



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Lublinie**
WOOŚ.420.2.2022.SM

Lublin, 5 lutego 2024 r.

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 (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) zwanej dalej „ustawą ooś”), w związku z art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.) zwanej dalej „Kpa”, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 03.01.2022 r. (data wpływu 04.01.2022 r.) GDDKiA Oddział w Lublinie reprezentowanej przez _____ o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne”, część 3 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” 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 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „**Łopiennik**” bez węzła - węzeł „**Krasnystaw Północ**” bez węzła” wg wariantu nr 3 – niebieski z podwariantem (obejmujący podwariant 3 omijający cmentarz wojenny) i jednocześnie

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S17 „Piaski – Hrebenne”, część 3 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła zlokalizowana jest w województwie lubelskim, powiecie krasnostawskim w gminach: Łopiennik Górny, Krasnystaw.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

2. 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) W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny na etapie realizacji inwestycji prace najbardziej uciążliwe pod względem akustycznym, polegające na użyciu maszyn wibracyjnych oraz rozbiórkowe w rejonie bliskiej zabudowy prowadzić w porze dziennej (tj. w godzinach 6.00 – 22.00). Dopuszcza się wykonywanie pozostałych robót w porze nocnej w przypadku, gdy reżim technologiczny wykonywania prac budowlanych tego wymaga.
- 2) W pobliżu terenów chronionych przed hałasem należy ograniczyć do niezbędnego minimum równoczesną pracę maszyn o dużej mocy akustycznej.
- 3) W uzasadnionych przypadkach stosować lokalne, indywidualne zabezpieczenie wrażliwych obiektów przed hałasem ekranami przenośnymi.
- 4) Drogi technologiczne w miarę możliwości lokalizować w pasie drogowym planowanej inwestycji.
- 5) Dojazd do dróg technologicznych w miarę możliwości zapewniać istniejącymi drogami zlokalizowanymi poza granicami zabudowy mieszkalnej.
- 6) Należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne w celu niedopuszczenia do pogorszenia warunków bytowania ludzi oraz stanu konstrukcyjnego budynków na skutek oddziaływania wynikającego z emisji drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia:
 - przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia należy wykonać inwentaryzację (wraz z dokumentacją fotograficzną) stanu technicznego budynków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego i planowanych dróg dojazdowych do placu budowy. Inwentaryzację należy ponowić po zakończeniu prac budowlanych;
 - w celu zminimalizowania wpływu ewentualnych drgań na ludzi przebywających w budynkach, prace najbardziej uciążliwe, polegające na użyciu maszyn wibracyjnych oraz rozbiórkowe w rejonie bliskiej zabudowy prowadzić w porze dziennej;
 - w pobliżu terenów zabudowanych, w miejscach, gdzie zabudowa znajduje się w odległości mniejszej niż 20 m należy ograniczyć wykonywanie prac z wykorzystaniem sprzętu mogącego powodować drgania zaliczane do III strefy szkodliwości tj. drgania szkodliwe dla budynku, powodujące lokalne zarysowania i spękania;
 - należy ograniczyć do minimum prace lekkich walców wibracyjnych w odległościach mniejszych niż 20 m od budynków, natomiast ciężkich – w odległościach mniejszych niż 60 m od budynków;
 - dla zminimalizowania negatywnego wpływu drgań na etapie realizacji inwestycji w razie potrzeby należy ograniczyć tonaż i prędkość pojazdów ciężkich.
- 7) Należy ograniczać emisję zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie budowy drogi, w szczególności poprzez:
 - utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów (np. zraszać teren placu budowy wodą w czasie suchej i wietrznej pogody);

- przewóz kruszyw i 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.
- 8) 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.
 - 9) 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.
 - 10) 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.
 - 11) 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.
 - 12) 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.
 - 13) Miejsce przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych, należy wyposażyć w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków z odpadów.
 - 14) W odległości równej rzutowi korony, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa, zabrania się składowania materiałów budowlanych, kruszyw, substancji toksycznych, lepiszczy, paliw, lokalizowania obiektów związanych z zapleczem budowy, parkowania samochodów i maszyn budowlanych, składowania mas ziemnych, stosowania otwartego ognia.
 - 15) Zaplecza budowy, bazy materiałowe i sprzętowe lokalizować możliwie daleko od terenów zabudowy objętej ochroną 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 krawędzi doliny przekraczanej rzeki. Wyłączenia nie dotyczą granic pasa drogowego w liniach rozgraniczających przedsięwzięcie.
 - 16) Materiały budowlane stanowiące potencjalne źródło zanieczyszczenia wody (np. oleje techniczne, farby, lakiery itp.) należy magazynować na szczelnym podłożu, uniemożliwiającym przenikanie ewentualnych zanieczyszczeń do gruntu i wód. Plac

- budowy wyposażać w sorbenty umożliwiające natychmiastowe zebranie wycieków na wypadek awarii.
- 17) Place postojowe i technologiczne baz technicznych na terenach pozbawionych naturalnej warstwy izolacyjnej zabezpieczyć przed infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych, np. pełnymi płytami betonowymi i wykonać szczelne rowy/korytka opaskowe.
 - 18) W przypadku konieczności odwodnienia terenu budowy na etapie realizacji przedsięwzięcia, wody z tego odwodnienia należy przed odprowadzeniem do rzeki podczyścić poprzez zastosowanie osadnika w celu ograniczenia zawiesin.
 - 19) Prace związane z ingerencją w koryto rzeki Łopy należy ograniczyć do niezbędnego minimum z zachowaniem ciągłości przepływu bez naruszenia podstawowych parametrów hydromorfologicznych cieku.
 - 20) Umocnienie koryta rzeki należy wykonać materiałami możliwie zbliżonymi do naturalnych z zachowaniem pierwotnego spadku cieku.
 - 21) Należy zachować funkcjonalność systemów melioracyjnych z którymi będą kolidowały projektowane elementy drogi.
 - 22) Wody opadowe i roztopowe z terenu drogi należy przed odprowadzeniem do wód lub do urządzeń wodnych podczyścić w osadnikach.
 - 23) Należy utrzymywać system odwodnieniowy drogi w pełnej sprawności technicznej poprzez prowadzenie systematycznego przeglądu i konserwacji systemów zbierania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych oraz urządzeń oczyszczających.
 - 24) Wszelkie prace w ramach przedsięwzięcia należy prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym prowadzonym przez zespół przyrodników: botanik, herpetolog, ornitolog, ichtolog, entomolog, chiropterolog posiadających doświadczenie w pracach terenowych. Zadaniem nadzoru będzie kontrola wpływu prowadzonych prac budowlanych na występujące w obszarze planowanej inwestycji, jak i na terenach bezpośrednio z nią sąsiadujących, gatunki fauny i flory oraz stwierdzone siedliska przyrodnicze. Dodatkową rolą nadzoru będzie zapobieganie stratom poprzez ewakuację zwierząt z zasięgu prac budowlanych. W przypadku zaistnienia możliwości naruszenia zakazów względem gatunków chronionych, należy wystąpić o stosowne zezwolenia w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.
 - 25) Zielen w obrębie pasa drogowego powinna składać się jedynie z gatunków dostosowanych do warunków siedliskowych, panujących w danym miejscu oraz przy uwzględnieniu uwarunkowań krajobrazowych, technicznych, wymogów bezpieczeństwa. Nie należy wprowadzać gatunków ekspansywnych i inwazyjnych, a także gatunków owocujących, które mogłyby zwabiać zwierzęta w obręb drogi.
 - 26) Nasadzenia dogęszczające należy dokonać na całym odcinku przejścia projektowanej drogi przez kompleksy leśne. Należy wykorzystać w tym celu rodzime gatunki drzew i krzewów, naturalnie występujących w rejonie lasów, zapewniając tym samym zwartą i wielopiętrową strukturę roślinności.
 - 27) Na odcinkach przeznaczonych pod teren budowy, zaplecza budowy, bazy techniczne i składy materiałów budowlanych, kolidujących ze zinwentaryzowanymi

najcenniejszymi terenami występowania płazów, tj.: okolice w Łopienniku Nadrzecznym od km ok.0+650 do km ok.1+850, należy zastosować tymczasowe dwustronne ogrodzenia ochronne, które zostaną usunięte po zakończeniu robót budowlanych na danym odcinku. Ogrodzenie musi być szczelne, wykonane z folii, agrotkaniny lub siatki (o oczkach nie większych niż 0,5 cm x 0,5 cm) o wysokości min. 60 cm nad powierzchnią terenu. Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 30 cm) i posiadać tzw. przewieszkę tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz drogi, zaplecza, baz i składów, w kierunku otaczającego terenu pod kątem 45-90°. Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy, w pasie szerokości ok. 1 m. Herpetolog w ramach nadzoru przyrodniczego może w sytuacjach koniecznych wskazać dodatkowe odcinki wymagające zastosowania tymczasowych ogrodzeń ochronnych. Zabezpieczenie powinno być wykonane przed rozpoczęciem wędrówek płazów - do połowy marca, ewentualnie później w przypadku dłuższego utrzymania się pokrywy śniegowej i temperatury poniżej 0°C.

- 28) Po ustawieniu płotków tymczasowych, a przed przystąpieniem do prac budowlanych wyznaczony teren powinien zostać skontrolowany przez nadzór przyrodniczy w celu przeniesienia wszystkich zauważonych zwierząt poza teren budowy. Przeglądy, połączone z kontrolą wykopów i kanałów technicznych, powinny odbywać się regularnie w czasie trwania prac budowlanych, nie rzadziej niż raz dziennie. W ich trakcie uwalniane i przenoszone poza plac budowy do miejsc bezpiecznych dla ich dalszego bytowania powinny być wszystkie zauważone zwierzęta.
- 29) Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza głównym okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. W przypadku zaistnienia konieczności dokonania wycinki pojedynczych drzew w ww. okresie lęgowym, możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1 - 3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo nie jest wykorzystywane przez ptaki jako miejsce gniazdowania, jak również iż wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia drzew przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
- 30) Wycinka drzew, w szczególności, starych, dziuplastych, powinna zostać poprzedzona kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt (w szczególności borowca wielkiego oraz na mopka zachodniego) i grzybów (w tym porostów). W razie stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia pni drzew przez zwierzęta i uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.
- 31) W celu ograniczenia strat w populacji chomika europejskiego zajęcie terenów

- rolniczych należy wykonać wiosną, po zakończeniu hibernacji przez chomika, a przed przystąpieniem do rozrodu lub jesienią, po zakończeniu okresu rozrodczego a przed rozpoczęciem hibernacji. W tym okresie zwierzęta odłowić pułapkami żywołownymi i przesiedlić na tereny sąsiednie z wykorzystaniem okresu aklimatyzacji. Aklimatyzacja zwłaszcza w okresie jesiennym, musi zapewnić zwierzętom możliwość odtworzenie zapasów pokarmu na zimę.
- 32) Zajęcie terenów rolniczych w okresie hibernacji lub rozrodu chomika europejskiego musi zostać poprzedzone uzyskaniem dodatkowych odstępstw od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych.
- 33) W celu uniemożliwienia przedostawania się drobnych zwierząt na drogę, ekrany akustyczne należy szczelnie zamontować, aby nie występowała wolna przestrzeń pomiędzy ekranem a podłożem. Wszelkie ubytki spowodowane osiadaniem lub osuwaniem się ziemi ze skarp należy niezwłocznie uzupełniać.
- 34) W celu ochrony ptaków przed kolizjami z ekranami akustycznymi ich powierzchnie należy wyposażyć w łatwo zauważalne trwałe znaki graficzne w kolorze czarnym. Znaki powinny mieć postać pionowych pasów szerokości 2 cm w odległości 10 cm od siebie. Na górnej krawędzi ekranu będzie umieszczony odpowiedni nadruk w postaci czarnego poziomego pasa szerokości 10 cm podkreślającego górną krawędź ekranu.
- 35) Roślinność adaptowana (będąca w obrębie terenu budowy, niepodlegająca usunięciu) oraz bezpośrednio sąsiadująca z granicą inwestycji bezwzględnie nie może ulec uszkodzeniu. W tym celu Wykonawca musi zachować szczególną ostrożność i staranność przy wykonywaniu wszelakich prac budowlanych, zwłaszcza ziemnych w obrębie strefy korzeniowej drzew i krzewów (min. strefa korzeniowa krzewu = rzut korony krzewu). Przycinanie, podkrzesywanie korony, cięcie żywych gałęzi czy korzeni, jest dopuszczalne jedynie w sytuacji koniecznej i całkowicie uzasadnionej.
- 36) W strefie korzeniowej drzewa, wszelkie niezbędne prace muszą być wykonywane ręcznie, bez użycia sprzętu mechanicznego oraz pod stałym nadzorem przyrodniczym. Zaleca się zastosowanie metod bezwykopowych, tunelowych w celu montażu elementów liniowych, jeśli takie są planowane w strefie korzeniowej drzewa.
- 37) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:
- pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez owinięcie pnia matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach ok. 1,70 x 1,50 m), a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości ok. 1,5 - 2,0 m (w zależności od wysokości drzewa),
 - grupy drzew wygrodzić płotem o minimalnej wysokości ok. 1,50 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni,
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu.

- 38) Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, zbiorniki retencyjne nie mogą stanowić pułapek dla zwierząt. Wszystkie zbiorniki otwarte należy zabezpieczyć przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń ochronnych (herpetologicznych), przy czym od strony planowanej drogi S17 ogrodzenia należy wykonać od wewnętrznej strony zbiorników, tj. wzdłuż ogrodzenia głównego, przewieszką skierowaną do czaszy zbiornika. W linii ogrodzeń zbiorników otwartych, położonych na przeciwnych brzegach względem drogi, należy wykonać rampy ewakuacyjne umożliwiające opuszczenie zbiorników przez płazy i inne małe zwierzęta, ponad ogrodzeniem ochronnym. Na odcinkach ramp ewakuacyjnych dopuszcza się zastąpienie ogrodzeń herpetologicznych innymi rozwiązaniami (elementy betonowe, stalowe, laminaty, polimery, itp.), uniemożliwiającymi dostęp do zbiorników z zewnątrz. Skarpy zbiorników retencyjnych od strony S17 powinny mieć nachylenie większe niż 1:2, natomiast skarpy przeciwnie powinny być łagodniejsze tj. o nachyleniu mniejszym niż 1:2.
- 39) Zbiorniki retencyjne należy zaprojektować w ogrodzeniu ochronnym drogi. W przypadku, gdy ze względów technicznych zbiorniki zlokalizowane byłyby poza ogrodzeniem trasy, należy je indywidualnie ogrodzić pełnymi ogrodzeniami np. z polimerobetonu (szczegóły techniczne jak przy stałych płotkach naprowadzających małe zwierzęta/płazy do przejść).
- 40) Drogi serwisowe prowadzone w sąsiedztwie przejść dla zwierząt / obiektów inżynierskich mających pełnić funkcje przejść dla zwierząt (rejon najścia na przejście), muszą posiadać nawierzchnię gruntową lub utwardzoną drobnodziarnistymi kruszywami naturalnymi, na całej szerokości przejścia i na odcinku co najmniej 100 m od krawędzi obiektu, w każdym kierunku.
- 41) W obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich ruch i ograniczać możliwość dojścia do przejścia - przede wszystkim ogrodzone zbiorniki oraz otwarte rowy o stromych skarpach (nachylenie >1:3). Zbiorniki powinny być lokalizowane w odległości co najmniej 50 m od zewnętrznych krawędzi najść.
- 42) Studnie i niecki wpadowe/chłonne systemów odwodnieniowych nie powinny być lokalizowane w pobliżu przejść dla zwierząt. Muszą być zabezpieczone, by nie tworzyły pułapki dla małych zwierząt. Wszystkie studzienki rewizyjne muszą mieć szczelne pokrywy.
- 43) Umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia, należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych i tylko z wykorzystaniem metod naturalnych, w tym narzutów kamiennych; nie należy stosować materiałów betonowych i gabionów.
- 44) Należy tak projektować konstrukcje obiektów, by powierzchnie betonowe przyczółków były w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itd., położonych na powierzchni i przy wylotach przejść dla zwierząt.

- 45) Ogrodzenia ochronne należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków.
- 46) Umacnianie stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; należy unikać betonowania skarp, w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach (co najmniej 10x10 cm) umożliwiając (w ograniczonym stopniu) spontaniczny rozwój roślinności.
- 47) Nie projektować oświetlenia (lamp) na odcinkach drogi przebiegającej przez tereny leśne. W przypadku konieczności jej oświetlenia (wynikającej z warunków technicznych i bezpieczeństwa), należy zastosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, zalecana temperatura barwowa <3000 K. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Wiązka światła winna być ukierunkowana w stronę jezdni.
- 48) Nie projektować oświetlenia (lamp) w rejonie przejść dla dużych i średnich zwierząt w odległości do około 500 m w każdą stronę od skrajni przejścia.
- 49) Wszystkie przejścia i przepusty dla zwierząt powinny być regularnie kontrolowane, co najmniej raz w roku do dnia 15 kwietnia.
- 50) W trakcie zdejmowania humusu podczas realizacji przedsięwzięcia wymagany jest nadzór archeologiczny.
- 51) W przypadku odkrycia wcześniej nierozpoznanego znaleziska archeologicznego należy wstrzymać roboty i powiadomić 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).
- 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 i 23, - należy uwzględnić warunki określone w pkt.1.2 niniejszej decyzji oraz:**

- 1) W celu ochrony środowiska przed ponadnormatywnym hałasem należy zaprojektować i wykonać zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych o orientacyjnej lokalizacji:
- EK-1, od km ok. 0+332 do km ok. 0+560, strona prawa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający z przezroczystym na obiekcie,
 - EK-2, od km ok. 0+780 do km ok. 0+905, strona prawa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający,
 - EK-3, od km ok. 1+252 do km ok. 1+364, strona prawa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający,
 - EK-4, od km ok. 7+483 do km ok. 7+610, strona prawa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający,
 - EK-5, od km ok. 0+320 do km ok. 0+630, strona lewa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający z przezroczystym na obiekcie,

- EK-6, od km ok. 0+900 do km ok. 1+060, strona lewa, wysokość 3,0 m – ekran pochłaniający z przezroczystym na obiekcie,
- EK-7, od km ok. 6+395 do km ok. 6+730, strona lewa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający,
- EK-8, od km ok. 7+100 do km ok. 7+542, strona lewa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający,
- EK-9, od km ok. 7+870 do km ok. 8+055, strona lewa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający z przezroczystym na obiekcie,
- EK-10, od km ok. 8+300 do km ok. 8+514, strona lewa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający,
- EK-11, od km ok. 9+017 do km ok. 9+232, strona lewa, wysokość 4,0 m – ekran pochłaniający.

- 2) Na całym odcinku projektowanej drogi należy zastosować szczelny system odwodnienia w postaci szczelnych rowów lub kanalizacji deszczowej oraz szczelnych zbiorników retencyjnych o takich parametrach, które zapewnią sprawne działanie systemu odwodnienia.
- 3) System odwodnienia drogi należy zaprojektować z uwzględnieniem możliwości technicznych odbiorników. Ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z systemu odwodnieniowego drogi do odbiorników należy dostosować do ich przepustowości hydraulicznej, celem nie powodowania zwiększonej erozji, zmian dynamiki przepływów, zmian ekosystemu odbiornika, itp.
- 4) 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.
- 5) W celu minimalizacji wpływu projektowanej drogi na ciągłość obszarów siedliskowych i korytarzy ekologicznych należy wykonać przejścia dla zwierząt dużych, średnich, małych-w tym- płazów:
 - obiekt: MS/PZDs-3.1.2, lokalizacja (kilometraż) 0+750, most w ciągu S17 zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich nad rzeką Łopą, min. światło poziome- szerokość min. 6 m, min. światło pionowe - wysokość min. 3,5 m, współczynnik ciasnoty min. 0,7, długość 40 m, szerokość całkowita przęsła 26,4 m;
 - obiekt: PZGd-3.4 , lokalizacja (kilometraż) 3+637, przejście dla zwierząt dużych nad S17, szerokość min. 35 m, długość 81,8 m, szerokość całkowita przęsła 40,2 m;
 - obiekt: PZDs-3.7 , lokalizacja (kilometraż) 7+065, przejście dla zwierząt średnich pod S17, min. światło poziome [m]; szerokość min. 6 m, min. światło pionowe [m]; wysokość min. 2,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7, długość 11,8 m, szerokość całkowita przęsła 26,4 m,
 - obiekt: PZDs-3.10: lokalizacja (kilometraż) 8+526, przejście dla zwierząt średnich pod S17, min. światło poziome - szerokość min. 6 m, min. światło

- pionowe - wysokość min. 2,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7, długość 11,8 m, szerokość całkowita przęsła 26,4 m;
- obiekt: P/PZM-3.8, lokalizacja (kilometraż) 7+523, przepust zintegrowany z ciekim, min. światło poziome - obustronne półki szerokość min. 1,0 m, min. światło pionowe - wysokość min. 1,5 m, współczynnik ciasnoty min 0,7, długość 40 m, przekrój poprzeczny 3,20 x 3,00 m.
- 6) Ustala się szczegółowe warunki realizacji przejść o których mowa w pkt 5.
- najścia na przejścia średnie, a w przypadku przejścia górnego dla dużych zwierząt najścia i krawędzie przejścia na całej długości, zostaną wyposażone w panele przeciwoślńieniowe wysokości od 2,5 m do 4 m. Minimalny odcinek drogi wyposażony w panele to odcinek drogi obejmujący przejście oraz przylegający do niego obszar naprowadzania zwierząt, na długości minimum 50 m od krawędzi przejścia (w obu kierunkach) oraz na całej długości przejścia górnego wraz ze strefami najścia. Kąt nachylenia powierzchni przejścia i nasypów najść nie będzie przekraczał 15%. Panele/osłony powinny być budowane przy wszystkich przejściach dla dużych i średnich zwierząt. Osłony powinny być budowane powyżej wlotów przejść dolnych (możliwie blisko krawędzi jezdni). Na krawędziach przejść górnych zaprojektować pełne (zaleca się drewniane) ekrany przeciwoślńieniowe, chroniące zwierzęta przed światłami jadących dołem pojazdów;
 - szerokość przejścia zwiększająca się łagodnie (lejkowato) w kierunku podstawy najść przejścia dla dużych zwierząt w obu kierunkach;
 - droga, wraz z jej infrastrukturą techniczną będzie wygradzona siatkami drogowymi. Za siatką znajdzie się również system odwodnienia drogi, w tym rowy przydrożne. Rowy drogowe na powierzchni najść na przejścia powinny być zarurowane i nie będą stanowiły przeszkody w poruszaniu się zwierząt. Początek i koniec rury powinny znajdować się około 0,5 m od linii siatki. Rowy nie powinny być dostępne dla zwierząt i stanowić dla nich zagrożenia ani utrudnienia w korzystaniu z przejścia. Siatki ogrodzeniowe powinny być zabezpieczone przed podkopaniem i szczelnie połączone z gruntem;
 - powierzchnia przejścia lub półki w przejściach zintegrowanych z ciekim powinny być wykonane z gruntu naturalnego, stanowiącego w tym drugim przypadku jednocześnie obudowę koryta rowu. Powierzchnia przejścia lub obustronne półki przełazowe powinny się płynnie łączyć z terenem przydrożnym;
 - na przejściu dla zwierząt dużych powinny być rozmieszczone większe głazy (kilka - kilkanaście sztuk), kłody i karpys korzeniowe (kilka - kilkanaście sztuk) uniemożliwiające przejazdy pojazdów po powierzchni przejścia. Powinny one być zakopane w gruncie, w sposób znacząco utrudniający ich usunięcie ciągnikiem, część nadziemna nie powinna być wyższa niż 40 cm, zaś odstępy powinny być nieregularne i nie większe niż 150 cm; Widoczne elementy konstrukcyjne przejść dla zwierząt również docelowo powinny być osłonięte roślinnością;

- w przypadku przepustów dla małych zwierząt ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu.
- 7) W celu zapewnienia ciągłości migracji zwierząt należy wykonać następujące nasadzenia zieleni naprowadzające na przejścia lub przepusty dostosowane do kategorii obiektu:
- obiekt: MS/PZDs-3.1.2, lokalizacja (kilometraż): ok.0+660 – ok.0+825, typ nasadzeń: zieleń naprowadzająca;
 - obiekt: ZD, lokalizacja (kilometraż): ok.1+880 – ok.3+573, typ nasadzeń: zieleń dogęszczająca, strona prawa i lewa;
 - obiekt: PZGd – 3.4, lokalizacja (kilometraż): ok.3+573 – ok.3+703, typ nasadzeń: zieleń naprowadzająca;
 - obiekt: ZD, lokalizacja (kilometraż): ok.3+700 – ok.4+685, typ nasadzeń: zieleń dogęszczająca, strona prawa i lewa;
 - obiekt: PZDs – 3.7, lokalizacja (kilometraż): ok.7+005 – ok.7+121, typ nasadzeń: zieleń naprowadzająca;
 - obiekt: P/PZM – 3.9, lokalizacja (kilometraż): ok.7+466 – ok.7+557);, typ nasadzeń: zieleń naprowadzająca
 - obiekt: PZDs – 3.10, lokalizacja (kilometraż): ok.8+467 – ok.8+579, typ nasadzeń: zieleń naprowadzająca.
- 8) Ustala się szczegółowe warunki realizacji nasadzeń o których mowa w pkt 7:
- roślinność powinna być wprowadzona
 - wzdłuż ogrodzeń ochronnych na długości co najmniej 50 m od przyczółków przejść;
 - należy wprowadzić trawiastą pokrywę roślinną na powierzchni przejść górnych przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju;
 - należy wprowadzić gęste, rzędowe nasadzenia krzewów o nieregularnej linii wzdłuż osłon antyolśnieniowych - np. śliwa tarnina (*Prunus spinosa*),
 - należy wprowadzić nasadzenia rzędowe pnączy na ogrodzeniach ochronnych na powierzchni przejść górnych i w obszarach najść;
 - należy wprowadzić nasadzenia krzewów oraz bylin na powierzchni przejść - pojedyncze i kępowe (po kilka-kilkanaście sztuk) oraz nasadzenia krzewów i drzew w formie kępowej (po kilka-kilkanaście sztuk) oraz w krótkich pasach (>15 m) w obszarze najść przejść górnych;
 - w rejonie przejść dla zwierząt dużych i średnich (dolnych i górnych) należy zaprojektować zieleń naprowadzającą spełniającą poniższe wymagania:
 - wprowadzenie gęstych, rzędowych nasadzeń krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m. po 50 m w każdą stronę od krawędzi obiektu), łączących się z nasadzeniami wzdłuż ekranów przeciwołśnieniowych na najściach i na powierzchni przejść górnych,
 - wprowadzenie gęstych, rzędowych nasadzeń krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości ok. 100 m po ok. 50 m w każdą stronę od krawędzi obiektu) łączących się z czołem przejść dolnych;

- wprowadzenie struktur roślinności naprowadzającej, tj. nasadzenia drzew i krzewów w obszarze przejść górnych i dojść do przejść dolnych wykonane w taki sposób, by tworzyły ciągłe lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia, ukierunkowując ruch zwierząt; należy uwzględnić gatunki stanowiące atrakcyjną bazę żerową;
 - w przypadku, gdy przejścia mają być wykorzystywane przez małe zwierzęta (małe ssaki roślinożerne i drapieżne, bezkręgowce oraz ptaki preferujące krzewy i zarośla), konieczne jest zaprojektowanie odpowiedniej struktury roślinności złożonej z gatunków zapewniających bazę pokarmową oraz dogodne miejsca ukrycia.
- 9) Ogrodzić całą trasę po obu stronach siatką drucianą na metalowych słupkach. Odległość pomiędzy słupkami nie może przekraczać 300 cm. Siatka powinna mieć wysokość co najmniej 250 cm nad powierzchnię terenu, o następujących parametrach: do wysokości 120 cm wielkość oczek siatki nie może być większa niż 5 x 15 cm; powyżej 120 cm wielkość oczek siatki nie może być większa niż 15 x 15 cm. Ogrodzenie należy skonstruować w taki sposób, by naprowadzało zwierzęta na przejścia, łączyło się z nimi w sposób płynny (za wyjątkiem sytuacji, gdy droga dojazdowa zlokalizowana jest pod przejściem górnym dla zwierząt) i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na pas ruchu. Siatkę należy wkopać w ziemię na głębokość minimum 40 cm. Ogrodzenia ochronne należy prowadzić wzdłuż linii prostych, ewentualnie z załamaniem nie większym niż 15° (odstępstwo od tego wymogu możliwe w sytuacjach braku możliwości technicznych).
- 10) Na całej długości drogi należy wprowadzić obustronne ogrodzenia ochronne ograniczające śmiertelność płazów na drodze. Ogrodzenie powinno być wykonane z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm) o wysokości min. 60 cm, wyposażone w trwałą przewieszkę o szerokości min. 10 cm i kątem nachylenia od 45 do 90°, w dolnej części zagłębione w podłoże (co najmniej na głębokość 30 cm). Można zastosować również wygrodzienia panelowe z bieżnią przeciwdziałającą wzrostowi roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie wygrodzienia, co ułatwi koszenie i inne prace utrzymaniowe.

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. Nie nakładam obowiązku zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- 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.

Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować:

1. Ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, mających na celu zapewnienie ochrony terenów podlegających ochronie akustycznej oraz określenie rzeczywistego oddziaływania hałasu na te tereny.
2. Wykonanie analizy hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją drogi ekspresowej nr 17, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną, określoną przez ministra właściwego ds. środowiska poprzez:
 - a) procedurę obliczeniową w stosunku do całego analizowanego odcinka drogi ekspresowej z jednoczesną weryfikacją modelu obliczeniowego za pomocą pomiarów przeprowadzonych co najmniej w punktach, o których mowa w pkt. b),
 - b) procedurę pomiarową przez wykonanie pomiarów w reprezentatywnych punktach o orientacyjnej lokalizacji:
 - receptor R35, strona prawa, dz. nr 48, obr. Zakręcie Kolonia, gm. Krasnystaw,
 - receptor R47, strona lewa, dz. nr 751, obr. Łopiennik Nadrzeczny, gm. Łopiennik Górny.

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. 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.

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:

- weryfikacji i uszczegółowienia lokalizacji, rodzaju i parametrów planowanych zabezpieczeń akustycznych z uwzględnieniem możliwego oddziaływania skumulowanego, wynikającego z ruchu pojazdów odbywającego się po drogach, z którymi projektowana droga ekspresowa może mieć oddziaływania skumulowane w zakresie emisji hałasu do środowiska,
- aktualizacji stanu zagospodarowania terenu w otoczeniu projektowanej drogi i określenia dokładnej liczby i lokalizacji budynków mieszkalnych, planowanych do objęcia ochroną akustyczną lub przewidzianych do wyburzenia,
- analizy oddziaływania wynikającego z emisji drgań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia,
- zweryfikować i doprecyzować zagadnienia dotyczące odwodnienia projektowanej drogi w zakresie zastosowanych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe z substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego w tym substancji ropopochodnych przed odprowadzeniem do odbiorników w sposób niepowodujący wpływu na stan jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz wyznaczonych dla nich celów środowiskowych,
- weryfikacji i uszczegółowienia: lokalizacji, rodzaju i parametrów planowanych przejść dla zwierząt.

VII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 04.01.2022 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął wniosek GDDKiA Oddział w Lublinie reprezentowanej przez

o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne”, część 3 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła”.

Wniosek został uzupełniony w dniu 08.02.2022 r.

Zgodnie z § 2, ust. 1, pkt 31 oraz § 3 ust. 2 pkt. 2 w powiązaniu z pkt § 3 ust. 1 pkt 62 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 zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy 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. Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.
5. Pełnomocnictwo

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 40/2022) oraz o raporcie o oddziaływaniu na środowisko (nr wpisu 41/2022).

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 Kpa zapewniono stronom udział w postępowaniu. Stosownie do art. 49 ww. ustawy w zw. z art. 74 ust. 3 ustawy ooś zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i właściwych miejscowo Urzędów: Gminy Łopiennik Górny i Krasnystaw (obwieszczenie z dnia 15.02.2022 r. znak: WOOŚ. 420.2.2022.SM.2 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).

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy ooś 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.

Zgodnie z procedurą oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy o oś wystąpiono 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 obwieszczeniem wydanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 15.02.2022 r. znak: WOOŚ. 420.2.2022.SM.2.

Otrzymało pozytywną opinię Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie z dnia 14.03.2022r., znak: DNS-NZ 7016 25 2022.

Otrzymało pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie znak: LU RZŚ 4360 14 2022 AP z dnia 15.03.2022 r. (wpływ 17.03.2022 r.) wzywające do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wystąpił pismem znak WOOŚ. 420.2.2022.SM.4 z dnia 12.04.2022 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 02.08.2022 roku wpłynęło od pełnomocnika Inwestora pismo z dnia 01.08.2022 r. załączające stosowne wyjaśnienia i uzupełnienia 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 Łopiennik Górny i Krasnystaw (obwieszczenie z dnia 03.08.2022 r. znak: WOOŚ. 420.2.2022.SM.8).

Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem z dnia 31.08.2022 r., znak: DNS-NZ.7016.131.2022 poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w opinii z dnia 14.03.2022 r., znak: DNS-NZ.7016.25.2022.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie w dniu 02.09.2022 r. wydało postanowienie uzgadniające znak: LU.RZŚ.4360.14.2022.AP.

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 04.10.2022 r. do 02.11.2022 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 w dn. 28.09.2022 r., znak: WOOŚ.420.2.2022.SM.10. Obwieszczenie przekazano do właściwych urzędów. W trakcie jego trwania nie złożono żadnych uwag i wniosków.

W dniu 30.11.2022 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: Gminy Łopiennik Górny i Krasnystaw (obwieszczenie z dnia 30.11.2022 r. znak: WOOŚ.420.2.2022.SM.11).

W wyniku przeprowadzonej analizy dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie ponownie wezwał pismem z dnia 12.12.2022 r. Inwestora do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie w zakresie ochrony powietrza i gospodarki wodnej.

W dniu 23.01.2023 r. wpłynęło pismo z prośbą o przedłużenie terminu na złożenie wyjaśnień. W odpowiedzi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 24.01.2023 r. przychylił się do prośby.

W dniu 09.02.2023 r. wpłynęło pismo od pełnomocnika Inwestora przekazujące wyjaśnienia.

W dniu 28.02.2023 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 Łopiennik Górny i Krasnystaw (obwieszczenie z dnia 28.02.2023 r. znak: WOOŚ.420.2.2022.SM.15).

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), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wezwał pismem z dnia 16.03.2023 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 wariantowej przedsięwzięcia zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,

udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.).

W dniu 20.04.2023 r. wpłynęły stosowne uzupełnienia.

Pismem znak: WOOS.420.2.2022.SM.18 z dnia 19.05.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przekazał 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 znak: WOOS.420.2.2022.SM.19 z dnia 19.05.2023 r. 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 Łopiennik Górny i Krasnystaw. Jednocześnie w tym samym obwieszczeniu poinformowano strony postępowania o przedłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy z uwagi na skomplikowany charakter sprawy.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie w dniu 14.06.2023 r. wydało postanowienie uzgadniające znak: LU.RZŚ.4360.14.2022.AP.

Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem znak: DNS-NZ.7016.131.2023 z dnia 16.06.2023 r. poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko zajęte w opinii z 14.03.2022 r., znak: DNS-NZ.7016.25.2022 oraz w piśmie z dnia 31.08.2022 r. znak: DNS-NZ.7016.131.2022. w których uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

W dniu 14.08.2023 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 Łopiennik Górny i Krasnystaw (obwieszczenie z dnia 14.08.2023 r. znak: WOOS.420.2.2022.SM.23).

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: WOOS.420.2.2022.SM.21. Obwieszczenie przekazano do właściwych urzędów.

W ramach przeprowadzonego postępowania oraz postępowania z udziałem społeczeństwa wpłynęły uwagi i wnioski od jednej firmy, które zostały przekazane do Inwestora z prośbą o zajęcie stanowiska wobec zgłoszonych przez społeczeństwo uwag i wniosków.

W dn.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 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 Łopiennik Górny i Krasnystaw (obwieszczenie z dnia 30.10.2023 r. znak: WOOŚ.420.2.2022.SM).

W dn.06.11.2023 r. wpłynęło pismo Inwestora przekazujące odpowiedź Inwestora na uwagi i wnioski wniesione w ramach udziału społeczeństwa.

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 GDDKiA Oddział w Lublinie reprezentowanej przez pełnomocnika o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 28.11.2023 r., znak: WOOŚ.420.2.2022.SM. Obwieszczenie zamieszczono 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 Łopiennik Górny i Krasnystaw. W trakcie toczącego się postępowania żadna ze stron postępowania nie zapoznawała się ze zgromadzoną dokumentacją.

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 budowa drogi ekspresowej S17 „Piaski – Hrebenne”, część 3 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła zlokalizowana jest w województwie lubelskim, a trasa w całości będzie przebiegała przez powiat krasnostawski w gminach Łopiennik Górny i Krasnystaw.

Zgodnie z przedłożonym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła oraz jej połączeń z istniejącą siecią dróg publicznych, w tym m.in.:

- budowa dwujezdniowej drogi klasy S,
- przebudowa istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową,
- budowa 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,
- budowa urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę,
- budowa obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu,
- budowa utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania,
- budowa przejazdów awaryjnych,
- budowa 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).

Wszystkie wymienione elementy stanowią jedno przedsięwzięcie polegające na budowie drogi ekspresowej S17 i są niezbędne do prawidłowego wykonania i funkcjonowania planowanej inwestycji jako całość.

Dla planowanego przedsięwzięcia przeanalizowano 4 warianty:

Nazwa wariantu	Pikietaż początkowy około	Pikietaż końcowy około	Długość odcinka [km] około
Wariant 1 fioletowy	0+000	9+473	9,47
Wariant 2 zielony	0+000	9+944	9,94
Wariant 3 niebieski	0+000	9+230	9,23
Wariant 3.1 niebieski - podwariant	0+000	9+235*	9,23
Wariant 3a czerwony	0+000	9+893	9,89

*W wariantcie niebieskim z podwariantem przewiduje się ominięcie cmentarza i przełożenie drogi na fragmencie w kilometrażu około 3+800 – 5+700 (na długości około 1,9 km). Różnica w kilometrażu na końcu opracowania dla wariantu niebieskiego z podwariantem w stosunku do wariantu niebieskiego wyniesie około 5 m.

Celem zadania inwestycyjnego jest zaprojektowanie dwujezdniowej drogi ekspresowej wraz z przebudową dróg poprzecznych i budową dróg obsługujących tereny przyległe do inwestycji i przywracające naruszone połączenia drogowe. Budowa nowej drogi spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą (m.in.

linie elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, sieć sanitarna, kanalizacja) oraz budowę nowych urządzeń infrastruktury technicznej dla potrzeb drogowych.

Projektowana inwestycja „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne” została ujęta w załączniku do Uchwały Nr 105/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) Aktualizacja 2017 w związku ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” /załącznik nr 1: Lista zadań inwestycyjnych, które mogą być realizowane w ramach Programu, poz. 53 „Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne”.

Droga ekspresowa S17 na odcinku Piaski - Hrebenne stanowi element ciągu drogowego S17 Warszawa - Lublin - Zamość - Tomaszów Lubelski - Hrebenne (granica państwa), który zlokalizowany jest w sieci dróg międzynarodowych i oznaczony jako nr E372. S17 wraz z S12 i S19 stanowiąc będą na terenie województwa lubelskiego zasadniczy szkielet dróg o dużej przepustowości łączących największe ośrodki gospodarcze kraju z największymi ośrodkami Polski Wschodniej.

W ramach opracowania droga ekspresowa S17 oraz drogi obsługujące teren przyległy zostaną wyposażone w urządzenia obsługi uczestników ruchu. Do tych obiektów i urządzeń w ramach omawianej inwestycji zalicza się: zatoki autobusowe, mijanki, place do zawracania, przejścia dla pieszych. Powyższe urządzenia i obiekty znajdują się poza koroną drogi ekspresowej i zostaną zaprojektowane zgodnie z warunkami technicznymi jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W przedłożonym raporcie o 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.

Po przeprowadzonych spotkaniach informacyjnych okazało się, że najbardziej korzystnym przebiegiem trasy pod względem głosów społeczeństwa jest wariant nr 3 niebieski, który swoim przebiegiem jest najbardziej zbliżony do śladu obecnej drogi krajowej nr 17. Postęp prac projektowych wraz z uwzględnieniem konsultacji społecznych oraz wskazań konserwatora zabytków w sprawie konieczności ominięcia cmentarza wojennego doprowadził do wskazania wariantu preferowanego przez Wnioskodawcę. Jest nim wariant nr 3 – niebieski z podwariantem (obejmujący podwariant 3 omijający cmentarz wojenny).

Racjonalne warianty alternatywne:

Wariant 1 fioletowy został zaprojektowany po nowym śladzie, a istniejąca droga krajowa pozostawiona została dla ruchu lokalnego. Rozwiązanie częściowo omija las w Łopienniku Podleśnym, a trasa przebiega w sposób ograniczający w skutkach rozbicia istniejących gospodarstw rolnych. Przedmiotowy wariant osiąga długość 9,47 km i jest najkrótszym spośród wariantów południowo - zachodnich (warianty nr 2 zielony i 3a czerwony).

Wariant 2 zielony został zaprojektowany po nowym śladzie, a istniejąca droga krajowa pozostawiona została dla ruchu lokalnego. Wariant ten przebiega po południowej stronie

kompleksu leśnego "Jeżyniec" nie zbliżając się do jego zewnętrznej granicy. Przejście poniżej istniejącej zabudowy w miejscowości Jaślików pozwoli na ominięcie lasu oraz częściowe wykorzystanie istniejących dróg gminnych do obsługi ruchu lokalnego, natomiast generuje wydłużenie trasy. Przedmiotowy wariant wymaga poszerzenia pasa dzielącego i poboczy ze względu na zapewnienie warunków widoczności na zatrzymanie, szczególnie w miejscu przecięcia z DG109742L - obręb Jaślików w km 5+470, gdzie droga gminna prowadzona jest nad drogą S17. Od km 6+400 do km 8+600 droga ekspresowa S17 prowadzona jest w niewielki wykopie, minimalizując roboty ziemne oraz zmniejszając nasypy na przejazdach nad S17 w ciągu dróg: gminnej DG109744L w km 6+747 oraz powiatowej DP3120L w km 8+582.

Wariant 3a czerwony został zaprojektowany po nowym śladzie, a istniejąca droga krajowa pozostawiona została dla ruchu lokalnego. Przedmiotowy wariant zakłada ominięcie obszarów leśnych oraz w możliwie najmniejszym stopniu ingeruje w istniejące gospodarstwa rolne. Powyższe uzyskano poprzez maksymalne zbliżenie się projektowanej drogi ekspresowej do południowej krawędzi lasu. Ze względu na przedstawione uwarunkowania środowiskowe oraz społeczne przebieg drogi charakteryzuje się najniższymi parametrami użytkowymi, przez co konieczne jest poszerzenie poboczy i pasa dzielącego (bądź ograniczenie prędkości) na łukach ze względu na warunki widoczności.

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 (powierzchnia terenu zajęta pod inwestycje, powierzchnia kolizji ze złożami surowców podstawowych i kolizji z lasami);
- wody podziemne i powierzchniowe;
- funkcjonowanie ekosystemów (oddziaływanie na chronione gatunki roślin i zwierząt);
- obszary chronione, oddziaływanie na krajowy system ochrony przyrody;
- kolizje z korytarzami ekologicznymi;
- dziedzictwo kulturowe (kolizje z zabytkami architektonicznymi wpisanymi do rejestru WKZ; Kolizje z zarejestrowanymi stanowiskami archeologicznymi);
- kolizje z chronionymi siedliskami;
- klimat akustyczny;
- uwarunkowania społeczne (liczba budynków mieszkalnych i pozostałych przeznaczonych do wyburzenia, preferencje społeczne po konsultacjach).

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.

Po przeanalizowaniu zróżnicowanych kryteriów oceny, racjonalnym wariantem najkorzystniejszym dla środowiska okazał się Wariant 3 niebieski z podwariantem (tzw. wariant 3.1. niebieski).

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.

Zgodnie z Raportem, w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej znajdują się tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży – tereny podlegające ochronie przed hałasem.

Zgodnie z Tabelą 1 załącznika do 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), dopuszczalne poziomy hałasu powodowanego przez źródła emisji takie, jak drogi wynoszą:

- dla terenów mieszkaniowo-usługowych i terenów zabudowy zagrodowej – 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy,
- dla terenów zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży – 61 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy (przy czym w porze nocnej nie przyjmuje się wartości dopuszczalnych ze względu na brak wykorzystania zgodnie z funkcją w porze nocnej).

Zgodnie z Raportem w przypadku planowanej inwestycji nie znajduje zastosowania art. 114 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2024 r. poz. 54) – w zasięgu akustycznego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia nie znajduje się zabudowa zlokalizowana na granicy pasa drogowego ani też na terenie przeznaczonym do produkcji, składowania i magazynowania, dla której ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Źródłem hałasu w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie, oraz środki transportu dowożące materiały budowlane.

Zgodnie z Raportem, do szczególnie hałaśliwych prac budowlanych należy zaliczyć roboty związane z wykonywaniem ścianek szczelnych, pali wierconych, rozbiórką budynków i frezowaniem nawierzchni. Niekorzystny wpływ na klimat akustyczny w otoczeniu robót ma duża koncentracja maszyn i urządzeń na krótkich odcinkach budowanych lub przebudowywanych dróg.

Z Raportu wynika, że z uwagi na zlokalizowanie przedsięwzięcia w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem etap realizacji inwestycji może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne. W związku z powyższym konieczne jest zastosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie. W Raporcie wskazano sposoby ograniczania hałasu na etapie realizacji inwestycji. Zgodnie z Raportem, wykorzystywany sprzęt budowlany, maszyny i środki transportu będzie sprawny technicznie, stosowane będą nowoczesne maszyny o niskiej emisji hałasu do środowiska, spełniające

wymagania w zakresie emisji hałasu do środowiska. Stworzony harmonogram prac będzie uwzględniał w swoich założeniach wpływ oddziaływania akustycznego poszczególnych maszyn budowlanych. Jeśli technologia i harmonogram budowy na to pozwalają należy unikać równoczesnej pracy urządzeń o dużych mocach akustycznych w pobliżu terenów chronionych przed hałasem.

Prace najbardziej uciążliwe pod względem akustycznym, polegające na użyciu maszyn wibracyjnych oraz rozbiórkowe w pobliżu terenów podlegających ochronie akustycznej należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej. Dopuszcza się wykonywanie pozostałych prac w porze nocnej w sytuacji, gdy reżim technologiczny wykonywania prac budowlanych tego wymaga. Zgodnie z Raportem jako miejsca wymagające ograniczenia czasu prac do pory dziennej uznano odcinki, na których przewiduje się wykonanie ekranów akustycznych.

W Raporcie podano, że w uzasadnionych przypadkach można zastosować lokalne, indywidualne ekranowanie wrażliwych obiektów ekranami przenośnymi. Ewentualne działania minimalizujące zostaną podjęte w przypadku skarg na hałas, na podstawie przeprowadzonych pomiarów kontrolnych.

Zaplecze techniczne i socjalne budowy należy lokalizować, w granicach technicznych i ekonomicznych możliwości, na terenach oddalonych od terenów zabudowanych.

Drogi technologiczne w miarę możliwości lokalizować w projektowanym pasie drogowym.

Dojazd do dróg technologicznych zapewniać istniejącymi drogami, za zgodą właściciela również niepublicznymi, jeśli jest taka możliwość – poza granicami zabudowy mieszkalnej.

Oddziaływanie związane z emisją hałasu do środowiska na etapie realizacji inwestycji będzie miało charakter tymczasowy, przemijający. Uciążliwości te ustaną wraz z zakończeniem budowy.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia hałas powodowany będzie głównie w wyniku ruchu pojazdów, odbywającego się po projektowanej drodze ekspresowej.

W celu określenia wpływu etapu użytkowania przedmiotowej drogi na klimat akustyczny terenów sąsiadujących z analizowanym przedsięwzięciem, wykonano prognozę hałasu z wykorzystaniem oprogramowania komputerowego przeprowadzającego obliczenia zgodnie z zalecaną metodą.

W ramach przeprowadzonej analizy akustycznej, mającej na celu określenie zasięgu hałasu powodowanego w wyniku ruchu pojazdów po projektowanej drodze, wykonano obliczenia równoważnego poziomu dźwięku dla pory dziennej i nocnej dla:

- 1) wariantu 0 bezinwestycyjnego (oddziaływanie akustyczne odcinka 4 drogi krajowej DK nr 17),
- 2) poszczególnych wariantów przebiegu planowanej drogi ekspresowej S17 – oddziaływanie projektowanego przedsięwzięcia:
 - bez zastosowania zabezpieczeń akustycznych,
 - z zastosowaniem zabezpieczeń akustycznych (w postaci ekranów akustycznych).

Obliczenia dla wszystkich ww. wariantów przeprowadzono na podstawie prognozy ruchu dla roku 2025 (tj. dla przewidywanego roku oddania przedsięwzięcia do użytkowania) oraz dla roku 2035 (tj. w perspektywie 10 lat od oddania drogi do użytkowania). Dodatkowo obliczenia

dla stanu istniejącego (w ramach analizy oddziaływania odcinka 4 drogi krajowej tzw. wariantu bezinwestycyjnego W0) przeprowadzono dla roku 2020. Oddziaływanie projektowanej drogi S17 rozważano łącznie z przecinanymi przez nią drogami poprzecznymi (oddziaływanie skumulowane).

W przypadku wariantu W0 bezinwestycyjnego, w zasięgu podwyższonych poziomów hałasu znajdują się obszary, na których zlokalizowane są budynki mieszkalne, nie chronione obecnie przed hałasem. Zgodnie z Raportem, w sytuacji niepodejmowania przedsięwzięcia nastąpi wzrost uciążliwości powodowanych przez istniejącą drogę nr DK17 na terenach przyległych, wynikający ze wzrostu natężenia ruchu pojazdów, w tym w szczególności mogą wystąpić bardzo duże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Z Raportu wynika, że po zrealizowaniu przedsięwzięcia stan klimatu akustycznego na terenach znajdujących się w otoczeniu drogi krajowej nr 12 ulegnie poprawie w wyniku odcinkowego odciążenia istniejącego układu drogowego w związku z przeniesieniem części ruchu na projektowany odcinek drogi ekspresowej.

Na podstawie obliczeń przeprowadzonych dla poszczególnych wariantów przebiegu projektowanej drogi ekspresowej stwierdzono, że bez podjęcia działań ochronnych na części terenów podlegających ochronie przed hałasem pojawią się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W związku z koniecznością zapewnienia ochrony terenów przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym, wynikającym z użytkowania przedmiotowej drogi zaproponowano w Raporcie zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko przed hałasem w postaci ekranów akustycznych, wymienionych w sentencji niniejszego uzgodnienia.

Zgodnie z Raportem, na wstępnym etapie projektowania przeanalizowano możliwość wykorzystania różnych typów zabezpieczeń akustycznych, w szczególności ekranów panelowych, wałów ziemnych, cichych nawierzchni, rozwiązań organizacyjnych.

W przedmiotowym przypadku, z uwagi na zakładane obciążenia drogi ekspresowej, jak i wymóg prowadzenia szczególnych prac utrzymaniowych, zrezygnowano z zastosowania tzw. cichej nawierzchni. Ograniczanie prędkości natomiast, ze względu na charakter i cel istnienia przedmiotowej drogi ekspresowej, negatywnie wpłynie na jej funkcjonalność.

W wyniku przeprowadzonych analiz uwzględniających kryteria takie, jak koszty budowy, eksploatacji i konserwacji oraz trwałość, bezpieczeństwo ruchu, akceptowalność społeczna, estetyka spośród pozostałych środków ochrony przed hałasem (tj. ekranów i wałów) za optymalną przyjęto ochronę terenów za pomocą ekranów akustycznych.

Z przeprowadzonej w Raporcie analizy wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny wynika, że zastosowane zaprojektowanych rozwiązań minimalizujących (ekrany akustyczne) pozwoli na dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w każdym z analizowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej.

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 w sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej 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.

W analizie porealizacyjnej należy ocenić skuteczność zastosowanych rozwiązań minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, mających na celu zapewnienie ochrony terenów podlegających ochronie akustycznej oraz określenie rzeczywistego oddziaływania hałasu na te tereny.

W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać analizę hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją drogi ekspresowej nr 17, zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną, określoną przez ministra właściwego do spraw środowiska.

Jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska nadal nie będą dotrzymane, sporządzona analiza porealizacyjna stanowić będzie podstawę do utworzenia na tym terenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z Raportem dokładnego podziału ekranów na pochłaniające i odbijające (na obiektach) należy dokonać na etapie projektu budowlanego, kiedy będą znane dokładne lokalizacje obiektów. Ponadto zgodnie z Raportem na etapie projektu budowlanego należy zweryfikować i w razie konieczności zastosować dodatkowe rozwiązania techniczne ograniczające możliwość powstawania i rozchodzenia się hałasu z dylatacji obiektów inżynierskich np. w postaci nakładek wyciszających lub osłon akustycznych mocowanych pod dylatacją. Dopuszcza się zastosowanie innych rozwiązań niż wymienione powyżej o podobnej lub lepszej skuteczności.

W związku z powyższym w sentencji niniejszej decyzji stwierdzono obowiązek przeprowadzenia, przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia, oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W ramach ponownego przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy w sposób szczególny odnieść się do zagadnienia dotyczącego oddziaływania wynikającego z emisji hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia i dokonać:

- weryfikacji i uszczegółowienia lokalizacji, rodzaju i parametrów planowanych zabezpieczeń akustycznych z uwzględnieniem możliwego oddziaływania skumulowanego, wynikającego z ruchu pojazdów odbywającego się po drogach, z którymi projektowana droga ekspresowa może mieć oddziaływania skumulowane w zakresie emisji hałasu do środowiska,
- aktualizacji stanu zagospodarowania terenu w otoczeniu projektowanej drogi oraz określenia dokładnej liczby i lokalizacji budynków mieszkalnych, planowanych do wyburzenia lub do objęcia ochroną akustyczną.

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią przejściowe oddziaływania związane z powstawaniem drgań.

Na etapie budowy drgania wzbudzane są celowo podczas niektórych operacji technologicznych (przygotowanie podłoża drogi oraz warstw podbudowy drogi i samej nawierzchni drogowej), wykonywanych przy użyciu specjalistycznych maszyn.

Niektóre urządzenia i technologie budowlane (praca drogowych walców wibracyjnych, wibracyjne lub udarowe wbijanie w grunt ścianek szczelnych lub pali fundamentowych, udarowe prace wyburzeniowe itd.) mogą być źródłem znacznych szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. Podczas budowy drogi jednym z głównych źródeł drgań są pracujące walce wibracyjne.

Zgodnie z Raportem orientacyjny zasięg oddziaływań dynamicznych w przypadku prowadzenia prac drogowych wynosi ok. 20 m, natomiast przyjmuje się, że prace budowlane nie powodują nadmiernego obciążenia budynków drganiami w odległości powyżej 20 m.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w potencjalnym zasięgu tych oddziaływań znajdują się budynki mieszkalne zlokalizowane w sąsiedztwie przedmiotowej drogi.

W związku z powyższym należy bezwzględnie ograniczyć wykorzystanie sprzętu i technologii mogących wzbudzać drgania szkodliwe dla budynków, powodujące lokalne zarysowania i spękania.

W Raporcie wskazano, że dokładne określenie budynków mogących się znaleźć w strefie oddziaływań dynamicznych należy określić na etapie projektu budowlanego, kiedy będą znane dokładne rozwiązania techniczne planowanej inwestycji. Dodatkowo na obecnym etapie nie jest wiadome jakim sprzętem będzie dysponował Wykonawca prac i jaką technologię robót zastosuje.

Zgodnie z Raportem, po zastosowaniu planowanych działań minimalizujących, wymienionych w sentencji niniejszego uzgodnienia, nie przewiduje się obciążenia budynków, wywołanego drganiami.

Zgodnie z Raportem nowoczesna masywna konstrukcja drogi dostosowana do przenoszenia ruchu o dużym natężeniu ogranicza możliwość powstawania i przenoszenia drgań do otoczenia. W związku z tym podczas normalnej eksploatacji i użytkowania przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia uciążliwości w tym zakresie dla istniejących zabudowań i ich mieszkańców.

W sentencji niniejszej decyzji stwierdzono obowiązek przeprowadzenia, przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia, oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W ramach ponownego przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy dokonać analizy oddziaływania wynikającego z emisji drgań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. W sposób szczególny należy odnieść się do zagadnienia dotyczącego oddziaływania wynikającego z powstawania wibracji na etapie budowy.

Zgodnie z Raportem, w wariantcie bezinwestycyjnym zagrożenie wibracjami nadal będzie wysokie, ze względu na zlokalizowanie istniejącej drogi w pobliżu zabudowy oraz szerokość pasa drogowego. Drgania istniejącej drogi mogą być odczuwalne poza pasem drogowym.

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 przejść 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 niezorganizowany 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 potwierdzone 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. o znaku: 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 zadanie 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.

Teren planowanej inwestycji leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 406 – Niecka Lubelska.

Wg Mapy Hydrogeologicznej Polski w skali 1: 50 000 i arkuszach MhP w skali 1: 50 000 - „Pierwszy Poziom Wodonośny – Występowanie i Hydrodynamika” stwierdzono, że użytkowe poziomy wodonośne w rejonie projektowanej drogi S17 występują przede wszystkim w utworach węglanowych górnego maszytchu i lokalnie w utworach czwartorzędowych w dolinach rzecznych.

Wody podziemne paleoceńsko-górnokredowego piętra wodonośnego tego obszaru są podstawowym i jedynym źródłem zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia, dlatego jakość tych wód i wpływ czynników zewnętrznych jest istotnym elementem ochrony zbiornika. W obrębie GZWP 406 użytkowy poziom wodonośny jest słabo izolowany od powierzchni terenu lub stwierdzony jest brak izolacji. Na całej długości planowanej drogi główny poziom wodonośny jest bardzo podatny na migracje zanieczyszczeń – o czasie przesączania do 5 lat.

Nie stwierdza się kolizji przedsięwzięcia z ujęciami wód powierzchniowych i podziemnych a także przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach stref ochronnych ujęć wód podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią oraz poza terenami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Planowana trasa drogi ekspresowej we wszystkich wariantach będzie przebiegała przez teren przecinając rzekę Łopa i rowy melioracyjne.

Planowany do budowy odcinek drogi będzie przecinał rzekę Łopa w km drogi około 0+738. Rzeką Łopa jest uregulowaną rzeką, zbierającą wody z okolicznych pól na zasadzie spływu powierzchniowego. Koryto ma wyrównane brzegi i dno, którego głębokość sięga około 0,6 m. Koryto jest wąskie – około 1,5 m, silnie zarośnięte.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się również przebudową kolidującej infrastruktury technicznej tj. przebudową bądź likwidacją sieci wodociągowej, kanalizacyjnej oraz likwidacją zbiorników bezodpływowych.

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 jest zlokalizowane w obszarze dwóch jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych kodami:

- RW200006243929 o nazwie „Łopa”. Odcinek posiada status: naturalna część wód, typ: RW_wap - Potok lub mała rzeka wyżynna na podłożu węglanowym. JCWP jest monitorowana. Dla JCWP określono cel środowiskowy: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IQ]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone.

- RW20001124371 o nazwie „Wieprz od Żółkiewki do oddzielenia się Kan. Wieprz-Krzna”. Odcinek posiada status: naturalna część wód, typ: RzN - Rzeką nizinna. JCWP jest monitorowana. Stan JCWP oceniono jako zły. Dla JCWP określono cel środowiskowy: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone.

Obie JCWP nie są przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz nie są przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych. Ciele zlewnie JCWP stanowią 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.

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 ww. jednolitych części wód znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. Teren planowanej inwestycji leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 406 — Niecka Lubelska. Wody podziemne paleoceńsko górnokredowego piętra wodonośnego tego obszaru są podstawowym i jedynym źródłem zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia, dlatego jakość tych wód i wpływ czynników zewnętrznych jest istotnym elementem ochrony zbiornika. W obrębie GZWP 406 użytkowy poziom wodonośny jest słabo izolowany od powierzchni terenu lub stwierdzony jest brak izolacji. Na całej długości planowanej drogi główny poziom wodonośny jest bardzo podatny na migracje zanieczyszczeń — o czasie przesączania do 5 lat.

Czynnikami oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, wody powierzchniowe i podziemne na etapie realizacji przedsięwzięcia będą prace prowadzone w obrębie rzeki Łopy i rowów a w fazie eksploatacji wprowadzanie wód opadowych i roztopowych do środowiska.

Trwałe przekształcenie powierzchni terenu nastąpi w liniach rozgraniczających drogi na odcinkach biegnących po istniejącym terenie. Powstaną tymczasowe drogi technologiczne dla sprzętu budowlanego a w miejscach posadowienia fundamentów obiektów inżynierskich nastąpi trwała ingerencja w środowisko gruntowe. Po zakończeniu prac powierzchnia terenu pod mostem zostanie odtworzona w stanie zbliżonym do pierwotnego.

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 krawędzi doliny przekraczanej rzeki. Wyłączenia nie dotyczą granic pasa drogowego w liniach rozgraniczających przedsięwzięcia. Materiały budowlane będą magazynowane na szczelnym podłożu, uniemożliwiającym przenikanie ewentualnych zanieczyszczeń do gruntu i wód.

Na budowie będzie wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt, posiadający aktualne badania techniczne, zgodnie z jego przeznaczeniem i warunkami eksploatacji określone przez producenta. Ewentualne tankowanie maszyn/sprzętu prowadzone będą w miejscu wyposażonym w sorbenty umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków paliw.

Ścieki bytowe będą ujmowane do zbiorników szczelnych zintegrowanych z kabinami sanitarnymi lub do zbiorników szczelnych łaźni lub kabin prysznicowych. Ścieki te będą okresowo wywożone wozami asenizacyjnymi do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków

Spyw powierzchniowy z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie ukierunkowany i zabezpieczony przed niekontrolowanym odpływem rowami/korytkami opaskowymi a zrzut wód opadowych z tych terenów będzie zabezpieczony osadnikiem.

Roboty związane z budową drogi spowodują naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi pracami ziemnymi przy budowie drogi, wykonywaniu nasypów i wykopów oraz posadawianiu obiektów inżynierskich (przepustów, wiaduktów, mostu) i wytworzenie odpadów i ścieków.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się konieczność wykonania odwodnień wykopów budowlanych. Woda z wykopu budowlanego będzie odprowadzana do najbliższego odbiornika po podczyszczeniu w osadniku lub odwodnienie będzie realizowane przez wykonanie ścianek szczelnych.

Nie przewiduje się znaczącej zmiany stosunków gruntowo-wodnych w wyniku prac odwodnieniowych, a jej efekt ustąpi niemal natychmiast po zaprzestaniu pompowań i zakończeniu prac.

Osadniki zabezpieczające zrzut wód opadowych z bazy technicznej oraz z odwodnienia wykopów budowlanych będą dobrane do wydajności, odpowiedniej do przyjętej powierzchni baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie i wielkości zrzutu z odwodnienia wykopów budowlanych.

Prace budowlane będą prowadzone przy wykorzystaniu sprawnego technicznie sprzętu, a zaplecza budowy rozmieszczone poza korytem i doliną rzeki Łopy.

Przewiduje się przebudowę rowów: rów R-7 (biegnie wzdłuż planowanej do budowy drogi i uchodzi do rzeki Łopy tuż przed przekrojem mostowym w km drogi 0+349 – 0+738) i rów R-6 (w km 1+349). Projektowana przebudowa koryt rowów będzie się odbywać po nowym śladzie.

Funkcjonalność przecinanych systemów melioracyjnych zostanie zachowana. Nie przewiduje się zakłócenia przepływu wód w środowisku.

Projektowany most na rzece Łopa w km drogi około 0+750 będzie zaprojektowany tak aby zapewniać swobodę maksymalnego przepływu rocznego bez spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku oraz ograniczenia rozmywania koryta.

Na rzece Łopa planowane są do wykonania prace związane z przebudową koryta, polegające na jego umocnieniu w rejonie projektowanych obiektów inżynierskich (w zakresie ich oddziaływania).

Projektowana przebudowa koryta rzeki realizowana będzie na odcinku około 200 m poniżej drogi i 50 m powyżej miejsca przekroczenia cieku. Koryto zostanie umocnione materiałami możliwie zbliżonymi do naturalnych z zachowaniem pierwotnego spadku cieku. Projektowana przebudowa cieku pozwoli na poprawę jego przepustowości, możliwość wprowadzenia wód deszczowych do jego koryta a także pozwoli na dopasowanie nowego przekroju poprzecznego do stanu istniejącego. Zastosowane rozwiązania projektowe uwzględniają zachowanie dynamiki przepływów w przekraczanych ciekach oraz ich ciągłość i podstawowe parametry hydromorfologiczne.

Prace związane z ingerencją w ciek będą prowadzone w sposób zapewniający zachowanie ciągłości przepływu w cieku. Zniszczone w fazie realizacji budowy siedliska, będą miały dogodne warunki do odtworzenia się. Ponadto nastąpi odcinkowe czasowe zwiększenie zawiesiny ogólnej w korycie rzeki. Może mieć również miejsce czasowe pogorszenie parametrów fizyko - chemicznych wód cieku w zakresie zawiesiny ogólnej (zamulenie koryta związane z regulacją cieku). Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ograniczone do etapu realizacji przedsięwzięcia.

Projekt uwzględnia budowę systemu odwodnienia drogi ekspresowej oraz obiektów towarzyszących zapewniający skuteczne odprowadzenie wód opadowych i

roztopowych z odpowiednio dobranymi urządzeniami podczyszczającymi. System odwodnienia drogi będzie zaprojektowany z uwzględnieniem możliwości technicznych odbiorników (rzeka Łopa, rów - 6 i rów -7).

Mając na względzie fakt, że na analizowanym terenie wody podziemne są podatne na przedostawanie się zanieczyszczeń w związku ze słabą lub brakiem izolacji przewiduje się zastosowanie na całym odcinku projektowanej drogi szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni będzie zapewnione poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i spadków poprzecznych umożliwiających spływ wody powierzchniowo lub poprzez wpusty kanalizacyjne systemem rowów szczelnych lub za pomocą kanalizacji deszczowej z zastosowaniem osadników.

Odbiornikami wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi będą szczelne zbiorniki retencyjne w km 0+900, 1+000, 7+400, 7+600 oraz rzeka Łopa i rowy (w km drogi: 0+349-0,738, 1+349).

Wszystkie zbiorniki służące odwodnieniu drogi ekspresowej oraz z wszystkich pozostałych dróg należy zaprojektować i wykonać w sposób zapewniający właściwe działanie systemu odwodnienia.

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 wymaganymi urządzeniami retencyjnymi i podczyszczającymi wody (osadniki). Zgodnie z dokumentacją 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 w rejonie przedsięwzięcia.

Wody opadowe lub roztopowe odprowadzane z terenu planowanego przedsięwzięcia przed zrzutem do rzek i do rowów nie mogą przekraczać wartości określonych w §17 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.2019 poz. 1311) wody opadowe i roztopowe ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, takie mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 75a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających: zawiesiny ogólnej 100 mg/l (100 g/m³) i węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l (15 g/m³).

Lokalizacja lub konstrukcja urządzeń podczyszczających (osadników) musi zapobiegać wypłukiwaniu i przedostawaniu się do środowiska zgromadzonych osadów. Prace

eksploatacyjne i konserwatorskie związane z utrzymaniem drogi w tym również osadników w celu ich prawidłowego funkcjonowania będą prowadzone systematycznie.

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.

Na etapie eksploatacji konieczne jest rozsądne stosowanie środków zimowego utrzymania dróg. W celu minimalizacji zasolenia gleb i wód, stosowanie soli (NaCl lub $MgCl_2$) należy ograniczyć do minimum.

Biorąc pod uwagę oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, planowana inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe i podziemne, stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w planie gospodarowania wodami.

Dla planowanego przedsięwzięcia przeprowadzona została inwentaryzacja przyrodnicza. Jej wyniki zostały wykorzystane w kolejnych etapach przygotowania przedsięwzięcia w szczególności dla wyznaczenia przebiegu i znaczenia lokalnych szlaków migracji, a w konsekwencji lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt. Informacje o stanie środowiska umożliwiły również ustalenie harmonogramu prac budowlanych, najmniej uciążliwego dla lokalnej fauny oraz zaprojektowanie szczególnych rozwiązań (np. zbiorników zastępczych) dla najwrażliwszych jej przedstawicieli (np. płazów).

Inwentaryzację przyrodniczą wykonano w kilku etapach, obejmujących: prace kameralne, badania terenowe oraz prace kameralne po zakończeniu prac terenowych.

Formalny zasięg inwentaryzacji obejmował pas szerokości ok. 250 m od osi poszczególnych wariantów. Indywidualnie, np. w ciągu wodnych lub leśnych korytarzy ekologicznych, dla bardziej mobilnych grup zwierząt był przekraczany.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzono prace terenowe w zakresie siedlisk przyrodniczych, chronionych prawem krajowym i europejskim oraz rzadkich i zagrożonych gatunków roślin naczyniowych, grzybów, mszaków, porostów, bezkręgowców, ryb, płazów, gadów, ptaków i ssaków, w tym nietoperzy. Pracami inwentaryzacyjnymi objęto również wybrane gatunki roślin inwazyjnych oraz ssaki nie objęte ochroną, dla których rozpoznanie tras migracyjnych było niezbędne. Termin wykonania: wrzesień 2019 - wrzesień 2020:

- flora: na każdym z obszarów wykonano wizytację terenową w trzech okresach rozwoju roślinności: wiosennym (30 kwietnia – 2 maja), letnim (14-16 sierpnia) i późnoletnim (15-17 września) 2020 r.;
- bezkręgowce: 18.03.2020, 9.04.2020, 10.06.2020, 24.07.2020, 27.08.2020;
- kontroli herpetologicznych: 24.09.2019, 09.10.2019, 27.10.2019, 29.03.2020, 14.04.2020, 28.04.2020, 15.05.2020, 26.05.2020, 14.06.2020, 26.06.2020, 15.07.2020, 30.08.2020, 07.09.2020;

- kontrole chiropterologiczne: 24.09.2019, 09.10.2019, 18.01.2020, 17.02.2020, 28.03.2020, 14.04.2020, 28.04.2020, 14.05.2020, 14.06.2020, 15.07.2020, 12.08.2020, 29.08.2020, 07.09.2020;
- kontrole ornitologiczne: 24.09.2019, 09.10.2019, 27.10.2019, 23.11.2019, 07.12.2019, 18.01.2020, 17.02.2020, 28.03.2020, 14.04.2020, 28.04.2020, 15.05.2020, 26.05.2020, 14.06.2020, 26.06.2020, 15.07.2020, 30.08.2020, 07.09.2020;
- daty kontroli ssaków są zgodne z datami inwentaryzacji ptaków i nietoperzy.

Observacje ssaków prowadzono podczas inwentaryzacji innych grup zwierząt. W ramach inwentaryzacji notowano bezpośrednio obserwacje ssaków i ich ślady obecności.

Podczas prac terenowych zwrócono uwagę na wszelkie przejawy bytowania ssaków – ich nory, tropy, ślady żerowania i odchody.

Badania chomika przeprowadzone zostały zgodnie z metodyką zalecaną w specjalistycznym przewodniku „Monitoring gatunków zwierząt część czwarta” wydanego w ramach Biblioteki Monitoringu Środowiska. Zgodnie z tym opracowaniem monitoring chomika europejskiego należy przeprowadzić w okresie po żniwach poprzez wyszukiwanie nor tego gatunku. Ze względu na fakt, iż część pól została zaorana bezpośrednio po żniwach w okresie poprzedzającym kontrolę nie uzyskano szczegółowych danych dla całego przebiegu drogi. Na podstawie czynnych nor można oszacować liczebność populacji zakładając, że w tym okresie każdą czynną norę zamieszkuje jeden osobnik. 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;

W świetle przedstawionych wskaźników zagęszczenie chomika europejskiego na większości terenu inwestycji kwalifikują się do kategorii "niskie".

Monitoring nietoperzy obejmował 3 podstawowe składowe:

- monitoring aktywności nietoperzy w buforze planowanej inwestycji,
- monitoring potencjalnych zimowisk nietoperzy połączony z wywiadem z miejscową ludnością,
- monitoring potencjalnych miejsc występowania kolonii rozrodczych nietoperzy.

Kontrole aktywności nietoperzy w obrębie planowanej inwestycji prowadzono z wykorzystaniem detektora ultradźwiękowego Anabat SD2 CF Bat Detector pracującego w systemie frequency division. Analizę poszczególnych nagrań prowadzono za pomocą oprogramowania AnalookW. Podczas oznaczania nagrań zwracano uwagę na ich częstotliwość, tempo emisji, długość sygnału i odstępów pomiędzy poszczególnymi sygnałami.

Podczas inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk gatunków chronionych na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin. Dla każdego spisu roślinności podano charakterystykę płatów, wykaz najpospolitszych lub istotnych dla fitocenozy gatunków oraz koordynaty miejsca wykonania spisu. W przypadku spisów liniowych (np. roślinności rowów melioracyjnych) ograniczono się do określenia przybliżonego obszaru.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono następujące typy pokrywy roślinnej na inwentaryzowanym odcinku drogi ekspresowej S-17 – Krasnystaw-Łopiennik:

- grąd subkontynentalny *Tilio-Carpinetum*, to wielogatunkowy las liściasty z dominującymi w drzewostanie dębem szypułkowym *Quercus robur*, grabem *Carpinus betulus* i bukiem *Fagus sylvatica*, miejscami z domieszką sztucznie wprowadzonej sosny *Pinus sylvestris*. W runie komplet gatunków charakterystycznych i wyróżniających dla żyznych, niżowych lasów liściastych; klasy *Querco-Fagetea*, rzędu *Fagetalia*, związku *Carpinion*, geograficznie zespół *Tilio-Carpinetum*. Obszar intensywnie użytkowany gospodarczo w ramach pozyskania surowca drzewnego; liczne nieregularne i poszerzane gniazda odnowieniowe (z dębem i bukiem). Najcenniejsze przyrodniczo fragmenty znajdują się w miejscach o zróżnicowanej rzeźbie terenu, obfitującej w jary lessowe. Grąd *Tilio-Carpinetum*, siedlisko 9170-2, jest dobrze wykształconą fitocenozą. Na inwentaryzowanym terenie jest intensywnie użytkowany gospodarczo, dlatego wiele wskaźników stanu zachowania siedliska jest obniżonych. Znikomy udział drzew starych w wydzieleniach, niewielki udział martwego drewna, na powierzchniach pozrębowych stadia juvenilne drzewostanu ze sztucznie wprowadzonym odnowieniem wybranych gatunków (głównie dąb i buk). Miejscami duży udział sosny jest efektem dawnego wprowadzenia gatunku na nieodpowiednie siedlisko. Obecnie, w ramach gospodarki leśnej gatunek jest usuwany. W dużej części kompleksu drzewostan zgodny z siedliskiem;
- obszar określony jako leśne zbiorowiska zastępcze (LZZ) obejmuje powierzchnie odnowieniowe z drzewostanem w fazie juvenilnej, drzewostany z runem grądowym i przewagą sosny w górnym piętrze oraz sośniny na siedliskach, których nie można określić po składzie gatunkowym runa. Runo grądowe w płatach możliwych do zidentyfikowania ma skład gatunkowy zbliżony do podanego powyżej, charakterystycznego dla dobrze wykształconych fitocenz. Na siedliskach trudno identyfikowalnych runo jest wykształcone w formie szczątkowej, podszyt jest gęsty, złożony głównie z czeremchy amerykańskiej *Padus serotina*, jarzębiny *Sorbus aucuparia*, a na gniazda zrębowe i luki masowo wkracza malina *Rubus idaeus*. Ta część inwentaryzowanego terenu również poddawana jest intensywnym zabiegom gospodarczym, głównie w celu przebudowy drzewostanu na zgodny z siedliskiem;
- zadrzewienia olszowe i wilgotne łąki nad Łopą. Część projektowanego odcinka przechodzi przez wąską dolinę rzeczny Łopy, dopływu Wieprza, ciek uregulowanego, położonego między ciągami komunikacyjnymi i zabudowaniami gospodarczymi. Roślinność spontaniczna ogranicza się tam do niewielkich fragmentów nadrzecznych zadrzewień olszowych, sukcesyjnych, młodych zadrzewień olszy a sąsiednich podmokłych łąkach, szpalerów wierzbowych (głównie witwy). Na terenie otwartym dominują agregacje trzciny lub zwarte płyty mozgi trzcinowatej, miejscami występują płyty wilgotnych łąk ze związku *Molinion* w formie zdegradowanej w postaci agregacji ze śmiałkiem darniowym. W miejscach podmokłych i ocienionych przewagę uzyskują higrofity dwuliścienne; knieć błotna, śledziennica skrętolistna, miejscami dominuje pokrzywa zwyczajna. Całość można

uznać jako różne fazy sukcesyjne w kierunku łągu jesionowo olszowego, ale nie można jeszcze uznać żadnego płatu jako dobrze wykształcone zbiorowisko;

➤ pola uprawne i łąki.

W trakcie prac florystycznych zinwentaryzowano i pobrano próbki plech porostów, głównie nadrzewnych w pasie drogowym istniejącego ciągu komunikacyjnego oraz w przylegającym drzewostanie. Próby pobrano w sposób liniowy (ciągły) i wrywkowy na wzdłuż odcinka między punktami o koordynatach N51.041312, E23.043670 i N51.025713, E23.079527. W czasie trwania prac stwierdzono występowanie owocników dwóch pospolitych gatunków grzybów, związanych z martwym drewnem: skórnik szorstki *Stereum hirsutum* i wrosłak różnobarwny *Trametes versicolor*. Biota porostów w obszarze o intensywnym ruchu samochodowym i związanym z nim zanieczyszczeniem powietrza jest wykształcona szczątkowo. Próbki zostały oznaczone przez specjalistę, nie wykazano gatunków chronionych, rzadkich lub zagrożonych.

Bezkręgowce - Podczas badań prowadzonych wzdłuż ok 10 kilometrów wariantu odcinka 2 planowanej inwestycji, odnotowano łącznie obecność 17 gatunków owadów o różnym statusie ochronnym: 6 gatunków chronionych prawem krajowym, 14 gatunków znajdujących się na Czerwonej liście zwierząt ginących i zagrożonych w Polsce, 7 gatunków znajdujących się na europejskich czerwonych listach. Większość stwierdzonych owadów stanowiły błonkówki. Najcenniejsze pod względem bogactwa gatunkowego owadów chronionych, z czerwonej księgi i czerwonych list (jednocześnie nie posiadających kategorii ochronnych, a uznawanych za gatunki rzadko spotykane), okazały się łąki, pastwiska i ziołorośla na gruntach wilgotnych i podmokłych oraz występujące w ich pobliżu brzegi wód płynących i stojących. Najmniej interesująco przyrodniczo są zwarte drzewostany gospodarcze z przewagą sosny. Mimo ochrony gatunkowej wykazanych 13 gatunków, większość uznawana jest za gatunki pospolite lub przynajmniej często występujące na terenie Polski, a ich obecność nie jest odpowiednim wyznacznikiem cennej przyrodniczej siedliska. Jedynie Trzmiel zmienny *Bombus humilis* i Trzmiel rudonogi *Bombus ruderatus* są gatunkami nielicznymi i spotykanymi rzadko. Dodatkowo do gatunków rzadko spotykanych można zaliczyć Padliniec pospolity *Necrodes litoralis*.

Podczas inwentaryzacji ichtiologicznej nie wykazano gatunków wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt ani gatunków „naturowych” lub ujętych w Polskiej czerwonej księdze zwierząt. W rzece Łopa stwierdzono następujące gatunki ryb: krap *Blicca bjoerkna*, ukleja *Alburnus al burnus*, wzdręga *Scardinius erythrophthalmus*, ciernik *Gasterosteus aculeatus* i okoń *Perca fluviatilis*.

W obszarze badań stwierdzono cztery gatunki gadów: padalec *Anguis fragilis* – pojedyncze osobniki zostały stwierdzone na terenie rozległego kompleksu leśnego pod Łopiennikiem (poza ścisłym zakresem inwentaryzacji); zwinka *Lacerta agilis* - stwierdzona powszechnie w siedliskach ekotonowych na skrajach obszarów leśnych i pól uprawnych. Wnikła również w obszary rolnicze, gdzie wykorzystywała niewielkie nawet fragmenty nieużytków oraz pobraża dróg porośnięte roślinnością zielną i krzewami (zwłaszcza różą i głógami); jaszczurkę żyworodną *Zootoca vivipara* - odnotowana tylko na jednym stanowisku na terenie

podmokłego nieużytku w sąsiedztwie rzeki Łopa na terenie miejscowości Łopiennik; zaskroniec zwyczajny *Natrix natrix* – stwierdzony przy stawach na terenie miejscowości Łopiennik oraz na obszarze leśnym. Miejscami występowania płazów na badanym terenie były niewielkie zbiorniki wodne na terenie zabudowy oraz ciek Łopa. Rozpowszechnione na ich obszarze były żaby zielone, nie osiągały jednak tu wysokich liczebności. Znacznie rzadziej rejestrowano żaby brunatne (trawne i moczarowe) oraz ropuchy szare. Na terenie planowanej drogi nie stwierdzono miejsc szczególnie intensywnej migracji płazów. Jedyna trasa migracji dotyczyła wędrówki wzdłuż cieku Łopa na teren obecnych w dolinie rzeki stanowisk rozrodu. W strefie buforowej planowanej inwestycji stwierdzono łącznie 4 gatunki płazów: ropuchę szarą *Bufo bufo*, żabę moczarową *Rana arvalis*, żabę trawną *Rana temporaria* oraz gatunek zbiorowy żaby zielone *Pelophylax esculentus complex* (żaba jeziorkowa *Pelophylax lessonae*, żaba śmieszka *Pelophylax ridibundus* i żaba wodna *Pelophylax esculentus*). Nie odnotowano gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej UE.

Wynikiem inwentaryzacji ornitologicznej obszaru planowanej inwestycji, jest potwierdzenie występowania łącznie 108 gatunków ptaków, z 17 rzędów. Spośród tych gatunków 80 uznano za lęgowe w buforze 200 metrów od planowanych przebiegów drogi lub w strefie pomiędzy poszczególnymi wariantami trasy planowanej drogi. Z listy stwierdzonych gatunków 87 objętych jest ochroną ścisłą, a kolejne 10 to gatunki objęte ochroną ścisłą, które wymagają działań ochrony czynnej. Ze wszystkich stwierdzonych gatunków 1 gatunek objęty jest ochroną ścisłą z ustaleniem strefy ochronnej wokół miejsc rozrodu i regularnego przebywania, 7 gatunków wymienionych jest na liście gatunków łownych, a 3 gatunki objęte są ochroną częściową. Podczas inwentaryzacji stwierdzono 13 gatunków spośród wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady UE 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa. Były to: bocian biały *Ciconia ciconia*, czapla biała *Egretta alba*, żuraw *Grus grus*, derkacz *Crex crex* (pojedynczy samiec odżywał się na terenie łąki w sąsiedztwie miejscowości Jaślików), błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak zbożowy *Circus cyaneus*, orlik krzykliwy *Clanga pomarina*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius* (2 pary w buforze. Zasiadłał rozległy kompleks leśny pod Łopiennikiem), zimorodek *Alcedo atthis*, lelek *Caprimulgus europaeus*, lerka *Lullula arborea* (1 samiec w buforze). Stwierdzono jedno stanowisko na skraju rozległego kompleksu leśnego pod Łopiennikiem, gąsiorek *Lanius collurio* (6 par lęgowych w dwustumetrowym buforze i 8 par lęgowych w strefie do 500 metrów od przebiegu wariantów, zasiedlały szpalery drzew i krzewów wzdłuż dróg i obniżek terenu oraz śródpolne zadrzewienia.) oraz ortolan *Emberiza hortulana* (1 para w buforze, 2 pary w strefie do 500 metrów od wariantów - liczono śpiewające samce) Zasiadłał głównie skraje lasów i śródpolne szpalery drzew. Poza danymi zebranymi podczas wizyt w terenie, uzyskano informacje na temat lokalizacji stanowisk gatunków ptaków objętych ochroną strefową. Na podstawie pozyskanych danych stwierdzono, że żaden z proponowanych wariantów przebiegu projektowanej trasy S-17 nie koliduje bezpośrednio z wyznaczonymi do tej pory strefami ochrony ptaków, a poza buforem planowanej inwestycji, na terenie gminy Krasnystaw, w strefie do 10 km znajduje się strefa bociana czarnego *Ciconia nigra*.

Wyniki obserwacji lęgowych gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej: dzięcioł czarny, lerka, gąsiorek, ortolan, bocian biały, derkacz.

Wyniki obserwacji gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej z wyłączeniem ptaków lęgowych:

- bocian biały *Ciconia ciconia* - brak na badanym terenie miejsc jesiennych koncentracji tego gatunku;
- błotniak zbożowy *Circus cyaneus* – ptak niełgowy, odnotowany tylko raz: – 1 samica żerująca na polach w sąsiedztwie punktu P1 (27.10.2020);
- orlik krzykliwy *Clanga pomarina* – gatunek niełgowy na terenie inwentaryzacji oraz w buforze. Podczas wykonanej inwentaryzacji obserwowany 3 razy. Łącznie odnotowano 4 osobniki: w strefie buforowej zaobserwowano 2 os. tokujące w sąsiedztwie lasu pod Łopiennikiem (14.04.2020), 1 os. przelatujący nad lasem pod Łopiennikiem (14.04.2020), 1 os. żerujący na terenie pól koło Jaślikowa;
- zimorodek *Alcedo atthis* – gatunek niełgowy w buforze planowanej inwestycji. Odnotowany tylko 1 raz – 1 osobnik żerujący na cieku Łopa (18.01.2020);
- żuraw *Grus grus* – gatunek niełgowy w buforze planowanej inwestycji. Odnotowany tylko 1 raz, stwierdzono przelot klucza liczącego 65 osobników (24.09.2019);
- czapla biała *Egretta alba* – gatunek niełgowy, obserwowany łącznie 1 raz – obserwacja 1 osobnika przelatującego nad obszarem badań (26.05.2020).

Stwierdzenia lęgowych gatunków o nocnej aktywności (sów, lelka i chruścieli): puszczyk - 2 pary w buforze (stwierdzony w buforze w lesie koło miejscowości Łopiennik Górny - rejestrowano głosy terytorialne par), uszatka - 0-1 w buforze (stwierdzono 1 osobnika na terenie niewielkiego nieużytku w sąsiedztwie miejscowości Łopiennik Górny ale nie stwierdzono aktywności głosowej w buforze), lelek - 0-1 w buforze (odnotowano S17 obecność żerującego osobnika w lesie nad obecnym przebiegiem trasy ale nie stwierdzono aktywności głosowej w buforze), przepiórka - 8 par w buforze (stwierdzony na terenach pól - rejestrowano odzywające się samce), derkacz - 1 samiec.

Podczas inwentaryzacji ssaków stwierdzono łącznie 20 gatunków: chomik europejski *Cricetus cricetus* ryjówka malutka, *Sorex minutus*, kret *Talpa europaea*, jeż *Erinaceus sp.*, zając szarak *Lepus europaeus*, bóbr europejski *Castor fiber*, wiewiórka ruda *Sciurus vulgaris*, lis *Vulpes vulpes*, jenot *Nyctereutes procyonoides*, borsuk *Meles meles*, wydra *Lutra lutra*, kuna leśna *Martes martes*, kuna domowa *Martes foina*, tchórz zwyczajny *Mustela putorius*, wizon amerykańska *Neogale vison*, łasica *Mustela nivalis*, sarna *Capreolus capreolus*, jeleni *Cervus elaphus*, łos *Alces alces* oraz dzik *Sus scrofa*.

- Z gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej Rady UE w buforze stwierdzono ślady obecności bobra europejskiego oraz wydry. Pierwszy gatunek zasiedlał tereny położone w dolinie rzeki Łopa oraz niewielkie stawy w miejscowości Łopiennik. Ten sam ciek był również miejscem rejestracji wydry. Z gatunków wymienionych w Załączniku IV Dyrektywy Siedliskowej stwierdzono chomika europejskiego. Występował nielicznie, na stanowiskach mocno rozproszonych, na terenie obszarów rolniczych obecnych na przebiegu wszystkich wariantów projektowanej drogi.

- Najbliższe istniejące korytarze ekologiczne, które mogą sprzyjać migracji dużych ssaków w okolicy planowanej inwestycji to: korytarz ekologiczny Wieprz - Krzna. Istniejąca

droga krajowa nr 17 i projektowane warianty drogi ekspresowej przecinają ten korytarz na terenie kompleksu leśnego pod Łopiennikiem. Dlatego na kierunku tego szlaku zaprojektowano przejścia dla dużych zwierząt. Obecność funkcjonalnych przejść przyczyni się to do znacznego ograniczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji na ssaki. Kolejnym miejscem, które może mieć istotne znaczenie dla migracji ssaków (w tym gatunków „naturowych”: bobra i wydry), które jednak nie stanowiło części wytyczonych do tej pory korytarzy ekologicznych, to dolina cieku Łopa.

- Podczas inwentaryzacji obszaru planowanej drogi ekspresowej S17 stwierdzono łącznie głosy echolokacyjne odpowiadające sygnałom siedmiu gatunków lub grup gatunków nietoperzy. W trakcie kontroli stwierdzono: mopka zachodniego *Barbastella barbastellus*, gacki (nieoznaczone do gatunku) *Plecotus spp.*, karlika malutkiego *Pipistrellus pipistrellus*, karlika drobnego *Pipistrellus pygmaeus*, nocki (nieoznaczone do gatunku) *Myotis spp.*, borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, mroczka późnego *Eptesicus serotinus*. Najliczniej na całej długości projektowanego odcinka drogi najliczniej nagrywano borowca wielkiego. Podczas analizy nagrań oraz podczas wizyty w terenie obserwowano żerowanie borowca wielkiego oraz nietoperzy z umownej grupy borowiec spp./mroczek późny/mroczek posrebrzany na terenach leśnych, w których występowały wolne przestrzenie pomiędzy drzewostanami. Na szczególną uwagę zasługuje obecność mopka zachodniego. W trakcie inwentaryzacji stwierdzono pojedyncze sygnały odpowiadające przelotom tego gatunku, który należy do grupy gatunków dyrektywowych (wymienionych w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej). Wywiad wśród mieszkańców wskazał na nieregularne przypadki występowania nietoperzy na terenie budynków mieszkalnych oraz gospodarczych. Prawdopodobnie były to niewielkie kolonie rozrodcze mroczka późnego. Cztery kontrole w ciepłej części sezonu objęły również wyszukiwanie kryjówek nietoperzy, wytypowanych wstępnie również we wcześniejszej części sezonu badawczego. Podczas prowadzonych kontroli dziennych na terenach zadrzewionych wyszukiwano potencjalne miejsca lokowania kolonii rozrodczych nietoperzy – dziupli drzew. Kontrola wieczorna drzew dziuplastych z zastosowaniem detektora nie wykazała zajęcia ich przez nietoperze. W związku z wysoką liczebnością gatunku, pomimo iż nie natrafiono na takie skupiska należy zakładać obecność kolonii rozrodczych borowca wielkiego na obszarze lasów i zadrzewień wiejskich. W świetle tego wszelkie prace przy wycince drzew w okresie rozrodu nietoperzy należy prowadzić przy obecności nadzoru przyrodniczego. Jest to szczególnie istotne ze względu, że na badanym terenie odnotowano również obecność mopków zachodnich również lokujących kolonie rozrodcze w obrębie drzew. W wyniku prowadzonych poszukiwań zimowisk nietoperzy uzyskano szereg informacji odnośnie nieregularnego przebywania nietoperzy na terenie piwnic - ziemianek bardzo powszechnie budowanych na terenie okolicznych wsi. Według informacji od właścicieli obejść były to jednak zawsze pojedyncze nietoperze lub zgrupowania liczące po kilka osobników. Potwierdzeniem tego faktu było odnotowanie stanowiska nietoperzy na terenie gospodarstwa w Łopienniku Nadrzecznym, gdzie w użytkowanej piwnicy stwierdzono przebywanie minimum 3 osobników gacka brunatnego. Nie potwierdzono jednak przebywania nietoperzy na obszarze zabudowań - pustostanów obecnych wśród pól.

- Najważniejszym żerowiskiem nietoperzy na przebiegu analizowanych wariantów drogi ekspresowej S17 jest kompleks leśny koło Łopiennika. Najwyższe indeksy aktywności nietoperzy notowane były na obecnym przebiegu drogi wewnątrz tego kompleksu (przy Punkcie 7). Obecność ścian lasu stwarza dogodne miejsce do żerowania dla gatunków takich jak borowiec wielki. Brzeg tego lasu (przy Punkcie 6) oprócz wysokich indeksów aktywności borowca wielkiego wyróżniał się również obecnością mopka, gatunku związanego ze starszymi drzewostanami. Poza terenem leśnym wysoką aktywnością nietoperzy charakteryzował się również obszar zabudowy miejscowości Łopiennik Górny. Wynikało to z obecności terenów oświetlonych, wabiących owady oraz obecnością cieków Łopa w którego dolinie znajdują się trzcinowiska oraz podmokłe zakrzaczenia stanowiące ważne miejsce występowania owadów. Najniższą aktywność nietoperzy stwierdzono na terenach zdominowanych przez pola uprawne, gdzie rejestrowano tylko pojedyncze żerujące borowce wielkie.

Wpływ inwestycji na walory krajobrazowo-przestrzenne - trzy z czterech wariantów projektowanej drogi ekspresowej S17 będą przebiegały w nowo wyznaczonym korytarzu, w którym do tej pory nie było obiektów technicznych podobnej wielkości. Jeden z wariantów (W3 niebieski) został zaprojektowany w nawiązaniu do istniejącej drogi krajowej, ale i tak przewyższa ją swoją wielkością.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała znacznych zmian w krajobrazie i zagospodarowaniu terenu. W pasie drogowym przebiegającym w nowym śladzie zasadniczo zaniechane zostaną wszystkie dotychczasowe formy użytkowania, a teren zostanie w niezbędnym zakresie zniwelowany i wprowadzona tu zostanie infrastruktura drogowa. Wyjątkiem są obiekty inżynierskie, które przeprowadzą drogę na innym poziomie niż zasadnicza część lokalnego ekosystemu. Ten przestrzenny rozdział drogi i środowiska zapewni temu drugiemu znaczną swobodę funkcjonowania i zachowanie naturalnych procesów. Możliwość taką zapewnią w szczególności przejścia dla zwierząt i mosty/estakady. W granicach pasa drogowego znajdują się również projektowane rowy trawiaste i zieleń przydrożna o różnych funkcjach, więc nawet ten pas nie będzie ostatecznie całkowicie martwy biologicznie. Odcinki leśne będą skutecznie skrywały drogę przed obserwacją z zewnątrz.

Największy wpływ na krajobraz będzie miała sama zmiana sposobu użytkowania terenu. W pasie drogowym znikną lasy, łąki, pastwiska, pola i dotychczasowe elementy zagospodarowania technicznego. Na odcinkach biegnących na nasypie, a w mniejszym stopniu na poziomie terenu droga i sznur pojazdów będą stanowiły optyczne rozcięcie pejzażu lub nawet barierę w krajobrazie. Efekt ten dotyczy głównie terenów otwartych, a takie na przedmiotowym odcinku dominują. Leśne otoczenie lub sąsiedztwo lasów jest dla drogi bardzo korzystne krajobrazowo. Innym aspektem krajobrazowo przestrzennym powstania drogi będzie powstanie rzeczywistych barier na funkcjonujących do tego czasu przyrodniczych oraz społecznych szlakach migracyjnych lub komunikacyjnych. Szlaki migracji zwierząt zostaną odtworzone w formie dedykowanych przejść dla zwierząt. Przerwane lub zmienione mogą zostać w szczególności lokalne połączenia między osadami, terenami rolnymi, miejscami pracy lub wypoczynku. Obecność obiektów inżynierskich zmniejszy to niekorzystne oddziaływanie na środowisko i zapewni integralność wszystkich

jego podsystemów (przyrodniczego, biologicznego i społecznego). Specyficznym dla etapu realizacji aspektem zmian w krajobrazie będzie naruszenie okrywy roślinnej terenu i czasowe odśnieżenie gruntów rodzimych lub ekspozycja kruszyw budowlanych na nasypach. Biorąc pod uwagę skalę całej inwestycji terenowe place techniczne i zaplecze socjalne pracowników nie będą w sposób znaczący kształtowały krajobrazu rejonu budowy. Dodatkowo, czasowe zajęcie terenu może wynikać tylko z potrzeby zapewnienia dojazdu w słabiej skomunikowanych rejonach inwestycji oraz z potrzeby usunięcia kolizji z przekraczającymi sieciami. Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uporządkowany, a walory krajobrazowe odtworzone na miarę nowych warunków technicznych.

Wpływ inwestycji na florę i faunę - zajęcie terenu pod inwestycję będzie skutkowało zajęciem powierzchni gruntów rolnych, użytków przyrodniczych, zielonych terenów łąkowych, zakrzewień, zadrzewień i lasów. W wariantcie W 3.1 niebieski z podwariantem – uznanym za najkorzystniejszy dla środowiska wycince ulegnie 13,40 ha lasu rosnącego w większości wzdłuż istniejącej drogi. Na etapie realizacji nastąpi zajęcie terenu pod pas drogowy i same obiekty inżynierskie. Przejście drogi przez ekosystemy pól, łąk, zakrzewień i lasów spowoduje ograniczenie dotychczasowej powierzchni odpowiednich zbiorowisk roślinnych i siedlisk dzikich zwierząt. Powtarzalność krajobrazów i siedlisk gwarantują, że żadne z siedlisk przyrodniczych lub siedlisk roślin, grzybów i zwierząt nie zostanie w skali regionu wyeliminowane lub zagrożone.

Spośród cennych siedlisk przyrodniczych zniszczeniu ulegnie fragment siedliska przyrodniczego podlegające ochronie w ramach programu Natura 2000 9170-2 grąd subkontynentalny Tilio-Carpinetum (wg typu siedliskowego lasu, to Las wyżynny świeży). W wariantcie 3 niebieskim z podwariantem omijającym cmentarz wojenny (tzw. wariant W 3.1) - preferowanym przez Wnioskodawcę oraz uznanym za najkorzystniejszy dla środowiska - biegnącym w odcinku leśnym przy istniejącej drodze krajowej, zostaną zniszczone dwa płyty siedliska przyrodniczego 9170-2 grąd subkontynentalny Tilio-Carpinetum, o powierzchniach 11377 m² i 87140 m², czyli łącznie 9.85 ha, stanowiące jednak tylko ok. 2.71 % ubytku powierzchni całego siedliska. Pozostałe warianty nie kolidują w ogóle z tym siedliskiem (wariant W2 -zielony) lub naruszają je na znikomej powierzchni: 316 m² – tj. 0.03 % powierzchni (wariant 1 fioletowy) lub 3530 m² tj. 0,39 % (wariant W 3a czerwony). Dwa pozostałe zinwentaryzowane płyty tego siedliska, położone na północ od drogi istniejącej i enklawa na południe od drogi istniejącej nie są naruszane przez żaden z wariantów.

W żadnym wariantcie nie stwierdzono kolizji z chronionymi gatunkami roślin, grzybów i porostów. Wszystkie zaproponowane warianty są w kolizji w km 0+400 ze stanowiskiem chronionego gatunku bezkręgowca trzmiela rudonogiego oraz tylko jeden W 3 niebieski (oba warianty) z dwoma stanowiskami mrówki rudnicy (w km 2+500 i 3+900).

W żadnym wariantcie nie stwierdzono kolizji ze stanowiskami chronionych gatunków ryb i minogów oraz ze stanowiskami chronionych gatunków płazów.

Realizacja drogi oznacza zajęcie części siedlisk pospolitego gatunku gada: jaszczurki zwinki (wariant W1 fioletowy w km 5+450). Dla tej grupy przewidziano działania minimalizujące na etapie realizacji i eksploatacji wskazane w dalszej części uzasadnienia.

Realizacja drogi oznacza zajęcie części siedlisk kilku gatunków ptaków:

- ✓ gąsiorka we wszystkich wariantach (W3.1 w km 1+550 i 8+000, W 1 w 6+550 i 8+250, W2- w km 8+750, W3a w km 5+100 i 8+700);
- ✓ przepiórka : W3a w km 1+800,
- ✓ dzięcioł czarny (W1 w km 4+000),
- ✓ derkacz (W1 w km 4+700),
- ✓ ortolan (W1 w km 2+075 w obydwu wariantach)

Dla tej grupy zaplanowano działania minimalizujące na etapie realizacji omówione w dalszej części uzasadnienia. We wszystkich wariantach stwierdzono kolizję ze stanowiskami chomika europejskiego, które wynikają z położenia przedsięwzięcia w centrum polskiego zasięgu występowania gatunku oraz wśród optymalnych siedlisk gatunku (W1 w km 2+200, W2 w km 5+800, W3 w km 6+550 i 7+000, W3a w km 2+200, 7+050, 7+250, 7+650). Kolizje z siedliskami chomika są w tych lokalizacjach nie do uniknięcia. Jednocześnie potencjalny wpływ przedmiotowej inwestycji na ten gatunek w obrębie rozległych i optymalnych siedlisk nie będzie znaczący. W żadnym wariantcie nie stwierdzono kolizji z kluczowymi elementami (kolonie letnie, schronienia zimowe) siedlisk nietoperzy.

Cenne siedliska i lokalne populacje zamieszkujących je gatunków nie odniosą uszczerbku w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę typowe sposoby zagospodarowania terenów przy projektowanej drodze S17 wszystkie z przecinanych przez drogę siedlisk będą nadal w wystarczającym stopniu reprezentowane poza przyjmowanym pasem drogowym. Przejścia dla zwierząt zapewnią zachowanie wszystkich istotnych szlaków migracji w rejonie przedsięwzięcia. Trasa drogi jest kompromisem między zachowaniem najcenniejszych wartości społecznych, kulturowych i przyrodniczych, a możliwością normatywnego przeprowadzenia drogi klasy S. Zakres inwestycji sprawia jednak, że na niektórych odcinkach droga przecina lub zajmuje ciekawsze siedliska przyrodnicze i zbiorowiska roślinne. Pomimo tego nie stwierdzono i nie przewiduje się, by jakiś unikalny i nie reprezentowany w innych częściach województwa lub regionu ekosystem i współtworzące go gatunki zostały trwale zagrożone lub wyeliminowane. W przypadku przedmiotowej inwestycji korytarze ekologiczne zostaną zachowane w dużych obiektach inżynierskich. Teren nad lub pod tymi obiektami będzie pełnił funkcję szlaku migracji zwierząt.

Podsumowując możliwe rodzaje oddziaływania na zwierzęta i ich siedliska, należy podkreślić, że warianty drogi przebiegają wśród siedlisk zagospodarowanych przez człowieka (pola uprawne i lasy gospodarcze) i mało zróżnicowanych. Z tego wynika niewielkie bogactwo gatunkowe przekraczanych siedlisk, a jednocześnie rozległość siedlisk tego samego typu w otoczeniu przedsięwzięcia. Zwierzęta pozbawione siedlisk w pasie drogowym, znajdują liczne stanowiska zastępcze w otoczeniu projektowanej drogi. Antropogeniczny charakter tych siedlisk i ciągła obecność człowieka w ich obrębie, sprawia, że ani człowiek, ani jego działalność nie będzie dla zwierząt zjawiskiem nowym i szczególnie stresującym. Efekt płoszenia pracami budowlanymi można porównać do typowego dla poszczególnych gatunków utrzymywania bezpiecznego dystansu od człowieka i jego maszyn (rolniczych lub leśnych) na wspólnie wykorzystywanych siedliskach. W takim samym kontekście nie będą dla pospolitych polno-leśnych gatunków szczególnie stresujące hałas i oświetlenie związane z pracą tych maszyn. Lokalne populacje zwierząt znają człowieka i

przejawy jego aktywności i potrafią w jego sąsiedztwie funkcjonować. To samo dotyczy analizy drożności korytarzy ekologicznych. Populacje, które okazały się trwałe w otoczeniu drogi przez dotychczasowe lata, nie zostaną zagrożone krótką fazą budowy. Istotność jakichkolwiek oddziaływań samodzielnych lub skumulowanych, krótko lub długookresowych jest znikoma, bo żaden nowy rodzaj lub zakres oddziaływań w związku z budową drogi się nie pojawi. Dokonanie zniszczenia siedlisk chronionych roślin, grzybów lub zwierząt i przeniesienia chronionych gatunków na stanowiska zastępcze wymaga uzyskania niezbędnych zezwoleń, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Przemieszczenie zwierząt na grunty innego właściciela wymaga uzyskania jego zgody. Wykonanie działań minimalizacyjnych w zakresie odłowu i przemieszczenia zwierząt będzie wchodził w zakres obowiązków nadzoru przyrodniczego.

Wpływ inwestycji na walory krajobrazowo-przestrzenne na etapie eksploatacji - droga w fazie eksploatacji nie korzysta bezpośrednio z zasobów lokalnego środowiska. Jej obecność może wpływać rozdzielająco na środowisko przyrodnicze. Przepusty i obiekty mostowe zapewnią ciągłość sieci hydrograficznej. Te same obiekty po przystosowaniu do korzystania przez zwierzęta mogą zapewnić ciągłość nadwodnych korytarzy ekologicznych. Dla zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt (i kierujących) cała trasa drogi ekspresowej zostanie wygradzona od terenów sąsiednich siatkami. Spójność rozciętych drogą ekosystemów zostanie odtworzona dzięki przejściom dla zwierząt dobranym pod względem występujących lokalnie gatunków. Na obiektach ekrany pochłaniające zastąpiono lekkimi panelami przejrzystych ekranów odbijających. Panele będą bezbarwne i będą posiadały kontrastowy nadruk, co spowoduje, że będą lepiej widoczne dla ptaków.

Wpływ inwestycji na florę i faunę na etapie eksploatacji - przekroczenia cieków wykonane obiektami inżynierskimi pozwolą zachować procesy przyrodnicze (hydrologiczne i hydromorfologiczne) i ciągłość siedlisk, które nie będą fizycznie kolidować z projektowaną drogą. Integralność populacji zwierząt będzie zapewniona również dzięki zaprojektowanym przejściom dla zwierząt, dobranym odpowiednio do siedliska i wariantu. Potencjalne oddziaływania projektowanej drogi mogą wynikać z bardzo różnych czynników. Dla siedlisk przyrodniczych, roślin i grzybów znaczenie może mieć pył wznoszony przez pojazdy, powodujący zakurzenie lub zachlapywanie aparatu asymilacyjnego błotem, kwaśne opady, zasolenie podłoża wynikające z zimowego utrzymania drogi. W przypadku przecinania zacienionych siedlisk leśnych, pas drogowy może przyczynić się do przesuszenia i podgrzania siedlisk, będących nową granicą lasu. Na takie oddziaływanie wrażliwe mogą być w szczególności porosty i część stenobiotycznych bezkręgowców, takich jednak tu nie stwierdzono. W przypadku większych zwierząt znaczenie ma rozcięcie siedliska przez pas drogowy i przecięcie szlaków migracji. Ten aspekt ma szczególne znaczenie dla płazów przywiązanych instynktownie do miejsc rozrodu. Ich siedlisk jest tu niewiele, a siedliska lądowe nie zostaną oddzielone od zbiorników rozrodczych. Ostatni rodzaj oddziaływań wynika z prostego niepokojenia zwierząt w granicach ich dotychczasowych rewirów. Przewidywane rozwiązania projektowe nakierowane są na maksymalne ograniczenie tego wpływu.

Analiza wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza, z uwzględnieniem standardów wyznaczonych dla ochrony roślin, nie wykazały przekroczeń stężeń dopuszczalnych poza

pasem drogowym. System odwodnienia drogi zapobiegnie powstawaniu rozlewisk i zastoisk wody, która mogłaby być rozchłapywana na tereny przydrożne, zielone skarpy drogowe, rowy trawiaste i pasy zieleni wysokiej skutecznie przechwytyją kropelki wody unoszone spod kół pojazdów, szerokość pełnego pasa drogowego drogi ekspresowej również działa na korzyść dla sąsiednich siedlisk. Uregulowany system odwodnienia zapobiegnie przedostawaniu się do siedlisk przydrożnych zawieszin i środków zapobiegających śliskości, w tym soli. Zaprojektowane w ramach odwodnienia osadniki i zbiorniki retencyjne stanowią system zabezpieczeń jakości i hydrologii odbiorników wód opadowych pochodzących z drogi.

Efekt rozcięcia drogą jednolitych do tej pory siedlisk zwierząt zminimalizowany zostanie budową przejść dla zwierząt. Ilość i kategoria przejść dobrane zostały na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej. Zaprojektowane przejścia zapewniają możliwość migracji, kontakt między populacjami i przepływ genów dla wszystkich grup zwierząt. Efekt niepokojenia zwierząt jest zjawiskiem bardzo względnym. Zwierzęta potrafią rozróżniać bodźce dla nich ważne od obojętnych. Nie przeraża ich ani ruch ani hałas sam w sobie. Przedmiotowa droga ekspresowa będzie wygradzona siatką stalową, uniemożliwiającą zwierzętom wejście na jezdnię. Przekraczanie drogi będzie możliwe w obrębie przejść dla zwierząt. Zwierzęta będą mogły utrzymywać dowolny, komfortowy dla siebie dystans od drogi. Mogą pozostawać w głębi lasu, paść się przed siatką drogową, czatować na słupkach ogrodzeniowych lub zbierać odpadki z poboczy drogowych. Różne gatunki zwierząt, w zależności od preferencji, korzystają z takiego repertuaru zachowań. Przejścia oprócz zapewnienia bezpieczeństwa migracji będą również zoptymalizowane pod względem ich funkcjonalności i przyjazności dla zwierząt. Najścia na przejścia duże i średnie zostaną wyposażone w panele przeciwolśnieniowe. Ten element wyposażenia przejść zapewnia głównie izolację optyczną terenu przeznaczonego dla zwierząt od drogi, a nocą zapobiega dodatkowo zaświetlaniu przejścia i jego sąsiedztwa przez światła pojazdów. Ponadto powierzchnia przejścia będzie wykonana z gruntu naturalnego, a strefy najść i powierzchnie przejść górnych zostaną obsadzone zróżnicowaną zielenią, w tym wysoką. Siedliska i gatunki poza pasem drogowym nie będą narażone na niekorzystne oddziaływanie drogi.

Podsumowując, możliwe rodzaje oddziaływania na zwierzęta i ich siedliska, należy podkreślić, że przedsięwzięcie dotyczy budowy drogi ekspresowej, w przebiegu zbliżonym do istniejącej drogi krajowej. Warianty drogi przebiegają wśród siedlisk zagospodarowanych przez człowieka (pola uprawne i lasy gospodarcze) i mało zróżnicowanych. Z tego wynika niewielkie bogactwo gatunkowe przekraczanych siedlisk, a jednocześnie rozległość siedlisk tego samego typu w otoczeniu przedsięwzięcia. Zwierzęta pozbawione siedlisk w pasie drogowym, znajdują liczne stanowiska zastępcze w otoczeniu projektowanej drogi. Antropogeniczny charakter tych siedlisk i ciągła obecność człowieka w ich obrębie, sprawia, że ani człowiek, ani jego działalność nie będzie dla zwierząt zjawiskiem nowym i szczególnie stresującym. Droga ekspresowa przejmie istniejący (i narastający) ruch z istniejącej drogi krajowej. Wyposażona (odmiennie od drogi istniejącej) w kilka dedykowanych przejść dla zwierząt okaże się łatwiejsza do przekroczenia niż droga istniejąca. Powierzchnia przejść zostanie zagospodarowana zielenią i elementami

zapewniającymi kryjówki małym zwierzętom. Przejścia duże i średnie będą zabezpieczone również przed zaświeceniem. Lokalne populacje nie zostaną rozdzielone, a drożność miejscowych korytarzy ekologicznych wzrośnie. Istotność jakichkolwiek oddziaływań samodzielnych lub skumulowanych, krótko lub długookresowych jest znikoma, bo żaden nowy rodzaj lub zakres oddziaływań w związku z eksploatacją drogi się nie pojawi. Projektowane ogrodzenia drogowe zwiększą bezpieczeństwo dzikich zwierząt, a dedykowane przejścia zwiększą skuteczność lokalnych migracji. Ociążona z ruchu tranzytowego, istniejąca droga krajowa, również stanie się bezpieczniejsza i łatwiejsza do przekroczenia przez zwierzęta.

Wpływ inwestycji na obszary prawnie chronione - przedmiotowy odcinek drogi nie koliduje z żadnym obszarem objętym ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym w ramach programu Natura 2000. W rejonie inwestycji, w odległości do 5,0 km znajdują się następujące obszary chronione:

- Odległość obszarów Natura 2000 od projektowanego przedsięwzięcia w km i wskazaniem kierunku:
 - a) Wodny Dół PLH060063:
 - wariant 1 fioletowy - 2,8 SW
 - wariant 2 zielony - 2,0 SW
 - wariant 3 niebieski i niebieski z podwariantem - 3,4 SW
 - wariant 3a czerwony - 2,95 SW
 - b) Łopiennik PLH 060081 - około 2,5 km na zachód od końca przedsięwzięcia - wszystkie warianty
 - c) Izbicki Przełom Wieprza PLH 060030 - około 4,0 km na południowy-wschód od końca przedsięwzięcia - wszystkie warianty
- Odległość rezerwatów przyrody od projektowanego przedsięwzięcia w km i wskazaniem kierunku:

Rezerwat przyrody „Wodny Dół”:

 - wariant 1 fioletowy - 2,8 W
 - wariant 2 zielony - 2,0 W
 - wariant 3 niebieski i niebieski z podwariantem - 3,4 W
 - wariant 3a czerwony - 3,0 W
- Odległość obszarów chronionego krajobrazu od projektowanego przedsięwzięcia w km i wskazaniem kierunku:
 - a) Grabowiecko-Strzelecki Obszar Chronionego Krajobrazu - 1,3 km w kierunku E
 - b) Pawłowski Obszar Chronionego Krajobrazu:
 - wariant 1 fioletowy - 4,4 NE
 - wariant 2 zielony - 5,3 NE,
 - wariant 3 niebieski i niebieski z podwariantem - 3,7 NE
 - wariant 3a czerwony - 3,8 NE.

Przedsięwzięcie nie koliduje z specjalnym obszarem ochrony siedlisk Natura 2000 Wodny Dół PLH 060026. Obszar funkcjonuje na podstawie rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk

Wodny Dół PLH060026 (Dz. U. poz. 2043). Przedmiotem ochrony jest siedlisko przyrodnicze wymienione Załączniku I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, z oceną ogólną A, B lub C w Standardowym Formularzy Danych tj. 9170 Grąd subkontynentalny *Tilio-Carpinetum*.

Obszar nie posiada planu zadań ochronnych ale w ramach pracy nad Planem Urządzania Lasu (PUL) Programem ochrony przyrody w Nadleśnictwie Krasnystaw na lata 2020-2029 zostały zidentyfikowane istniejące zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotu ochrony: F03.01.01 Szkody spowodowane przez zwierzynę łowną I02 Problematyczne gatunki J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska Zagrożenia potencjalne: B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew B02.06 Przerzedzenie warstwy drzew B03 Eksploatacja lasu bez odnawiania czy naturalnego odrastania L10 Inne naturalne katastrofy (wiatrołomy, okiść, przymrozki).

Wskazano również cele działań ochronnych:

1. Utrzymanie siedliska w obszarze na powierzchni minimum 183,12 ha.
2. Utrzymanie występowania gatunków charakterystycznych na co najmniej 50% powierzchni siedliska – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „charakterystyczna kombinacja florystyczna”.
3. Dążenie do utrzymania powierzchni siedliska pozbawionej obcych gatunków inwazyjnych w podszybie i runie, z dopuszczeniem sporadycznego występowania gatunków obcych o pokryciu transektu mniejszym niż 2%- co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „inwazyjne gatunki obce w podszybie i runie”.
4. Utrzymanie pokrycia gatunków ekspansywnych poniżej 1% w odniesieniu do danego transektu, z dopuszczeniem występowania wyłącznie pojedynczych gatunków nitrofilnych – co odpowiada ocenie FV wskaźnika „ekspansywne gatunki rodzime w runie”.
5. Poprawa struktury pionowej i przestrzennej roślinności w kierunku jednolitego starego drzewostanu bądź struktury zróżnicowanej ze zwartym starym drzewostanem zajmującym minimum 10% siedliska – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „struktura pionowa i przestrzenna roślinności”.
6. Utrzymanie powyżej 10% udziału drzew starszych niż 100 lat na minimum 10 ha siedliska, oraz zapewnienie minimum 50% udziału drzew starszych niż 50 lat z jednoczesnym dążeniem do zwiększenia udziału drzew starszych niż 100 lat, na pozostałej powierzchni siedliska –co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „wiek drzewostanu”.
7. Utrzymanie naturalnych odnowień drzewostanu na co najmniej 50% powierzchni siedliska, z dążeniem do wzrostu udziału w odnowieniach dębu i lipy – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „naturalne odnowienie drzewostanu”.
8. Utrzymanie co najmniej 90% udziału gatunków typowych w drzewostanie – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „gatunki obce w drzewostanie”.
9. Zwiększenie zasobów martwego drewna do co najmniej 10m³/ha – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „martwe drewno”.
10. Zwiększenie zasobów martwego drewna wielkowymiarowego do co najmniej 3 szt./ha – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „martwe drewno wielkowymiarowe”.
11. Zachowanie drzew biocenotycznych w ilości nie mniejszej niż 10 szt. / ha – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „mikrosiedliska drzewne”.

12. Utrzymanie siedliska w stanie pozbawionym zniekształceń, przy czym ewentualne zniekształcenia mogą występować jedynie sporadycznie – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „inne zniszczenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna”

Wszystkie płaty ww. siedliska znajdują się w dużej odległości od projektowanej drogi, najbliższy w odległości ok. 3,4 km na południowy zachód od wariantu 3.1 niebieskiego z podwariantem omijającym cmentarz wojenny – preferowanego przez Wnioskodawcę i uznanego za wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Inwestycja nie będzie zagrażała im zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji.

Biorąc pod uwagę dokonane oceny zagrożeń dla przedmiotu ochrony w związku z planowaną budową przedsięwzięcia można uznać, że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na różnorodność biologiczną obszaru i zachowanie właściwego stanu przedmiotu ochrony. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywane oddziaływania oraz brak istotnych powiązań z obszarem nie przewiduje się możliwości negatywnego oddziaływania na przedmiot ochrony.

Z tych samych powodów przedsięwzięcie nie koliduje z rezerwatem przyrody „Wodny Dół” (obejmującym ten sam teren). Obszar funkcjonuje na podstawie zarządzenia MOŚZNiL z dnia 14.06.1996 r. (MP z dn. 11 lipca 1996 r. Nr 42, poz. 414). Jest to rezerwat krajobrazowy (K) o statusie ochrony czynnej. Głównym celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych szczególnego krajobrazu Wyniosłości Giełczewskiej, w tym malowniczych rozcięć erozyjnych pokrytych lasem z występującymi rzadkimi i chronionymi roślinami.

Przedsięwzięcie nie koliduje również z specjalnym obszarem ochrony siedlisk Natura 2000 Łopiennik PLH 060081. Obszar funkcjonuje na podstawie rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 września 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Łopiennik PLH060081 (Dz. U. poz. 2137). Przedmiotami ochrony są siedlisko przyrodnicze wymienione Załączniku I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, z oceną ogólną A, B lub C w Standardowym Formularzy Danych tj. 9170 Grąd subkontynentalny Tilio-Carpinetum oraz 1902 Obuwik pospolity.

Obszar nie posiada planu zadań ochronnych ale w ramach pracy nad PUL Programem ochrony przyrody w Nadleśnictwie Krasnystaw na lata 2020-2029 zostały zidentyfikowane zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony:

- dla 9170 Gładu subkontynentalnego Tilio-Carpinetum. Zagrożenia istniejące: F03.01.01 Szkody spowodowane przez zwierzynę I02 Problematiczne gatunki J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska oraz potencjalne: B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew B02.06 Przerzedzenie warstwy drzew B03 Eksploatacja lasu bez odnawiania czy naturalnego odrastania L10 Inne naturalne katastrofy (wiatrołomy, okiść, przymrozki).

Wskazano również cele działań ochronnych:

1. Utrzymanie siedliska w obszarze na powierzchni minimum 125,32 ha.
2. Utrzymanie występowania gatunków charakterystycznych na co najmniej 50% powierzchni siedliska – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „charakterystyczna kombinacja florystyczna”.
3. Dążenie do utrzymania powierzchni siedliska

pozbawionej obcych gatunków inwazyjnych w podszybie i runie, z dopuszczeniem sporadycznego występowania gatunków obcych o pokryciu transektu mniejszym niż 2% – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „inwazyjne gatunki obce w podszybie i runie”

4. Utrzymanie pokrycia gatunków ekspansywnych pojedynczo (powyżej 1% lecz nie więcej niż 5 % pokrycia transektu) – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „ekspansywne gatunki rodzime w runie”.
 5. Poprawa struktury pionowej i przestrzennej roślinności w kierunku jednolitego starego drzewostanu bądź struktury zróżnicowanej ze zwartym starym drzewostanem zajmującym minimum 10% siedliska – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „struktura pionowa i przestrzenna roślinności”.
 6. Zapewnienie minimum 50% udziału drzew starszych niż 50 lat z jednoczesnym dążeniem do zwiększenia udziału drzew starszych. Pozostawianie martwego drewna (leżącego i stojącego) w drzewostanie do osiągnięcia wskaźnika powyżej 3% zasobności. niż 100 lat, – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „wiek drzewostanu”.
 7. Zapewnienie warunków umożliwiających występowanie naturalnych odnowień dębu, lipy – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „naturalne odnowienie drzewostanu”.
 8. Utrzymanie co najmniej 90% udziału gatunków typowych w drzewostanie – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „gatunki obce w drzewostanie”.
 9. Zwiększenie zasobów martwego drewna do co najmniej 10 m³/ha – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „martwe drewno”.
 10. Zwiększenie zasobów martwego drewna wielkowymiarowego do co najmniej 3 szt./ha – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „martwe drewno wielkowymiarowe”.
 11. Zachowanie drzew biocenotycznych w ilości nie mniejszej niż 10 szt. / ha – co odpowiada ocenie U1 Wskaźnika „mikrosiedliska drzewne”.
 12. Utrzymanie co najmniej 70% siedliska w stanie pozbawionym zniekształceń, przy czym ewentualne zniekształcenia mogą występować jedynie sporadycznie – co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „inne zniszczenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna”.
- dla 1902 Obuwika pospolitego - identyfikacja istniejących zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony : K02.01 zmiana składu gatunkowego (sukcesja).
Potencjalnych zagrożeń – brak.

Wskazano również cele działań ochronnych:

1. Utrzymanie kęp rozumianych jako miejsc występowania obuwika o więcej niż jednym pędzie, w liczbie co najmniej 10.
2. Utrzymanie udziału pędów generatywnych na poziomie co najmniej 30% wszystkich pędów – co odpowiada ocenie FV wskaźnika „liczba osobników generatywnych”.
3. Utrzymanie roślin w dobrym stanie zdrowotnym – co odpowiada ocenie FV wskaźnika „stan zdrowotny”.
4. Utrzymanie potencjalnego siedliska gatunku na powierzchni 0,10 ha.
5. Utrzymanie zajętego siedliska gatunku na powierzchni 0,01 ha.
6. Utrzymanie małej fragmentacji siedlisk – co odpowiada ocenie FV wskaźnika „fragmentacja siedliska”.

7. Utrzymanie ocienienia przez drzewa i krzewy w przedziale 25-40% – co odpowiada ocenie FV wskaźnika „ocienienie przez drzewa i krzewy”.
8. Utrzymanie pokrycia Gatunków konkurencyjnych poniżej 20% – co odpowiada ocenie FV wskaźnika „wysokie byliny / gatunki ekspansywne / konkurencyjne”.
9. Utrzymanie wysokości runi poniżej 50 cm – co odpowiada ocenie FV wskaźnika „wysokość runi”.
10. Utrzymanie grubości wojłoku od 3 cm – 10 cm co odpowiada ocenie U1 wskaźnika „wojłok”.
11. Utrzymanie odkrytej gleby na 5% powierzchni siedliska potencjalnego i zajętego – co odpowiada ocenie FV wskaźnika „miejsca do kiełkowania”.

Wszystkie płaty ww. siedliska oraz gatunki znajdują się w dużej odległości od projektowanej drogi, najbliższy w odległości ok. 2,5 km na zachód od wariantu 3.1 niebieskiego z podwariantem omijającym cmentarz wojenny – preferowanego przez Wnioskodawcę i uznanego za wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Inwestycja nie będzie zagrażała im zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji. Biorąc pod uwagę dokonane oceny zagrożeń dla przedmiotów ochrony w związku z planowaną budową przedsięwzięcia można uznać, planowane przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na różnorodność biologiczną obszaru i zachowanie właściwego stanu przedmiotów ochrony. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywane oddziaływania oraz brak istotnych powiązań z obszarem nie przewiduje się możliwości negatywnego oddziaływania na przedmiot ochrony.

Przedsięwzięcie nie koliduje również z specjalnym obszarem ochrony siedlisk Natura 2000 – Izbicki Przełom Wieprza PLH 060030. Obszar funkcjonuje na podstawie rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Izbicki Przełom Wieprza (PLH060030) (Dz. U. poz. 1270). Przedmiotami ochrony są siedlisko przyrodnicze wymienione Załączniku I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, z oceną ogólną A, B lub C w Standardowym Formularzy Danych tj. 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nymphaeion*, *Potamion*, 3270 Zalewane muliste brzegi rzek, 6210 Murawy kserotermiczne nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 1188 kumak nizinny *Bombina bombina*, 4030 szlaczkoń szafrańiec *Colias myrmidone*, 1060 czerwonończyk nieparek *Lycaena dispar*, 1145 piskorz *Misgurnus fossilis*, 1061 modraszek nausitous *Maculinea nausithous*, 1059 modraszek telejus *Maculinea teleius*.

Obszar posiada plan zadań ochronnych zatwierdzony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 23 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Izbicki Przełom Wieprza PLH060030 (Dz.Urz.Woj. Lub. z dnia 30 grudnia 2014 r. poz. 4686).

Dla obszaru zostały zidentyfikowane zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony:

Dla 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*:

Zagrożenia istniejące: K02.01 zmiana składu gatunkowego (sukcesja), K02.03 eutrofizacja (naturalna), I01 obce gatunki inwazyjne
 Zagrożenia potencjalne: brak
 Dla 3270 Zalewane muliste brzegi rzek
 Zagrożenia Istniejące: brak
 Zagrożenia potencjalne: J02.02 usuwanie osadów (mułu...)
 Dla 6210 Murawy kserotermiczne (Festuco-Brometea)
 Zagrożenia istniejące: J01.01 wypalanie, K02.01 zmiana składu gatunkowego (sukcesja), F04.01 plądrowanie stanowisk roślin,
 Zagrożenia potencjalne: B01 zalesianie terenów otwartych
 Dla 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*)
 Zagrożenia Istniejące: I01 obce gatunki inwazyjne, K02.01 zmiana składu gatunkowego (sukcesja),
 Zagrożenia potencjalne: J02.10 gospodarka roślinnością wodną i przybrzeżną na potrzeby odwodnienia, J02.03 regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych
 Dla 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*)
 Zagrożenia istniejące: I01 obce gatunki inwazyjne, K02.01 zmiana składu gatunkowego (sukcesja), A03.03 zaniechanie / brak koszenia
 Zagrożenia potencjalne: D01.02 drogi, autostrady (zagrożenie związane z budową estakady w ciągu drogi krajowej nr 17, intensywność umiarkowana, oddziaływanie o charakterze wewnętrznym), A08 nawożenie /nawozy sztuczne, B01 zalesianie terenów otwartych, 02.01 zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie, A03 koszenie / ścinanie trawy, J02.05 modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie.
 Dla 1188 Kumak nizinny *Bombina bombina*
 Zagrożenia istniejące: K02.01 zmiana składu gatunkowego (sukcesja)
 Zagrożenia potencjalne: J02.01 zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie, H01 zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych), K03.05 antagonizm ze zwierzętami introdukowanymi, J02.05 modyfikowanie funkcjonowania wód –ogólnie.
 Dla 1061 Modraszek *nausithous* *Maculinea nausithous* i 1059 Modraszek *teleius* *Maculinea teleius*
 Zagrożenia Istniejące: A03 koszenie / ścinanie trawy, J02.01 zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie, K02.01 zmiana składu gatunkowego (sukcesja),
 Zagrożenia potencjalne: B01 zalesianie terenów otwartych
 Dla 1060 Czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*
 Zagrożenia Istniejące: brak
 Zagrożenia potencjalne: J02.01.03 wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfiarek, J02.01 zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie, J02.10 gospodarka roślinnością wodną i przybrzeżną na potrzeby odwodnienia, J02.05 modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie, B01 zalesianie terenów otwartych
 Dla 1145 Piskorz *Misgurnus fossilis*

Zagrożenia istniejące: I01 obce gatunki inwazyjne, K03.05 antagonizm ze zwierzętami introdukowanymi, H05 zanieczyszczenie gleby i odpady stałe (z wyłączeniem zrzutów),
Zagrożenia potencjalne: F02.03 wędkarstwo, J02.01 zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie, J02.01.03 wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfiarek K01.03 wyschnięcie, K02.01 zmiana składu gatunkowego (sukcesja),

Dla 4030 Szlaczkoń szafraniec *Colias myrmidone*

Brak zidentyfikowanych zagrożeń z powodu niewystarczającej wiedzy o przedmiocie ochrony. Gatunek nie został stwierdzony w trakcie prac inwentaryzacyjnych
Wskazano również cele działań ochronnych i zadania ochronne:

- ✓ Dla 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nympheion, Potamion*:

Cele:

1. Utrzymanie 3-elementowej struktury roślinności, przy zachowaniu min. 2 m strefy buforowej wokół zbiornika złożonej z roślinności półnaturalnej (trzciniowiska, turzycowiska, łąki, pastwiska, zarośla lub ziołorośla).
2. Zmniejszenie udziału gatunków introdukowanych w ichtiofaunie, poprzez wyeliminowanie karpia z rybostanu.

Zadania ochronne:

- ✓ Dla 3270 Zalewane muliste brzegi rzek: utrzymanie obecnej powierzchni siedliska w stanie niepogorszonym.

- ✓ Dla: 6210 Murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea*):

Cele: utrzymanie otwartego charakteru muraw.

Zadania ochronne: Działanie obligatoryjne: Ekstensywne użytkowanie kośno-, kośno-pastwiskowe lub pastwiskowe trwałych użytków zielonych. Działanie fakultatywne: Zmniejszenie ocienienia Wycinanie krzewów i podrostu drzew – co 2 lata

- ✓ Dla 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*):

Cele: Zmniejszenie udziału gatunków obcych do zera, a gatunków ekspansywnych do maks. 10%;

Zadania: Zmniejszenie udziału gatunków obcych Mechaniczne usuwanie kolczurki kłapowanej (wyrwanie) przed okresem dojrzewania nasion;

- ✓ Dla 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*): Utrzymanie otwartego charakteru łąk poprzez zahamowanie sukcesji.
- ✓ Dla 1188 kumak nizinny *Bombina bombina*:

Cele:

1. Zachowanie płytkich, nieostroniętych zbiorników wodnych, z rozwiniętą w ponad 25% powierzchni roślinnością szuwarową o wysokości do 1 m.
 2. Zachowanie rytmiki zalewów i struktury przestrzennej siedlisk;
 3. Stopniowe eliminowanie ryb drapieżnych w materiale zarybieniowym
- ✓ Dla: 1145 piskorz *Misgurnus fossilis*: cele- zachowanie naturalnego składu gatunkowego ryb i stanu biotopu.

- ✓ Dla: 1061 modraszek nausitous *Maculinea nausithous*: cele- utrzymanie stanu siedliska w stanie nie pogorszone, z zachowaniem różnych gatunków szcawiu.
- ✓ Dla: 1059 modraszek telejus *Maculinea telejus*: cele- utrzymanie stanu siedliska w stanie nie pogorszone, z zachowaniem krwiściagu lekarskiego;
- ✓ Dla: 1060 czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*: cele- utrzymanie stanu biotopu w stanie nie pogorszone i zachowanie bazy pokarmowej
- ✓ Dla: 4030 szlaczkoń szafraniec *Colias myrmidone*: cele- zweryfikowanie informacji o występowaniu gatunku w obszarze.

Wszystkie płaty ww. siedlisk oraz gatunki znajdują się w dużej odległości od projektowanej drogi, najbliższy w odległości ok. 4 km na południowy-wschód od wariantu 3.1 niebieskiego z podwariantem omijającym cmentarz wojenny – preferowanego przez Wnioskodawcę i uznanego za wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Inwestycja nie będzie zagrażała im zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji. Biorąc pod uwagę dokonane oceny zagrożeń dla przedmiotów ochrony w związku z planowaną budową przedsięwzięcia można uznać, że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na różnorodność biologiczną obszaru i zachowanie właściwego stanu przedmiotów ochrony. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, przewidywane oddziaływania oraz brak istotnych powiązań z obszarem nie przewiduje się możliwości negatywnego oddziaływania na przedmiot ochrony.

Obszary chronionego krajobrazu - jak już wcześniej wskazano projektowana droga nie koliduje z Grabowiecko-Strzeleckim Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz Pawłowskim Obszarem Chronionego Krajobrazu z powodu znacznej odległości (1,3 km oraz 3,7 km). Realizacja przedsięwzięcia nie naruszy zakazów obowiązujących na terenie obu obszarów chronionego krajobrazu, ich powierzchni, zasobów przyrodniczych ani warunków funkcjonowania chronionych ekosystemów.

Odcinek projektowanej drogi ekspresowej znajduje się w bezpiecznej odległości od korytarzy ekologicznych i nie ma na nie wpływu. Przedsięwzięcie nie narusza paneuropejskich ani krajowych korytarzy ekologicznych. Korytarz regionalny Wieprz – Krzna oraz lokalny korytarz rzeki Łopa zostaną zabezpieczone przejściami dla dużych i średnich zwierząt. Pozostałe przejścia dla zwierząt średnich i małych mają znaczenie dla zapewnienia ciągłości populacji i wymiany genów dla lokalnych populacji zwierząt. Zaprojektowanie funkcjonalnych przejść dla zwierząt przyczyni się to do znacznego ograniczenia wpływu planowanej inwestycji na ssaki i herpetofaunę.

Minimalizacja w zakresie oddziaływań na bioróżnorodność - realizacja drogi wiąże się z zajęciem siedlisk przyrodniczych i siedlisk chronionych gatunków. W przypadku zwierząt efektem jest lokalne ograniczenie terytoriów życiowych, połączone w niektórych przypadkach z utratą nor/gniazd. Wielkość zajęcia siedlisk przyrodniczych uzależniona jest od niezbędnej powierzchni terenu wymaganej do zrealizowania przedsięwzięcia, a ubytek siedlisk przyrodniczych jest nieuniknionym kosztem środowiskowym, a samych siedlisk się nie przenosi ani nie odtwarza.

W ramach postępowania nie stwierdzono kolizji ze stanowiskami roślin lub grzybów chronionych, dlatego dla nich nie przewiduje się żadnych działań minimalizujących. Kolizje

ze stanowiskami chronionych zwierząt są nieliczne, a dla niektórych zaproponowano działania ograniczające straty w środowisku przyrodniczym. W rejonie stanowisk rozrodczych płazów w Łopienniku Nadrzecznym plac budowy należy zabezpieczyć płotkami tymczasowymi przed przedostaniem się na niego płazów. W przypadku wariantu 3 niebieskiego zasięg płotków powinien objąć km od 0+650 do 1+850. Odpowiednim zabezpieczeniem na czas budowy jest agrotkanina, folia lub siatka. Należy zapewnić trwałe dla okresu budowy posadowienie i szczelność płotka czasowego. Po ustawieniu płotków, a przed przystąpieniem do prac budowlanych wyznaczony teren powinien zostać skontrolowany przez nadzór herpetologiczny w celu przeniesienia wszystkich zauważonych zwierząt poza teren budowy. Podobne przeglądy, połączone z kontrolą wykopów i kanałów technicznych, należy prowadzić okresowo w czasie trwania prac budowlanych. W ich trakcie uwalniane i przenoszone poza plac budowy powinny być wszystkie zauważone zwierzęta.

W przypadku zagrożenia naruszenia zakazów o ochronie gatunkowej w trakcie realizacji inwestycji należy w stosunku do wszystkich zagrożonych gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową (lub roślin) wnioskować o zgodę na odstępstwa od obowiązujących zakazów:

- ✓ dla wszystkich gatunków o zgodę na niszczenie siedlisk;
- ✓ dla trzmiela i mrówki na o zgodę na niszczenie gniazd i mrowisk z możliwym zabijaniem i niszczeniem jaj, postaci młodocianych lub form rozwojowych;
- ✓ w przypadku ptaków o zgodę na niszczenie gniazd, z ewentualną możliwością niszczenia jaj lub postaci młodocianych;
- ✓ w przypadku chomika i wydry o zgodę na niszczenie nor; z ewentualną możliwością zabijania lub niszczenia postaci młodocianych. Ze względu na rozległość siedliska i dynamikę populacji chomika, wnioskiem w zakresie niszczenia siedliska i nor należy objąć całe siedliska gatunku, znajdujące się w kolizji z przedsięwzięciem;
- ✓ ponadto w przypadku płazów, gadów i chomika należy wnioskować o zgodę na: umyślne chwytanie, na przemieszczanie z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca;
- ✓ w przypadku chomika, wydry oraz płazów i gadów należy wnioskować o zgodę na płoszenie.

Roślinność będąca w obrębie terenu budowy, a niepodlegająca usunięciu oraz bezpośrednio sąsiadująca z granicą inwestycji nie może ulec uszkodzeniu. W tym celu Wykonawca zobowiązany jest do zachowania szczególnej staranności przy wykonywaniu wszelakich prac budowlanych, zwłaszcza ziemnych w obrębie strefy korzeniowej drzew i krzewów (min. strefa korzeniowa krzewu = rzut korony krzewu). Przycinanie, podkrzesywanie korony, cięcie żywych gałęzi czy korzeni, jest dopuszczalne jedynie w sytuacji koniecznej. Zaleca się, by w strefie korzeniowej drzewa, wszelkie niezbędne prace wykonywane były ręcznie, bez użycia sprzętu mechanicznego oraz pod stałym nadzorem specjalisty w zakresie dendrologii. Zaleca się ponadto zastosowanie metod bezwykopowych, tunelowych w celu montażu elementów liniowych, jeśli takie są planowane w strefie korzeniowej drzewa.

Drzewa przeznaczone do zachowania znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji należy zabezpieczyć w sposób opisany w warunkach niniejszej decyzji.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa zwierzętom i kierującym, cała droga ekspresowa będzie wygradzona siatką drogową. Dla siatki drogowej proponuje się zastosowanie pojedynczego ogrodzenia o zmiennym rozstawie oczek. Na odcinku odpowiadającym korytarzowi ekologicznemu Wieprz – Krzna (km 1+500 do 6+000 dla wariantów 1 do 3 i do km 6+500 dla wariantu 3a czerwonego), ze względu na obecność dużych ssaków kopytnych, należy rozważyć wykonanie wyższego wariantu siatki.

Wilgotne łąki są siedliskiem płazów, a suche pola są siedliskiem chomika. Mozaika tych siedlisk w praktyce zajmuje całą długość drogi. Biorąc powyższe pod uwagę należy na całej długości drogi wprowadzić obustronne ogrodzenia ochronne ograniczające śmiertelność płazów i innych małych zwierząt - zgodnie z określonymi warunkami.

Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, zbiorniki retencyjne nie mogą stanowić pułapek dla zwierząt. Wszystkie zbiorniki otwarte należy zabezpieczyć przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń ochronnych (herpetologicznych). Przy tak zabezpieczonej przed wejściem zwierząt drodze, zapewnienie ciągłości migracji zwierząt odbywać się będzie dzięki przejściom dla zwierząt w kilometrażu wskazanym w warunkach. Przejścia dla zwierząt przeznaczone są dla zinventaryzowanych zwierząt:

- dużych: jeleń i łosć,
- średnich: sarna, dzik
- małych: lis, jenot, kuna, tchórz, zając, gryzonię, owadożerne.

Przejścia zintegrowane z ciekami mogą być wykorzystywane także przez bobra i wydrę.

Obecność funkcjonalnych przejść dla zwierząt przyczyni się do znacznego ograniczenia wpływu planowanej inwestycji na ssaki i płazy. Przejścia oprócz zapewnienia bezpieczeństwa migracji będą również zoptymalizowane pod względem ich funkcjonalności i przyjazności dla zwierząt. Najścia na przejścia średnie, a w przypadku przejścia górnego najścia i krawędzie przejścia na całej długości, zostaną wyposażone w panele przeciwoślńieniowe. 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.

Zbiorniki retencyjne powinny znajdować się w ogrodzeniu ochronnym drogi, a gdy ze względów technicznych muszą być poza ogrodzeniem trasy, należy je indywidualnie ogrodzić pełnymi ogrodzeniami. Drogi serwisowe prowadzone w sąsiedztwie przejść dla zwierząt i innych obiektów inżynierskich mających pełnić funkcję przejść dla zwierząt (rejon najścia na przejście), muszą posiadać nawierzchnię gruntową lub utwardzoną drobnopziarnistymi kruszywami naturalnymi, na całej szerokości. W obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich ruch i ograniczać możliwość dojścia do przejścia - przede wszystkim ogrodzone zbiorniki oraz otwarte rowy o stromych skarpach. Zbiorniki powinny być lokalizowane w odległości co najmniej 50 m od zewnętrznych krawędzi najść. Również studnie i niecki wpadowe systemów odwodnieniowych nie powinny być lokalizowane w pobliżu przejść dla zwierząt. Muszą być tak zabezpieczone, by nie tworzyły pułapki dla małych zwierząt. Umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia, można prowadzić tylko w sytuacjach

koniecznych i tylko z wykorzystaniem metod naturalnych, w tym narzutów kamiennych. Ogrodzenia ochronne należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków, a umacnianie stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej.

W obrębie przejść drogowych dla zwierząt będą zastosowane naprowadzające nasadzenia zieleni – dostosowane do kategorii obiektu i zapewniające ciągłość migracji zwierząt. Nadzędnym celem kształtowania nowych nasadzeń będzie zrekompensowanie strat, które poniesie środowisko naturalne w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Z tego względu projektowana zielen w obrębie pasa drogowego będzie składać się jedynie z gatunków rodzimych, dostosowanych do warunków siedliskowych, panujących w danym miejscu oraz przy uwzględnieniu uwarunkowań krajobrazowych, technicznych, wymogów bezpieczeństwa. Nie należy wprowadzać gatunków inwazyjnych, a także gatunków owocujących, w postaci jagód i innych drobnych owoców, które mogłyby zwabiać zwierzęta w obręb drogi.

Nasadzeń dogęszczających należy dokonać na całym odcinku przejścia projektowanej drogi przez kompleksy leśne. Na miarę dostępności terenu, będą pełnić funkcję strefy ekotonowej, będą płynnie dopełniać zielen naprowadzającą w obrębie przejść drogowych dla zwierząt. Należy wykorzystać w tym celu rodzime gatunki drzew i krzewów, naturalnie występujących w rejonie lasów, zapewniając tym samym zwartą i wielopiętrową strukturę roślinności.

Pochłaniające ekrany akustyczne zaprojektowane dla terenów zabudowanych nie będą stanowiły zagrożenia dla ptaków. W przypadku potrzeby zastosowania ekranu transparentnego ich powierzchnie będą wyposażone w łatwo zauważalne trwałe znaki graficzne w kolorze czarnym, dobrze zabezpieczające ptaki przed uderzeniem w płaszczyznę ekranu. Znaki będą mieć postać pionowych pasów szerokości 2 cm w odległości 10 cm od siebie. Na górnej krawędzi ekranu będzie umieszczony odpowiedni nadruk w postaci czarnego poziomego pasa szerokości 10 cm podkreślającego górną krawędź ekranu.

Inne rozwiązania sprzyjające ochronie bioróżnorodności - gospodarka istniejącym drzewostanem będzie zmierzać do usunięcia jedynie tych drzew i krzewów, które kolidują z robotami budowlanymi, a ich usunięcie jest niezbędne do wykonania inwestycji. Ze względu na okres lęgowy ptaków, nie należy jej przeprowadzać w terminie od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się możliwość prowadzenia wycinki we wspomnianym okresie, jednak pod nadzorem ornitologicznym i na określonych przez ten nadzór warunkach. Drzewa i krzewy adaptowane w obrębie prowadzonych prac, należy chronić przez cały okres trwania budowy. W odległości równej rzutowi korony, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa, zabrania się składowania materiałów budowlanych, kruszyw, substancji toksycznych, lepiszczy, paliw, lokalizowania obiektów związanych z zapleczem budowy, przejazdu, parkowania samochodów i maszyn budowlanych, składowania mas ziemnych, stosowania otwartego ognia.

Ochrona szaty roślinnej poza pasem drogowym będzie polegała na prawidłowym odwodnieniu drogi zapewniającym rozdzielenie wód spływających z jezdni (potencjalnie zanieczyszczonych) od pozostałych wód opadowych krążących w środowisku. Wody odprowadzane z drogi do środowiska przyrodniczego będą podczyszczone w osadnikach i

rowach trawiastych z zawieszin i związanych z nimi substancji ropopochodnych. Zaprojektowane pochylenie jezdni, zapobiegające powstawaniu kałuż i rozlewisk ograniczy rozchłapywanie potencjalnie zanieczyszczonej wody z jezdni na dzikie rośliny rosnące poza pasem drogowym. Całość rozwiązania zapobiegnie przenikaniu szkodliwych substancji do roślin przez system korzeniowy oraz ograniczy zanieczyszczanie aparatu asymilacyjnego roślin.

Przewidywana zieleń przydrożna (trawniki, krzewy i drzewa) będzie stanowiła osłonę i bufor dla dzikich roślin i ich siedlisk również od strony zanieczyszczeń pyłowych, których niewielkie ilości również powstają podczas eksploatacji drogi. Analiza rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu wykazała, że poza pasem drogowym zanieczyszczenia nie będą się pojawiały w stężeniach wyższych niż dopuszczalne.

Na etapie oceny oddziaływania przeanalizowano możliwość ograniczenia natężenia hałasu w siedliskach ptaków śpiewających. Przyjęto, że krytyczną wartością hałasu, powodującą zmniejszenie populacji o połowę jest przedział między 40 a 50 dB. Określono więc zachowanie izofony 40 dB w porze dnia na obecność ekranów wysokości 3 m (analogicznie do paneli przeciwośnieniowych na przejściach dla zwierząt). Wyniki obliczeń i symulacji wykazały, że przy zasięgu izofony 40 dB bez ekranów oscylującym, w zależności od ukształtowania terenu, około 1900 do 1700 m od osi drogi, dodanie ekranów powoduje cofnięcie izofony odpowiednio o 400 do 200 m. Biorąc pod uwagę zasięg inwentaryzacji przyrodniczej sięgający 500 m, zastosowanie ekranów w środowisku przyrodniczym niczego nie wnosi, a efekt należy uznać za niezadawalający. Biorąc pod uwagę, że gniazda ptaków leśnych znajdują się zwykle znacznie ponad powierzchnią ziemi, skuteczność ekranowania jest jeszcze mniejsza. W wyniku tych analiz zdecydowano się nie projektować ekranów akustycznych dla terenów przyrodniczych.

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 nawałne 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.

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko postęp prac projektowych wraz z uwzględnieniem konsultacji społecznych oraz wskazań konserwatora zabytków w sprawie konieczności ominięcia cmentarza wojennego doprowadził do wskazania wariantu preferowanego przez Wnioskodawcę. Jest nim wariant nr 3 – niebieski z podwariantem (obejmujący podwariant 3 omijający cmentarz wojenny).

Ilość kolizji z zabytkami architektury

Warianty	Wariant nr 1 fioletowy	Wariant nr 2 zielony	Wariant nr 3 niebieski	Wariant nr 3a czerwony
wpisane do rejestru	0	0	0	0
wpisane do ewidencji	0	0	1 / 0*	0

* podwariant omijający cmentarz wojenny

Ilość kolizji ze stanowiskami archeologicznymi

Warianty	Wariant nr 1 fioletowy	Wariant nr 2 zielony	Wariant nr 3 niebieski i niebieski z podwariantem	Wariant nr 3a czerwony
stanowiska archeologiczne	5	6	6	7

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.84) 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 należywym wypełnieniu warunków.

Przedsięwzięcie wymagać będzie wyburzeń w ilości około 7 budynków mieszkalnych i 30 budynków gospodarczych w Wariancie 3 niebieskim z podwariantem. 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.

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.

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

Zgodnie z art. 82 ust.2 ustawy oś właściwy organ stwierdza konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko lub wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18, oraz pozwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4b;

- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w wyniku przeprowadzonej analizy przedłożonych dokumentów oraz stanowiska Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Lublinie stwierdził konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania wynikającego z emisji hałasu, dymów, gospodarki wodno-ściekowej i ochrony przyrody.

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.

Na podstawie art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. 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.

W związku z art. 79 ust. 1 ustawy oś organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. W ramach dwukrotnej procedury udziału społeczeństwa wpłynęło pismo Marbet Wil Spółka z o.o. wnoszące o wpisywanie poniższych warunków do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. W fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych bez użycia wody, w razie ich braku stosować technologię minimalizującą zużycie wody.
2. 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 technologię minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców.

3. 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.

4. 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 technologię minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców.

5. W fazie realizacji stosować technologie nie powodujące jakiegokolwiek zużycie wody, a jeśli to niemożliwe zaopatrzenie wodę dla węzłów betoniarskich prowadzić z istniejących ujęć wód podziemnych.

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.

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) – warunek taki został określony w sentencji niniejszej decyzji.

Ponadto, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazał jakie rodzaje odpadów mogą powstać na etapie budowy i eksploatacji inwestycji oraz wskazał sposób postępowania z nimi w oparciu o stosowne przepisy prawne, aby nie stanowiły zagrożenia dla środowiska.

Organ rozstrzygający przeprowadził przedmiotowe postępowanie 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.

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 zbliżonym 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
dr inż. Arkadiusz Iwaniuk

Otrzymują:

GDDKiA Oddział w Lublinie reprezentowana przez
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

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S17 „Piaski – Hrebenne”, część 3 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła zlokalizowana jest w województwie lubelskim, powiecie krasnostawskim w gminach: Łopiennik Górny, Krasnystaw.

Zgodnie z przedłożonym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła oraz jej połączeń z istniejącą siecią dróg publicznych, w tym m.in.:

- budowa dwujezdniowej drogi klasy S,
- przebudowa istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową,
- budowa 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,
- budowa urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę,
- budowa obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu,
- budowa utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania,
- budowa przejazdów awaryjnych,
- budowa 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).

Wszystkie wymienione elementy stanowią jedno przedsięwzięcie polegające na budowie drogi ekspresowej S17 i są niezbędne do prawidłowego wykonania i funkcjonowania planowanej inwestycji jako całość.

Dla planowanego przedsięwzięcia przeanalizowano 4 warianty:

Nazwa wariantu	Pikietaż początkowy około	Pikietaż końcowy około	Długość odcinka [km] około
Wariant 1 fioletowy	0+000	9+473	9,47
Wariant 2 zielony	0+000	9+944	9,94

Wariant 3 niebieski	0+000	9+230	9,23
Wariant 3.1 niebieski - podwariant	0+000	9+235*	9,23
Wariant 3a czerwony	0+000	9+893	9,89

*W wariantcie niebieskim z podwariantem przewiduje się omińnięcie cmentarza i przełożenie drogi na fragmencie w kilometrażu około 3+800 – 5+700 (na długości około 1,9 km). Różnica w kilometrażu na końcu opracowania dla wariantu niebieskiego z podwariantem w stosunku do wariantu niebieskiego wyniesie około 5 m.

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. Po przeprowadzonych spotkaniach Informacyjnych okazało się, że najbardziej korzystnym przebiegiem trasy pod względem głosów społeczeństwa jest wariant nr 3 niebieski, który swoim przebiegiem jest najbardziej zbliżony do śladu obecnej drogi krajowej nr 17. Postęp prac projektowych wraz z uwzględnieniem konsultacji społecznych oraz wskazań konserwatora zabytków w sprawie konieczności omińnięcia cmentarza wojennego doprowadził do wskazania wariantu preferowanego przez Wnioskodawcę. Jest nim wariant nr 3 – niebieski z podwariantem (obejmujący podwariant 3 omijający cmentarz wojenny).

Celem zadania inwestycyjnego jest zaprojektowanie dwujezdniowej drogi ekspresowej wraz z przebudową dróg poprzecznych i budową dróg obsługujących tereny przyległe do inwestycji i przywracające naruszone połączenia drogowe. Budowa nowej drogi spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą (m.in. linie elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, sieć sanitarna, kanalizacja) oraz budowę nowych urządzeń infrastruktury technicznej dla potrzeb drogowych.

Projektowana inwestycja „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne” została ujęta w załączniku do Uchwały Nr 105/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) Aktualizacja 2017 w związku ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” /załącznik nr 1: Lista zadań inwestycyjnych, które mogą być realizowane w ramach Programu, poz. 53 „Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne”.

Droga ekspresowa S17 na odcinku Piaski - Hrebenne stanowi element ciągu drogowego S17 Warszawa - Lublin - Zamość - Tomaszów Lubelski - Hrebenne (granica państwa), który zlokalizowany jest w sieci dróg międzynarodowych i oznaczony jako nr E372. S17 wraz z S12 i S19 stanowią będą na terenie województwa lubelskiego zasadniczy szkielet dróg o dużej przepustowości łączących największe ośrodki gospodarcze kraju z największymi ośrodkami Polski Wschodniej.


W ramach opracowania droga ekspresowa S17 oraz drogi obsługujące teren przyległy zostaną wyposażone w urządzenia obsługi uczestników ruchu. Do tych obiektów i urządzeń w ramach omawianej inwestycji zalicza się: zatoki autobusowe, mijanki, place do zawracania, przejścia dla pieszych. Powyższe urządzenia i obiekty znajdują się poza koroną drogi ekspresowej i zostaną zaprojektowane zgodnie z warunkami technicznymi jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Wykaz projektowanych obiektów inżynierskich dla wariantu 3.1 niebieskiego z podwariantem ominięcia cmentarza.

Lp	Oznaczenie obiektu	Kilometraż	Lokalizacja	Strefa dostępna dla zwierząt	Długość [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]
1	WS-3.1.1	0+490	wiadukt w ciągu drogi S17 nad DP3117L		12,0	25,20
2	MS/PZDs-3.1.2	0+750	most w ciągu S17 zintegrowany z przejściem dla zwierząt średnich nad rzeką Łopą	szerokość min. 6 m wysokość min. 3,5 m współczynnik ciasnoty min 0,7	40,0	26,40
3	WD-3.1.3	1+023	wiadukt w ciągu DG109635L nad S17		58,0	10,50
4	PZGd-3_4	3+637	przejście dla zwierząt dużych nad S17 i DK17	szerokość min. 35 m	81,8	40,20
5	WD-3_6	6+289	wiadukt w ciągu DG109744L nad S17 i DK17		51,8	10,50
					14,0	10,50
6	PZDs-3_7	7+065	przejście dla zwierząt średnich pod S17	szerokość min. 6 m wysokość min. 2,5 m współczynnik ciasnoty min 0,7	11,8	26,40
7	WD-3_9	7+895	wiadukt w ciągu DP3120L nad S17		51,80	11,00
8	PZDs-3_10	8+526	przejście dla zwierząt średnich pod S17	szerokość min. 6 m wysokość min. 2,5 m współczynnik ciasnoty min 0,7	11,80	26,40

Zestawienie przepustów i przejść dla małych zwierząt dla wariantu 3.1 niebieskiego z podwariantem z ominięciem cmentarza

Lp	Oznaczenie obiektu	Kilometraż	Długość [m]	Strefa dostępna dla zwierząt	Przekrój poprzeczny BxH [m]
1	P-3.2	1+364	40,0	-	1,50x1,50
2	P-3.3	3+260	34,0	-	1,20x1,20
3	P-3.1.5	4+702	34,0	-	1,20x1,20
4	P/PZM-3.8	7+523	40,0	Obustronne półki szerokość min. 1,0 m wysokość min. 1,5 m współczynnik ciasnoty min 0,07	3,20x3,00


 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
 w Lublinie
 dr inż. Arkadiusz Iwanluk