcie pn. „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne, część 3 - odc. realizacyjny nr 5: węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła - węzeł „Zamość Wschód” bez węzła” zlokalizowane jest w województwie lubelskim, w powiecie zamojskim, na terenie gminy Zamość i gminy Sitno. Inwestycja dotyczy budowy drogi ekspresowej S17 na odcinku „Zamość Sitaniec” bez węzła - węzeł „Zamość Wschód” bez węzła” wraz z budową węzła „Zamość Północ”. Początek budowy drogi przyjęto w miejscowości Sitaniec Błonie za projektowanym węzłem „Zamość Sitaniec”, natomiast koniec opracowania przyjęto w miejscowości Jarosławiec przed węzłem „Zamość Wschód”. Początek niwelety drogi S17 stanowi dowiązanie do opracowania odcinka realizacyjnego nr 4.

Zakres zadania inwestycyjnego obejmuje:

- budowę dwujezdniowej drogi klasy S,
- budowę węzła,
- przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu drogi ekspresowej oraz w ciągu dróg krzyżujących się z drogą ekspresową,
- zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do projektowanej drogi,
- wzmocnienie podłoża gruntowego,
- budowę urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę,
- budowę obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu,
- budowę przejazdów awaryjnych,
- budowę ogrodzenia drogi,
- budowę sieci i infrastruktury związanej z drogą,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej,
- wykonanie budowli regulacyjnych na ciekach, w rejonie projektowanych obiektów,
- usunięcie kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania terenu (m.in. wyburzenia, rozbiórki, przywrócenie przyłączy, przeniesienie obiektów podlegających ochronie).

Dla odcinka realizacyjnego nr 5 zaprojektowano trzy warianty przebiegu drogi ekspresowej nr 17. Początek budowy drogi przyjęto w miejscowości Sitaniec Błonie za projektowanym węzłem „Zamość Sitaniec”, natomiast koniec opracowania przyjęto w miejscowości Jarosławiec przed węzłem „Zamość Wschód”. Przedmiotowy odcinek obejmuje budowę węzła z drogą wojewódzką nr 843 na obszarze miejscowości Łapiguz i Borowina Sitaniec. Ze względu na konieczność dowiązania do sąsiadujących odcinków realizacyjnych tj. odcinków

nr 4 i 6 brak jest możliwości przeprowadzenia trasy projektowanej drogi ekspresowej nr 17 po istniejącym śladzie drogi krajowej. Długość planowanego odcinka to ok. 11 km.

Charakterystyczne parametry drogi:

- droga ekspresowa S17:

klasa techniczna	- S
prędkość projektowa	- $V_p = 100$ km/h
prędkość miarodajna	- $V_m = 110$ km/h
liczba jezdni	- 2
przekrój drogi	- 2/2
szerokość pasa ruchu	- 3,50 m
szerokość opasek wewnętrznych	- 0,50 m
szerokość pasa dzielącego z opaskami	- 5,00 m
szerokość pasów awaryjnych	- 2,50 m
pochylenie poprzeczne jezdni	- 2,5 %
skrajnia pionowa	- min. 5,00 m
kategoria ruchu	- KR5
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

- drogi wojewódzkie:

klasa techniczna	- G
prędkość projektowa	- $V_p = 50$ km/h,
szerokość pasa ruchu	- 3,50 m
szerokość poboczy nieutwardzonych	- min. 1,25 m
skrajnia pionowa	- 4,80 m
spadek poprzeczny jezdni na prostej	- 2,0 %
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	- 100 kN/oś

- drogi gminne:

klasa techniczna	- L – D,
prędkość projektowa	- $V_p = 40$ km/h dla klasy drogi L
szerokość pasa ruchu	- $V_p = 30$ km/h dla klasy drogi D
szerokość poboczy nieutwardzonych	- min. 0,75 m
skrajnia pionowa	- 4,70 m
spadek poprzeczny jezdni na prostej	- 2,0 %
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	- 100 kN/oś

- dodatkowe jezdnie (jeżeli wystąpią):

klasa techniczna	- D,
prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
szerokość pasa ruchu	- 3,50 m z mijankami lub 5,00 m
szerokość poboczy nieutwardzonych	- min. 0,75 m
skrajnia pionowa	- 4,70 m
spadek poprzeczny jezdni na prostej	- 2,0 %

W celu utrzymania łączności ekologicznej i umożliwienia migracji zwierząt wykonane zostaną przejścia dla zwierząt, zlokalizowane w km ok.:

- PZDs 0+837 - Przejście dla zwierząt średnich pod S17 przy regionalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni,

owadożernych, bobra i płazów - szerokość min. 6 m, wysokość min. 2,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7;

- PZGs 3+005 Przejście dla zwierząt średnich nad S17 na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych - szerokość min. 30 m;
- MS/PZDsz 9+125 Most w ciągu S17 zespolony z przejściem dla zwierząt średnich nad rzeką Czarny Potok na regionalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: sarny, dzika, lisa, kuny, gryzoni, owadożernych, bobra, wydry, tchórza i płazów i gadów - szerokość minimalna dla jednego brzegu równa szerokość koryta rzeki (min. 6 m), wysokość minimalna 3,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7;
- P/PZM 0+494 Przepust zintegrowany z ciekiem na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych i płazów. Obustronne półki szerokość min. 1,0 m wysokość min. 1,5 m współczynnik ciasnoty min 0,07;
- PZM 3+964 Przepust samodzielny na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych. Szerokość min. 1,5m, wysokość min. 1,5m, współczynnik ciasnoty min 0,07;
- P/PZM 6+549 Przepust zintegrowany z ciekiem na lokalnym korytarzu ekologicznym w siedliskach: lisa, kuny, gryzoni w tym chomika, owadożernych, płazów i gadów. Obustronne półki szerokość min. 1,0m, wysokość min. 1,5m, współczynnik ciasnoty min 0,07.

Ponadto zaprojektowane zostaną dodatkowe przejścia dla zwierząt przystosowane dla chomika w podanych poniżej lokalizacjach:

- P/PZM 3+557- samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 3+834 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 5+300 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 5+900 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 6+450 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 6+750 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- Przepust P 2_10 7+817 - zaadaptowany przepust w siedliskach chomika - obustronne półki szerokość min. 1,0 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 10+550 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- P/PZM 10+850 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07,
- Przepust P-2_16 11+013 - zaadaptowany przepust w siedliskach chomika - obustronne półki szerokość min. 1,0 m, wysokość min. 1,5m, współczynnik ciasnoty min 0,07,

- P/PZM 11+150 - samodzielny przepust w siedliskach chomika - szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,07.

Przejścia dla zwierząt, wymienione w pkt 8 oraz wymienione w pkt 7 dedykowane dla chomika (z wyłączeniem zintegrowanych z ciekami) wyposażone zostaną w rury ucieczkowe w postaci tuby (rury) z PCV o średnicy 10 cm z wykonanymi otworami bocznymi o średnicy 10 cm rozmieszczonymi po przeciwległych stronach naprzemiennie co 50 cm (co 100 cm z każdej strony).

WYPOSAŻENIE OBIEKTU W ODWODNIENIE

Zakłada się powierzchniowe odwodnienie drogi z wyjątkiem odcinków, gdzie ze względu na ukształtowanie geometryczne projektowanej drogi oraz uwarunkowania terenowe nie będzie to możliwe, wówczas przewiduje się odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Przewiduje się zastosowanie na całym odcinku projektowanej drogi szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo lub poprzez wpusty kanalizacyjne systemem rowów szczelnych lub za pomocą kanalizacji deszczowej z zastosowaniem urządzeń oczyszczających (osadniki) oraz zbiorników retencyjnych.

Lokalizacja zbiorników retencyjnych na trasie wariantu 2 zielonego

Zbiorniki wariant W2 (zielony)		
Nazwa	Strona	KM
ZB-01	P	0+600
ZB-02	L	0+620
ZB-03	P	6+350
ZB-04	L	6+600
ZB-05	P	8+900
ZB-06	L	9+000
ZB-07	P	9+150
ZB-08	L	9+230
ZB-09	L	10+450

WYPOSAŻENIE OBIEKTU W OŚWIETLENIE

Droga ekspresowa nr 17, a także drogi podrzędne wchodzące w opracowanie inwestycji powinny zostać oświetlone lampami typu LED ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, w następującym zakresie: w obrębie węzłów, na skrzyżowaniach typu rondo, na skrzyżowaniach skanalizowanych z wyspami w krawężnikach, na skrzyżowaniach na terenie zabudowy. Między oświetlonym, a nie oświetlonym odcinkiem drogi zostanie wykonana (w kolejnych etapach projektowych) strefa przejściowa o zmniejszającym się natężeniu światła i długości nie mniejszej niż 200 m.

URZĄDZENIA I OBIEKTY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ W PASIE DROGOWYM NIEZWIĄZANE Z DROGĄ, UMIESZCZONE W OBIEKCIE

Do urządzeń technicznych nie związanych z drogą zalicza się:

sieć elektroenergetyczną wysokiego, średniego i niskiego napięcia, sieć telekomunikacyjną, sieć kanalizacyjną nie służącą odwodnieniu drogi, sieć gazową, sieć wodociągową, sieć melioracyjną.

Wykaz przebudowy sieci EN (nN, SN, WN) dla wariantu 2 zielonego

Kilometraż drogi	Kolizja nr	Istniejąca sieć	Projektowana sieć
0+373	E1	Linia napowietrzna SN	Przebudowa sieci SN na długości 120m
0+600	E2	Linia napowietrzna SN	Przebudowa sieci SN na długości 310m
3+700	E3	Linia napowietrzna WN	Przebudowa sieci WN na długości 270m
4+320	E4	Linia napowietrzna nN	Przebudowa sieci nN na długości 110m
4+320	E5	Linia kablowa nN	Przebudowa sieci nN na długości 40m
4+520	E6	Linia napowietrzna SN	Przebudowa sieci SN na długości 70m
5+130	E7	Linia kablowa SN	Przebudowa sieci nN na długości 75m
5+500	E8	Linia napowietrzna WN	Przebudowa sieci WN na długości 315m
5+523	E9	Linia napowietrzna nN	Przebudowa sieci nN na długości 230m
5+530	E10	Linia kablowa nN oświetlenia	Przebudowa sieci nN na długości 300m
9+740	E11	Linia napowietrzna SN	Przebudowa sieci SN na długości 100m

Zestawienie przebudowy sieci gazowej dla wariantu 2 zielonego

Kilometraż drogi	Kolizja nr	Istniejąca sieć	Projektowana sieć
4+450	G1	gw100	Przebudowa sieci gazowej gw100, przejście pod drogą w rurze ochronnej
4+450	G2	gw100	Przebudowa sieci gazowej gw100, przejście pod drogą w rurze ochronnej. Rozbudowa gazu 2017 – działka 39 – do możliwej przebudowy
5+590	G3	gs125, gs20	Przebudowa sieci gazowej gs125. Przejście pod drogami w rurze ochronnej
6+300	G4	gw250	Przebudowa sieci gazowej gw250. Przejście pod drogami w rurze ochronnej
7+640	G5	gw250	Przebudowa sieci gazowej gw250. Przejście pod drogami w rurze ochronnej

Eksplotacja przedsięwzięcia będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Wobec powyższego w raporcie wskazano na konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych. Uwzględniając kryteria m.in. dostępność terenu, skuteczność, wartość ekonomiczna, efekt krajobrazowy, akceptacja społeczna wskazano panelowe ekrany akustyczne jako najbardziej optymalne rozwiązanie do ochrony środowiska przed hałasem, generowanym wskutek eksploatacji drogi ekspresowej S17 o następujących parametrach i orientacyjnej lokalizacji:

L P	EKRA N	STRON A	KILOMETRAŻ		WYSOKOŚĆ [h]	DŁUGOŚĆ [m]	POWIERZCHNI A [m²]	TYP
			OD	DO				
1	EK-1	P	4+355	4+450	6,0	95,0	570,0	pochłaniający
2	EK-2	L	5+375	5+675	6,0	310,0	1860,0	pochłaniający z przezroczystym na obiekcie

Zgodnie z dokumentacją wszystkie warianty inwestycji kolidują z tymi samymi ciekami. Są to rzeka Czarny Potok i kilkadziesiąt rowów. W ramach realizacji inwestycji we wszystkich wariantach projektowana jest przebudowa koryta rzeki Czarny Potok po istniejącym śladzie. W wariantcie wybranym do realizacji w km drogi S17 9+125 nastąpi przebudowa cieku Czarny Potok na długości ok. 300 m w tym przełożenie (kształtowanie nowego koryta) na odcinku ok. 215 m. Parametry nowego koryta zostaną dostosowane do istniejących i będą wynosić ok. szerokość dna 3,0 m nachylenie skarp 1:2. Umocnienie koryta zostanie wykonane przy zastosowaniu materiałów naturalnych. Prace na cieku związane z realizacją mostu, będą miały charakter krótkotrwały a ich uciążliwość ustąpi po wykonaniu prac. Prace będą prowadzone w sposób zapewniający zachowanie ciągłości przepływu w cieku w sposób minimalizujący uciążliwość na środowisko wodno-gruntowe.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie

Beata Sielewicz