



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE**

WOOS.4200.4.2011.LP

Lublin, 17 grudnia 2013 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2013r., poz. 1235 z późn. zm.), §2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz.1397 z późn. zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013r., poz. 267), po rozpatrzeniu wniosku znak: GDDKiA-O/LU-D-9-kp-26/S19III/37/11 z dnia 11.10.2011r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

orzekam:

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S19 granica państwa - Białystok-Lublin-Nisko-Rzeszów-Barwinek – granica państwa na odcinku koniec obwodnicy m. Lublin – granica woj. lubelskiego i podkarpackiego” dla wariantów rekomendowanych przez Inwestora – wariant WWU z rozwiązaniem węzła Strzeszkowice według wariantu dodatkowego (dla części A), wariant 1 (dla obwodnicy Kraśnika), wariant W2 od km 362+784 do km 393+850, przejście wariantu W2 w wariant W3 (od km 393+850 wariantu W2 do km 394+330 wariantu W3), wariant W3 od km 394+330 do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego (dla części B)” i jednocześnie:

I. określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S-19 na odcinku koniec obwodnicy m. Lublin – granica woj. lubelskiego i podkarpackiego i stanowi element drogi ekspresowej S-19 Kuźnica Białostocka - Barwinek.

Przewidywany przebieg przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S-19 zlokalizowany będzie na terenie województwa lubelskiego, w powiecie lubelskim - gminy: Konopnica, Niedzwica Duża, Strzyżewice, powiecie kraśnickim - gminy Wilkołaz, Kraśnik, Szastarka, powiecie janowskim - gminy Modliborzyce, Potok Wielki, Janów Lubelski. Na terenach planowanej lokalizacji drogi występują grunty użytkowane rolniczo, tereny leśne, obszary chronione przyrodniczo oraz tereny zabudowane.

Planowana inwestycja obejmuje budowę nowej drogi ekspresowej S-19 wraz z węzłami, miejscami obsługi podróżnych, przebudową dróg poprzecznych i budową dróg dojazdowych umożliwiających komunikację lokalną (obsługę sąsiadującego terenu).

Budowa nowej drogi spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej nie związanej z drogą jak linie elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, wodociągi czy kanalizacja. Przedsięwzięcie zostało podzielone na trzy części:

Cześć A: obejmuje odcinek drogi ekspresowej S-19 od końca obwodnicy m. Lublin do początku obwodnicy m. Kraśnik.

Cześć B: obejmuje odcinek drogi ekspresowej S-19 od końca obwodnicy Kraśnika do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego.

Obwodnica m. Kraśnik: obejmuje wykonanie obwodnicy miasta Kraśnika w ciągu drogi ekspresowej S-19 oraz budowę odcinka drogi krajowej klasy GP stanowiącego połączenie obwodnicy Kraśnika w ciągu drogi krajowej nr 74 z obwodnicą Kraśnika w ciągu drogi ekspresowej S 19.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie może powodować przekroczeń dopuszczalnych norm poziomu hałasu dla terenów i obiektów podlegających ochronie akustycznej zgodnie z obowiązującymi przepisami.
2. Prace budowlane w obszarach zabudowanych, chronionych akustycznie powinny być prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. od 6.⁰⁰ do 22.⁰⁰ za wyjątkiem prac, których uwarunkowania technologiczne wymagają prowadzenia pracy w porze nocnej.
3. Należy ograniczać równoczesną pracę sprzętu emitującego największy hałas.
4. Należy zoptymalizować czas pracy i liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn na teren placu budowy przez obszary zabudowy chronionej akustycznie.
5. Wszelkie prace na etapie realizacji inwestycji należy prowadzić przy użyciu sprzętu, spełniającego wymagania przepisów w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu.
6. Zaplecze budowy nie powinno być lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie.
7. Silniki pojazdów i maszyn nie powinny być eksploatowane na najwyższych obrotach oraz pozostawać w stanie uruchomionym na biegu jałowym przez dłuższy czas.
8. W celu ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:
 - wykorzystywać do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, celem ograniczenia do minimum mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy,
 - masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltu,
 - utrzymywać plac budowy i drogi dojazdowe w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne),
 - przewozić materiały sypkie w sposób zapobiegający ich pyleniu.
9. Eksploatacja przedsięwzięcia nie może powodować przekroczeń standardów jakości powietrza poza granicą pasa drogowego.
10. Stosować wyłącznie sprawny technicznie: sprzęt, maszyny budowlane i środki transportu bez śladów wycieków płynów eksploatacyjnych i substancji ropopochodnych w celu ograniczenia zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.
11. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty przenośne z wywozem nieczystości płynnych do oczyszczania w oczyszczalni ścieków zapewnianym przez wyspecjalizowane firmy.
12. W celu ograniczenia niekorzystnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne szczególną ostrożność należy zachować przy prowadzeniu prac na obszarach sąsiadujących z komunalnymi ujęciami wód podziemnych, otworami perspektywicznymi dla zaopatrzenia w wodę miasta Lublina, a także w sąsiedztwie wód powierzchniowych i obszarów źródliskowych rzek (Urzędówki). Czas trwania prac należy ograniczyć do minimum.
13. Należy dążyć aby wszelkie prace w korytach rzeki i cieków polegające m.in. na umacnianiu dna i brzegów koryta związane z budową obiektów mostowych były prowadzone przy niskich stanach wód oraz należy minimalizować ingerencję w ukształtowanie koryt rzek i cieków.
14. Roboty budowlane prowadzone w rejonie rzek i cieków wodnych nie powinny powodować długotrwałego zaburzenia przepływów, zamulenia rzek, mącenia wód oraz emisji skutkujących zanieczyszczeniem wód.
15. W fazie budowy mostów i przepustów itp. w przypadku zaistnienia potrzeby wzmocnienia, zabezpieczenia brzegów rzek przed ich zniszczeniem spowodowanym działaniem ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych zaleca się zastosowanie metod naturalnych (np. faszyny) oraz osłon zabezpieczających przed zanieczyszczeniem cieków.

- Prace związane z utrzymaniem brzegów powinny również opierać się na wykorzystaniu naturalnych materiałów (m.in. drewno, kamienie), a zakres tych prac powinien zostać ograniczony do bezwzględnego minimum.
16. Drogi dojazdowe należy wytyczyć w miejscach najmniej kolidujących z ciekami i zapewnić swobodny przepływ wód w ciekach pod drogami dojazdowymi.
 17. Na etapie realizacji przedsięwzięcia ściany wykopów i skarpy nasypów w miarę możliwości należy zabezpieczać przed niszczącą działalnością wód opadowych i roztopowych.
 18. W przypadku zaistnienia konieczności odwadniania np. wykopów budowlanych, czas prowadzonych prac odwodnieniowych powinien być skrócony do minimum tj. do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót, celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac.
 19. Wody opadowe i gruntowe pochodzące z odwodnienia wykopów należy podczyszczać mechanicznie z zawiesiny przed wprowadzeniem ich do wód powierzchniowych w obrębie trasy drogi ekspresowej.
 20. W przypadku zaistnienia konieczności czasowego obniżenia zwierciadła wód podziemnych na etapie prac odwodnieniowych, skutkującego wytworzeniem lejki depresji wykraczającego poza granice terenu do którego Inwestor posiada tytuł prawny, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne (art. 124 pkt 6 ustawy Prawo wodne).
 21. Wody opadowe z obiektów mostowych należy ujmować systemem kanalizacji deszczowej i podczyszczać przed zrzutem do odbiornika, w sposób nie powodujący zagrożenia dla jakości wód odbiornika.
 22. W celu zabezpieczenia odbiorników przed niekontrolowanym zrzutem substancji niebezpiecznych należy na wylotach do odbiorników zastosować zamknięcia odpływu (zasuwy).
 23. Urządzenia oczyszczające wody opadowe należy zlokalizować w sposób umożliwiający dostęp (dojazd), celem przeprowadzania niezbędnych czynności eksploatacyjnych.
 24. Utrzymywać system odwodnieniowy drogi w pełnej sprawności technicznej poprzez m.in. właściwe utrzymanie rowów odwodnieniowych, zapewnienie odpowiedniej eksploatacji i kontroli pracy osadników i separatorów, aby dotrzymać normy dopuszczalnego stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych przed wprowadzeniem ścieków do odbiornika.
 25. Ograniczyć do niezbędnego minimum stosowane środki do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi), zgodnie z obowiązującymi normami i zarządzeniami oraz stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.
 26. Okresowo usuwać z obrzeży jezdni odkłady zanieczyszczonego piasku i liści.
 27. Przedsięwzięcie należy realizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i jak najmniejsze przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren sąsiadujący z inwestycją, należy przywrócić do poprzedniego stanu.
 28. Należy zorganizować bazy, zaplecza oraz drogi techniczne, zapewniając oszczędne korzystanie z terenu, a w szczególności:
 - a) bazy materiałowe, zaplecza budowy powinny być zorganizowane w sposób minimalizujący zajętość terenu, w tym powierzchni biologicznie czynnej (poła, łąki, lasy),
 - b) drogi dojazdowe do placów budowy w miarę możliwości należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych,
 - c) drogi techniczne powinny być lokalizowane w projektowanym pasie budowy,
 - d) bazy materiałowo-sprzętowe należy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej oraz poza obszarami Natura 2000, kompleksami leśnymi oraz poza sąsiedztwem siedlisk cennych przyrodniczo,
 - e) zaplecze budowy, bazy materiałowe i sprzętowe, należy lokalizować poza dolinami rzek, obszarami źródliskowymi, terenami zalewowymi, strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych, ponadto nie należy lokalizować baz materiałowych, zapleczy budowy itp. w sąsiedztwie otworów przeznaczonych dla potrzeb perspektywicznego zaopatrzenia w wodę miasta Lublina zlokalizowanych w rejonie m. Strzeszkowice.
 29. Miejsca składowania materiałów i substancji podatnych na wsiąkanie do gruntu należy zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi.
 30. Place budowy i bazy sprzętowe, wyposażyć w środki chemiczne, sorbenty, maty neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, minimalizujące możliwość skażenia gruntu.
 31. Podczas prowadzenia prac ziemnych należy odpowiednio zabezpieczyć wykopy poprzez ogrodzenie siatką lub płotkami w sposób, który uniemożliwi płazom i małym zwierzętom swobodne przemieszczanie się pod ogrodzeniem tak, aby unikać tworzenia pułapek. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy należy szybko i bezpiecznie przenieść na teren nieobjęty pracami; który stanowi ich naturalne środowisko.

32. Wszelkie prace realizowane na terenie obszarów chronionych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć ich negatywny wpływ na przyrodę. Muszą być one realizowane w odpowiednim czasie, harmonogram prac powinien uwzględniać okresy wegetacyjne roślin, sezon lęgowy ptaków, okresy migracji płazów oraz okresy rozrodcze ryb:
- a) wszelkie prace związane z wycinką drzew, należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia). Dopuszcza się realizację wycinki w trakcie sezonu lęgowego po przeprowadzeniu kontroli zasiedlenia przez specjalistę ornitologa, która powinna się odbyć maksymalnie na trzy dni przed ewentualnym terminem prac,
 - b) prace w obrębie dolin rzek oraz korytarzy migracyjnych płazów, związane ze zmianą struktury gleby, należy prowadzić poza okresem wędrówek sezonowych płazów, tzn. poza okresem od 1 marca do 1 maja oraz od 1 września do 30 października. Dopuszcza się prowadzenie powyższych prac ww. terminie pod warunkiem odpowiedniego zabezpieczenia placu budowy poprzez zastosowanie ogrodzeń tymczasowych oraz pod nadzorem herpetologicznym. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy należy szybko i bezpiecznie przenieść na teren nieobjęty pracami; który stanowi ich naturalne środowisko. Prace budowlane związane z umocnieniem brzegów oraz innymi pracami w obrębie koryta cieków wodnych należy prowadzić pod nadzorem ichtiologicznym, prace powinny być prowadzone w sposób, który zapewni ochronę korytarzy migracyjnych i tarłisk.
33. Drzewa nie przeznaczone do wycięcia, które mogą być narażone na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Pojedyncze drzewa należy zabezpieczać przez owinięcie pnia matami słomianymi a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Drzewa mogą być także otoczone płotem z żerdzi i desek o wymiarach 2x2 m. Grupy drzew muszą być zabezpieczone płotem o minimalnej wysokości 150 cm. Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczeń drzew.
34. Należy unikać prowadzenia prac w strefie korzeniowej drzew. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (tj. od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie, poza okresem wegetacyjnym (tj. w miesiącach wrzesień – marzec). W przypadkach prowadzenia takich prac w okresie wegetacyjnym wykopy muszą być zabezpieczone matami słomianymi oraz należy polewać je wodą.
35. W strefie do 10 m od pni drzew nie mogą być lokalizowane place składowania materiałów budowlanych oraz należy unikać lokalizowania dróg dojazdowych do placu budowy.
36. Aby zrekompensować wycinkę drzew i krzewów oraz poprawić estetykę krajobrazu zaleca się wykonanie dodatkowych nasadzeń.
37. W celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt należy wykonać przejścia dla zwierząt dużych, średnich, małych oraz przejścia dla płazów.
38. Wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy itp.) należy prowadzić w ten sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie dolin rzecznych oraz torfowisk.
39. Do oświetlenia baz postojowych lub placu budowy zaleca się zastosować lampy o niskiej emisji UV o możliwie najniższym natężeniu światła.
40. Prace w obszarach cennych przyrodniczo tj. terenach objętych formami ochrony przyrody, krajowych i regionalnych korytarzy migracyjnych oraz w pobliżu stanowisk gatunków objętych ochroną strefową, siedlisk priorytetowych, cieków wodnych i terenów leśnych, należy prowadzić pod nadzorem eksperta przyrodniczego. W przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej, nadzorem należy objąć ich wykonanie. Nadzór powinien obejmować kwestie określone w warunkach niniejszej decyzji oraz kontrolę terenu na obecność gatunków chronionych. Nadzór ornitologiczny i chiropterologiczny powinien objąć m.in. prowadzenie prac związanych z wycinką drzew oraz prac budowlanych w okresie od 1 marca do 31 sierpnia, na terenie OSO Natura 2000 „Lasy Janowskie” i „Uroczyska Lasów Janowskich”.
41. Na etapie eksploatacji należy systematycznie kontrolować drożność przejść dla zwierząt oraz usuwać wszelkie przeszkody ograniczające przepustowość ekologiczną obiektu. Kontrolą należy również objąć szczelność i ciągłość ogrodzeń ochronnych i ochronno-naprowadzających. Ponadto należy wykaszować roślinność wzdłuż ogrodzeń dla płazów (min. 0,5 m).

42. Sposób postępowania z wytwarzanymi odpadami powinien być zgodny z przepisami o odpadach.
43. Wytworzone odpady powinny być magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przedostanie się składników odpadów do środowiska.
44. Miejsca magazynowania odpadów powstających na etapie budowy powinny być zlokalizowane poza rejonami dolin rzecznych, terenami zabudowy mieszkaniowej, terenami leśnymi.
45. Prace budowlane związane z realizacją inwestycji należy zorganizować w taki sposób, aby ograniczyć czas magazynowania odpadów do niezbędnego minimum.
46. Należy dążyć do ograniczenia ilości wytwarzanych odpadów.
47. Wytwarzane odpady powinny być poddane przetworzeniu przez uprawnione w tym zakresie podmioty.
48. Gospodarowanie odpadami powinno być prowadzone zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami ustaloną w ustawie o odpadach.
49. Sposób postępowania z odpadami komunalnymi powinien być zgodny z właściwym regulaminem utrzymania czystości i porządku w gminie.
50. Usuwanie wyrobów zawierających azbest oraz sposób postępowania z odpadami zawierającymi azbest powinny odpowiadać wymogom określonym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz.649 z późn. zm.).
51. Sposób postępowania z olejami odpadowymi powinien odpowiadać wymogom rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 sierpnia 2004r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. U. Nr 192, poz. 1968).
52. Należy przeprowadzić archeologiczne badania przedinwestycyjne.
53. Prace inwestycyjne prowadzone w pobliżu lub przy obiektach wpisanych do rejestru lub ewidencji zabytków oraz ingerujące w obszary czy stanowiska archeologiczne należy prowadzić zgodnie z warunkami i wytycznymi Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
54. W przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, relikwów zabudowy i zabytków ruchomych, należy wstrzymać prowadzone prace w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych.
55. W przypadku odkrycia w trakcie realizacji inwestycji przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków zarówno przedmiot jak i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta lub burmistrza.
56. Przeniesienie obiektów zabytkowych należy uzgadniać z właściwym Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r., w szczególności w projekcie budowlanym w przypadku decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

1. Należy zapewnić dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną znajdujących się w zasięgu negatywnego oddziaływania hałasu, poprzez zastosowanie ekranów akustycznych w następującym orientacyjnym kilometrażu:

Część A – Strona prawa

- ekran akustyczny nr 1 od km 0+210 do km 0+780, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 2 od km 1+150 do km 2+250, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 3 od km 3+170 do km 4+400, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 4 od km 4+490 do km 5+290, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 5 od km 5+290 do km 6+150, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 6 od km 6+400 do km 7+300, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 7 od km 7+560 do km 8+540, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 8 od km 9+520 do km 10+240, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 9 od km 10+890 do km 11+550, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 10 od km 11+550 do km 11+860, ekran o wysokości 6 m,

- ekran akustyczny nr 11 od km 12+670 do km 13+190, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 12 od km 13+840 do km 14+280, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 13 od km 14+460 do km 14+820, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 14 od km 17+580 do km 18+000, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 15 od km 18+740 do km 19+000, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 16 od km 19+200 do km 19+670, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 17 od km 19+910 do km 21+690, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 18 od km 21+880 do km 22+160, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 19 od km 23+840 do km 23+340, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 20 od km 24+360 do km 25+060, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 21 od km 28+610 do km 29+650, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 22 od km 32+450 do km 33+030, ekran o wysokości 6 m,

Część A – Strona lewa

- ekran akustyczny nr 23 od km 0+110 do km 0+780, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 24 od km 1+810 do km 2+840, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 25 od km 3+170 do km 3+740, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 26 od km 3+850 do km 4+560, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 27 od km 5+290 do km 6+190, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 28 od km 7+110 do km 7+560, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 29 od km 8+200 do km 8+690, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 30 od km 9+690 do km 10+260, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 31 od km 11+100 do km 11+780, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 32 od km 11+780 do km 12+100, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 33 od km 13+880 do km 14+380, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 34 od km 16+350 do km 16+760, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 35 od km 17+500 do km 17+960, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 36 od km 20+000 do km 20+650, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 37 od km 20+780 do km 21+250, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 38 od km 24+420 do km 24+880, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 39 od km 26+740 do km 27+380, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 40 od km 29+100 do km 29+440, ekran o wysokości 6 m,

Obwodnica Kraśnika – strona prawa

- ekran akustyczny nr 1 od km 353+110 do km 353+560, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 2 od km 354+150 do km 354+470, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 3 od km 355+420 do km 355+640, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 4 od km 355+830 do km 356+400, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 5 od km 356+830 do km 357+090, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 6 od km 357+240 do km 357+600, ekran o wysokości 6 m,

Obwodnica Kraśnika – strona lewa

- ekran akustyczny nr 7 od km 355+000 do km 355+600, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 8 od km 356+710 do km 357+080, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 9 od km 357+240 do km 357+600, ekran o wysokości 6 m,

Część B – Strona prawa

- ekran akustyczny nr 1 od km 367+020 do km 367+385, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 2 od km 369+680 do km 372+120, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 3 od km 373+265 do km 373+525, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 4 od km 373+720 do km 374+200, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 5 od km 374+760 do km 375+010, ekran o wysokości 6 m,

- ekran akustyczny nr 6 od km 377+350 do km 377+750, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 7 od km 378+110 do km 378+390, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 8 od km 382+350 do km 382+520, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 9 od km 382+510 do km 382+860, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 10 od km 382+860 do km 382+990, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 11 od km 384+600 do km 385+100, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 12 od km 387+990 do km 388+300, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 13 od km 391+370 do km 391+820, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 11 od km 394+840 do km 395+470, ekran o wysokości 6 m,
- ekran akustyczny nr 16 od km 395+480 do km 396+390, ekran o wysokości 6 m.

Część B – Strona lewa

- ekran akustyczny nr 15 od km 363+060 do km 363+430, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 16 od km 363+560 do km 364+670, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 17 od km 367+030 do km 367+280, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 18 od km 369+070 do km 369+350, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 19 od km 371+870 do km 372+630, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 20 od km 372+820 do km 373+100, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 21 od km 373+160 do km 373+350, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 22 od km 374+550 do km 374+880, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 23 od km 375+130 do km 375+540, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 24 od km 377+280 do km 377+720, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 25 od km 386+300 do km 386+600, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 26 od km 387+500 do km 388+000, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny nr 27 od km 387+990 do km 388+300, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny od km 396+890 do km 397+140, ekran o wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny od km 396+070 do km 396+800, ekran o wysokości 6 m.
2. Projektowany sposób odwodnienia drogi należy dostosować do istniejących na danym odcinku warunków hydrogeologicznych oraz stopnia zagrożenia wód podziemnych i powierzchniowych.
 3. Szczególne zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego (kanalizacja deszczowa, uszczelnione rowy, separatory, osadniki) należy przewidzieć w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych oraz w obszarach o niskim stopniu izolacji użytkowego poziomu wodonośnego i bardzo wysokim zagrożeniu wód podziemnych.
W obszarze GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska”, w tym na całej długości obwodnicy Kraśnika należy zaprojektować szczelny system kanalizacji deszczowej, celem ochrony użytkowego poziomu wodonośnego o charakterze szczelinowo-porowym, podatnego na zanieczyszczenia antropogeniczne.
 4. W przypadku braku naturalnych odbiorników ścieków deszczowych należy zaprojektować zbiorniki o parametrach dostosowanych do ilości wód opadowych spływających z przynależnej zlewni z uwzględnieniem deszczów nawalnych. Zbiorniki retencyjne powinny również zapewnić możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.
 5. Wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne wprowadzane do wód lub do ziemi nie mogą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających: zawiesiny ogólne do 100 mg/l, węglowodory ropopochodne do 15 mg/l.
 6. Z uwagi na stwierdzone w Raporcie przekroczenia stężeń zawiesin ogólnych na całej długości projektowanej trasy należy zaprojektować urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe do wymaganych parametrów przed wprowadzaniem ich do odbiornika, celem nie powodowania pogorszenia jakości wód powierzchniowych. Dla wód opadowych i roztopowych z obiektów mostowych należy również zaprojektować system kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi przed wylotem do odbiorników.
 7. Parametry urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe oraz ścieki deszczowe należy dostosować do ilości i składu tych wód i ścieków.
 8. Lokalizacja wylotów kanalizacyjnych w rejonie obiektów mostowych nie może powodować wzajemnych oddziaływań np. zagrożenia stabilności obiektów, zamulania światła mostu, uszkodzenia mechanicznego wylotu bądź separatora, itp.

9. Przy projektowaniu drogi należy stosować rozwiązania pozwalające na minimalizowanie ingerencji w ukształtowanie dolin rzecznych, skutkujących zaburzeniami stosunków wodnych w poszczególnych zlewniach poprzez m.in. zmianę warunków zasilania, morfologii koryta, składu fizyko-chemicznego i biologicznego wód.
10. Proponowane rozwiązania powinny pozwolić na maksymalnie ograniczenie prac regulacyjnych i umocnieniowych cieków wodnych, a w przypadku zaistnienia takiej konieczności należy przewidzieć rozwiązania pozwalające na zachowanie zbliżonego do naturalnego kształtu i spadku koryta.
11. Obiekty mostowe należy projektować w sposób, który jak w najmniejszym stopniu będzie ingerował w dolinę i koryto rzeki (cieku), celem zapewnienia niezmiennych stosunków wodnych w dolinie i warunków hydrologicznych w korycie rzeki. Parametry obiektów mostowych (przepustów) powinny pozwolić na bezkolizyjne przeprowadzenie wielkich wód oraz zachowanie ciągłości rzek i cieków.
12. Dla MOP realizowanych jednocześnie z budową drogi należy zaprojektować mechaniczno-biologiczne oczyszczalnie ścieków lub w uzasadnionych przypadkach zbiorniki bezodpływowe o parametrach dostosowanych do ilości powstających ścieków.
13. Lokalizacja nasadzeń powinna być opracowana na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej, powinna uwzględniać szczegółowe rozwiązania drogowe (w tym dostępność terenu) oraz zalecenia wynikające z bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - a) projekt zieleni powinien uwzględniać tylko rodzime gatunki drzew i krzewów, nie należy wprowadzać gatunków mogących stanowić zagrożenie dla rodzimej flory tj. gatunków pochodzenia obcego, mających charakter inwazyjny, których wprowadzenie spowoduje negatywne oddziaływanie na siedliska znajdujące się w rejonie inwestycji,
 - b) aby ograniczyć ilość zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni, należy zrezygnować z nasadzeń gatunków, które posiadają owoce, będące pokarmem dla ptaków. Do tej grupy należą m.in. jarzab pospolity, róża – wszystkie gatunki, głóg – wszystkie gatunki, bez czarny, irga błyszcząca, porzeczką alpejska, kalina koralowa, dereń świdwa, jeżyna – wszystkie gatunki,
 - c) należy dążyć aby wzdłuż osłon antyerozyjnych zastosować rzędowe nasadzenia krzewów i pnączy o nieregularnej linii. Zaleca się rozmieszczenie przy wylotach przejść dolnych większych głązów (kilka-kilkanaście sztuk) uniemożliwiających przejazdu po powierzchni przejścia,
 - d) proponowane nasadzenia powinny płynnie łączyć się z nasadzeniami w rejonie przejść dla zwierząt,
 - e) w obrębie przejść należy stwarzać warunki do samodzielnej ekspansji roślinności i mechanizmów sukcesji naturalnej, należy dążyć do kształtowania roślinności o dużej liczbie gatunków i zróżnicowanej strukturze. Zabrania się nasadzania gatunków obcych inwazyjnych.
14. W celu minimalizacji wpływu projektowanej drogi na ciągłość obszarów siedliskowych i korytarzy ekologicznych należy wykonać przejścia dla zwierząt dużych, średnich, małych oraz płazów:
 - a) przejście dla dużych zwierząt należy zlokalizować w kilometrażu (około):
 Część A – na odcinku od końca obwodnicy Lublina do początku obwodnicy Kraśnika: 7+704 przejście dolne, zintegrowane z rzeką Nędznica, 15+750 przejście dolne, 30+903 przejście górne.
 Obwodnica Kraśnika – 358+683 – przejście dolne zintegrowane z drogą.
 Część B od końca obwodnicy Kraśnika do granicy województwa: 365+937 – przejście dolne; 366+208 - przejście dolne; 370+080 - przejście dolne; 374+861 - przejście dolne; 375+352 - przejście dolne; 376+780 – most na rzece Sanna, 381+576 – przejście górne, 389+500 przejście dolne, 390+775 przejście dolne; 393+500 – przejście dolne,
 - b) przejścia dla średnich zwierząt należy zlokalizować w kilometrażu (około):
 Część A – na odcinku od końca obwodnicy Lublina do początku obwodnicy Kraśnika: 24+720 przejście dolne, zintegrowane z rzeką Urzędówka.
 Obwodnica Kraśnika – 357+027 – przejście zintegrowane z drogą i rzeką Wyżnicą.
 Część B od końca obwodnicy Kraśnika do granicy województwa: 364+684 – przejście dolne; 392+566 zintegrowane z rz. Trzebiesz; 393+840 – przejście dolne; 394+100 przejście dolne,
 - c) przejścia dla małych zwierząt w kilometrażu (około):
 Część A – na odcinku od końca obwodnicy Lublina do początku obwodnicy Kraśnika: 5+730 – most na rz. Ciemięga; 9+450 – przepust, odprowadzenie wody rowem do Nędznicy, 10+900 - przepust, 13+850-przepust, 16+300 - przepust, 17+660 - przepust, 19+950 - przepust, 21+150 -

przepust, 22+330 - przepust, 23+430 - przepust, 26+050 - przepust, 27+040 - przepust, 28+250 - przepust, 31+600 - przepust.

Część B od końca obwodnicy Kraśnika do granicy województwa: 363+920 - przepust, 365+845 - przepust, 366+250 - przepust, 367+230 - przepust, 370+610 - przepust, 370+920 - przepust, 371+420 - przepust, 372+210 - przepust, 377+540 - przepust, 379+720 - przepust, 383+330 - przepust, 384+065 - przepust, 385+795 - przepust, 385+960 - przepust, 388+400 - przepust, 390+300 - przepust; 391+410 - przepust, 396+675 - przepust; 397+030 - przepust; 397+195 - przepust; 397+455 - przepust,

d) przejście dla małych zwierząt w tym płazów, należy zlokalizować na odcinkach (około):

Część A - na odcinku od końca obwodnicy Lublina do początku obwodnicy Kraśnika: 5+600-5+900; 7+500-7+800; 24+400-24+800; 28+000-28+400.

Część B od końca obwodnicy Kraśnika do granicy województwa: 365+000-366+650; 376+700-377+000; 385+700-386+000; 392+300-392+700; 395+700-397+500,

e) pozostałe obiekty mostowe należy dostosować do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt minimum dla zwierząt małych.

15. Przejście górne, dla zwierząt dużych, w rzucie pionowym powinno przyjąć kształt podwójnej paraboli. Minimalna szerokość przejścia, dla zwierząt dużych, nie może być mniejsza niż 35 m, szerokość zalecana to 50 m. Minimalna szerokość przejścia, dla zwierząt średnich, nie może być mniejsza niż 30 m, szerokość zalecana to 40 m. Szerokość przejścia powinna zwiększać się płynnie w kierunku podstawy najść. Maksymalne nachylenie powierzchni przejścia i nasypów nie może przekraczać 15 %. W przypadku projektowania przejść górnych stosunek szerokości do długości przejścia powinien być $\geq 0,8$.
16. W przypadku przejść dolnych należy starać się tak projektować konstrukcje obiektów, aby powierzchnie betonowe przyczółków były w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); nie mogą być pomalowane na kolory kontrastujące z otoczeniem; należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad etc. położonych przy wylotach przejść dla zwierząt. Skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając.
17. W przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść dolnych zespolonych z drogą, dla zwierząt dużych i średnich nawierzchnia drogi zlokalizowanej na powierzchni przejścia nie może być utwardzana asfaltem i betonem, dopuszcza się utwardzanie nawierzchni kruszywami naturalnymi lub łamanymi o drobnej granulacji. Strefa dostępna dla zwierząt powinna obejmować pasy terenu po obu stronach drogi, pokryte gruntem mineralnym oraz glebą urodzajną i w strefie nasłonecznionej roślinnością. Zalecane wymiary strefy przeznaczonej dla zwierząt w tego typu przejściach to: dla zwierząt dużych - wysokość $\geq 3,5$ m, szerokość $\geq 2 \times 5,0$ m; dla zwierząt średnich - wysokość $\geq 2,5$ m, 2×3 m.
18. Przejście dolne pełniące samodzielnie rolę przejścia dla zwierząt powinno mieć wymiary:
- dla zwierząt dużych - szerokość minimalna 15 m, wysokość minimalna 3,5 m, (zalecana - 5 m), współczynnik ciasnoty - nie mniejszy niż 1,5
 - dla zwierząt średnich - szerokość minimalna 6 m (zalecana - 10 m), wysokość minimalna 2,5 m, (zalecana - 3,5 m), współczynnik ciasnoty - nie mniejszy niż 0,7
 - dla zwierząt małych - szerokość minimalna 1,5 m (zalecana - 2,5 m), wysokość minimalna 1 m, (zalecana - 1,5 m), współczynnik ciasnoty - nie mniejszy niż 0,07
19. W przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść dolnych zespolonych z ciekami wodnymi należy zachować koryta cieków w możliwe naturalnym stopniu. Należy dążyć aby koryta cieków wodnych były zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia. Nachylenie koryt cieków powinno być możliwie najmniejsze i nie powinno przekraczać wartości 1:1,5. Po obu stronach cieku wodnego powinny znajdować się pasy suchego terenu, powinny być one pokryte ziemią mineralną z urodzajną glebą i roślinnością (w strefie usłonecznionej). W przypadku, gdy ciek znajdujący się na powierzchni przejścia jest odbiornikiem zrzutów sieci odwodnieniowej, wszelkie wyloty powinny być skanalizowane (rurociągiem) na długości obejmującej strefę dościa do przejścia. Umocnianie koryt wszelkich cieków wodnych pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych, z wykorzystaniem metod przyjaznych dla zwierząt (geosyntetyki pokryte gruntem, narzut kamienny).

20. W przypadku projektowania i kształtowania powierzchni przejść dla małych zwierząt zespolonych z ciekami wodnymi, należy po obu stronach cieku wodnego, w świetle obiektu za wyjątkiem przepustu, zachować pasy suchego terenu, położonego poza zasięgiem zalewów o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta. W szczególnych przypadkach (brak możliwości spełnienia poprzedniej wytycznej) oraz w przepustach pełniących rolę przejść dla małych zwierząt w tym płazów dopuszcza się możliwość montowania pólek o szerokości, co najmniej 50 cm; pólki muszą być prowadzone równoległe do podłoża i płynnie łączyć się z otoczeniem wlotów przepustu.
21. Przejście dla płazów i gadów stanowi grupa co najmniej 2-4 przepustów położonych w odległości ≤ 50 m, o prostokątnym przekroju i minimalnych wymiarach $h \geq 1$, $d \geq 1,5$ m., Pomiędzy przepustami oraz 50 m od osi skrajnych przepustów muszą znajdować się szczelnie z nimi połączone ogrodzenia ochronno-naprowadzające.
22. W przypadku, gdy strefę dojścia do przejścia przecinają poprzeczne rowy odwodnieniowe powinny być one skanalizowane (rurociąg) w każdym kierunku, na długości obejmującej całą strefę dojścia do przejść dużych i średnich oraz co najmniej 10 m od osi przejść dla małych zwierząt. W przypadku braku możliwości skanalizowania rowów należy zaprojektować skarpy o nachyleniu $< 1:3$, które należy pokryć warstwą gruntu i wprowadzić trawiastą pokrywą. Wszelkie obiekty odwodnieniowe należy lokalizować poza powierzchnią przejścia – w strefach położonych poza ogrodzeniami ochronnymi (nieдоступnych dla zwierząt).
23. Dno przepustów dla małych zwierząt i płazów powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię.
24. Należy unikać ustawiania wszelkiego typu znaków i tablic informacyjnych w obrębie przejść oraz terenu najści na przejścia.
25. W celu zmniejszenia efektu bariery psychofizycznej należy zbudować osłony antyolśnieniowe w pobliżu wszystkich przejściach dla dużych i średnich zwierząt. Osłony powinny być budowane powyżej wlotów przejść dolnych (możliwie blisko krawędzi jezdni) na długości 50 m od osi przejścia, w obu kierunkach. Zaleca się zastosowanie konstrukcji drewnianych o wysokości zgodnej z wysokością ogrodzeń ochronnych (220-240 cm); parkany drewniane będą spełniały jednocześnie funkcje ochrony antyolśnieniowej oraz akustycznej (w ograniczonym stopniu). Kolejnym rozwiązaniem jest wprowadzenie ochronnych nasadzeń roślinności w strefie dojścia do przejść. Roślinność powinna zostać wprowadzona przy przejściach dla zwierząt w postaci nasadzeń rzędowych (co najmniej 2 rzędy) krzewów średnio i wysokopiennych, w więźbie nieregularnej (zwartej); roślinność należy wprowadzić wzdłuż ogrodzeń ochronnych na długości co najmniej 150 m. od przyczółków przejść dolnych.
26. Wszystkim przejściom dla zwierząt małych, średnich i dużych powinny towarzyszyć elementy ochronno - naprowadzające dla małych zwierząt i płazów w postaci płotków (prefabrykaty, siatka, siatka dogęszczająca), po 50 m w każdą stronę od osi przejścia.
27. Płotki ochronno - naprowadzające dla płazów i małych zwierząt powinny być wykonane z prefabrykatów o przekroju w kształcie zbliżonym do litery „C” lub siatek (metalowych lub z tworzywa sztucznego) o średnicy oczek $\leq 0,5$ cm. Górna krawędź tzw. przewieszka, powinna być odgięta na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem $45-90^\circ$, tworząc daszek o długości min. 5 cm. Płotki, bez przewieszki, nie mogą być niższe niż 40 cm (nad powierzchnią gruntu). Ogrodzenie musi posiadać wymaganą wysokość na całej długości, także na wszelkich połączeniach z obiektami inżynierskimi oraz w miejscach przebiegu po stromych skarpach i przy przekraczaniu obniżen terenu (w tym rowów). Płyty lub siatki muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwiczone, dlatego też zaleca się zakopanie ich dolnej krawędzi pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 10 cm. Na zakończeniach skrajnych, ogrodzenia muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia – najlepiej w postaci załamań w kształcie litery „U” zwróconych w stronę przejść lub przepustów, pełniących rolę przejścia dla zwierząt. Ogrodzenia powinny być umieszczone wzdłuż podstawy nasypów i szczelnie łączyć się z wylotami przepustów. Długość płotków powinna wynosić 100 m od przepustu w obie strony. Płotki powinny być ustawione wzdłuż drogi po jej obu stronach.
28. Aby ograniczyć śmiertelność zwierząt w wyniku kolizji i wypadków komunikacyjnych należy zastosować ogrodzenia ochronne, które będą spełniać dodatkową funkcję naprowadzania zwierząt do powierzchni przejść. Ogrodzenia powinny, jak najmniej ingerować w teren otaczający. W przypadku przebiegu drogi w wykopie, ogrodzenia powinny być zlokalizowane przy krawędzi wykopu w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi, natomiast, jeżeli droga przebiega na

nasypie, ogrodzenia powinny być zlokalizowane przy jego podstawie z zachowaniem możliwości lokalizacji drogi technologicznej dla utrzymania drogi ekspresowej pomiędzy podstawą nasypu a projektowanym ogrodzeniem. Ogrodzenia ochronne powinny łączyć się w sposób szczelny z przyczółkami przejść dla zwierząt, w miejscach lokalizacji przepustów dla małych zwierząt, płazów i cieków wodnych, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu. Minimalny zakres wyгородzenia ochronnego powinien objąć odcinki drogi przechodzące przez korytarze migracyjne, przejścia dla zwierząt dużych i średnich (minimum 100 m od przejścia, w obie strony), kompleksy leśne, doliny rzek.

29. Ogrodzenia ochronne powinny spełniać odpowiednie cechy i parametry techniczne. Powinny być wykonane z siatki metalowej (o zmiennej wielkości oczek, które zmniejszają się ku dołowi) z metalowymi słupami. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 30 cm celem stabilizacji jej dolnej krawędzi i zachowania szczelności ogrodzenia przy powierzchni terenu; Siatka powinna być zabezpieczona silnym naciąganiem aby mieć zapewnioną stabilność pionową konstrukcji. Rozstaw słupów nie powinien przekraczać 300 cm. Ogrodzenie powinno być prowadzone wzdłuż linii prostych, ewentualnie z łagodnymi łukami. W przypadku, gdy ogrodzenia przecinają drogi technologiczne i gospodarze dochodzące do planowanej drogi, należy zamontować zamykane bramy wjazdowe, najlepiej z samozamykaczem. Ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy szczelnie połączyć z krawędziami przyczółków. Na odcinkach drogi, gdzie znajdują się ekrany akustyczne można odstąpić od wykonania ogrodzeń, pod warunkiem szczelnego połączenia ogrodzenia ochronnego z ekranem. Wszelkie połączenia ogrodzeń z przejściami muszą być szczelne, nie można także dopuszczać do powstawania luk i szczelin utrudniających ruch zwierząt lub stwarzających ryzyko przekraczania przez nie ogrodzenia. Ogrodzenia powinny być prowadzone w taki sposób, by wszelkie urządzenia odwodnieniowe zlokalizowane w strefach dostępnych dla zwierząt były szczelnie odizolowane (położone za ogrodzeniem, od strony drogi).
 30. W przypadku gdy w sąsiedztwie przejść dla zwierząt zlokalizowane są drogi serwisowe należy dążyć do zapewnienia zwierzętom możliwości ich bezpiecznego pokonania po powierzchni drogi.
 31. Dla ochrony bazy pokarmowej nietoperzy, należy stosować lampy sodowe z oprawami kierującymi snop światła w dół.
 32. Umacnianie stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy w miarę możliwości prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; należy unikać betonowania skarp, w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach umożliwiając (w ograniczonym stopniu) spontaniczny rozwój roślinności.
 33. W celu ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami akustycznymi należy montować ekrany nieprzezroczyste (z wyjątkiem miejsc, gdzie budowa ekranu przezroczystego jest uzasadniona bezpieczeństwem ruchu drogowego lub komfortem życia mieszkańców), w przypadku montowania ekranów przezroczystych należy zastosować na nich nadruk w formie pasów lub inne rozwiązania skutecznie minimalizujące zderzenia się ptaków z ekranami. Zalecane jest stosowanie, na ekranach transparentnych, pionowych pasów o szerokości minimum 2 cm, w odstępach nie większych niż 10 cm, lub pasów o szerokości 1 cm w odstępach 5 cm. Należy unikać gęstych nasadzeń drzew i krzewów wzdłuż ekranów.
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:

1. Wykonania kompensacji przyrodniczej.
2. Przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

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

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

Monitoring oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, aktualnie rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011r. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.) oraz z § 21 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006r. Nr 137, poz.984 z późn. zm.) i warunkami pozwolenia wodnoprawnego.

Ponadto w ramach 3-letniego monitoringu należy dokonać analizy wykorzystania przejść dla zwierząt (licząc od daty zakończenia wykonania analizy porealizacyjnej) oraz śmiertelności zwierząt na skutek kolizji.

Wyniki monitoringu należy przesłać, każdorazowo w postaci rocznego raportu, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, nie później niż do końca lutego za okres minionego roku kalendarzowego.

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

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

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

W zakresie zaprojektowanych rozwiązań dot. sposobu odwodnienia drogi, ingerencji planowanych prac i urządzeń wodnych w koryta rzek i cieków, wielkości emisji ścieków deszczowych i ich wpływu na wody odbiornika, w aspekcie skutków środowiskowych z tym związanych dla wód powierzchniowych i podziemnych oraz siedlisk od wód zależnych.

VI. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczania.

Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować:

1. Określenie skuteczności zastosowanych środków ograniczających emisję hałasu drogowego na podstawie rzeczywistego oddziaływania drogi na lokalny klimat akustyczny, ustalonego z uwzględnieniem pomiarów poziomu hałasu i natężenia ruchu, wykonanych zgodnie z metodyką referencyjną w następujących punktach pomiarowych:

Część A – Strona prawa

- PP nr 1 w km 0+390,
- PP nr 2 w km 2+140,
- PP nr 3 w km 2+530,
- PP nr 4 w km 3+300,
- PP nr 5 w km 4+930,

- PP nr 6 w km 5+530,
- PP nr 7 w km 6+610,
- PP nr 8 w km 7+930,
- PP nr 9 w km 8+320,
- PP nr 10 w km 10+000,
- PP nr 11 w km 11+660,
- PP nr 12 w km 13+040,
- PP nr 13 w km 14+040,
- PP nr 14 w km 14+650,
- PP nr 15 w km 17+830,
- PP nr 16 w km 18+580,
- PP nr 17 w km 19+520,
- PP nr 18 w km 20+530,
- PP nr 19 w km 22+040,
- PP nr 20 w km 23+050,
- PP nr 21 w km 24+520,
- PP nr 22 w km 29+060,
- PP nr 23 w km 32+740.

Część A – Strona lewa

- PP nr 24 w km 0+460,
- PP nr 25 w km 2+400,
- PP nr 26 w km 3+390,
- PP nr 27 w km 4+400,
- PP nr 28 w km 6+060,
- PP nr 29 w km 7+370,
- PP nr 30 w km 8+290,
- PP nr 31 w km 10+020,
- PP nr 32 w km 11+160,
- PP nr 33 w km 11+900,
- PP nr 34 w km 14+100,
- PP nr 35 w km 16+510,
- PP nr 36 w km 17+700,
- PP nr 37 w km 20+460,
- PP nr 38 w km 20+910,
- PP nr 39 w km 24+490,
- PP nr 40 w km 26+920,
- PP nr 41 w km 29+290.

Obwodnica Kraśnika – strona prawa

- PP nr 1 w km 353+210,
- PP nr 2 w km 354+320,
- PP nr 3 w km 355+520,
- PP nr 4 w km 356+140,
- PP nr 5 w km 356+980,
- PP nr 6 w km 357+100.

Obwodnica Kraśnika – strona lewa

- PP nr 7 w km 355+360,
- PP nr 8 w km 356+940,
- PP nr 9 w km 357+430.

Część B – Strona prawa

- PP nr 1 w km 367+160,
- PP nr 2 w km 370+040,
- PP nr 3 w km 373+400,
- PP nr 4 w km 374+080,
- PP nr 5 w km 374+860,

- PP nr 6 w km 377+430,
- PP nr 7 w km 378+260,
- PP nr 8 w km 382+710,
- PP nr 9 w km 391+650,
- PP nr 9 w km 395+380,
- PP nr 10 w km 396+200.

Część B – Strona lewa

- PP nr 11 w km 363+240,
- PP nr 12 w km 364+090,
- PP nr 13 w km 367+120,
- PP nr 14 w km 369+230,
- PP nr 15 w km 372+150,
- PP nr 16 w km 373+000,
- PP nr 17 w km 373+270,
- PP nr 18 w km 374+800,
- PP nr 19 w km 375+220,
- PP nr 20 w km 377+590,
- PP nr 21 w km 396+200,
- PP nr 22 w km 397+050,
- PP nr PHD5 w km 397+400.

2. Określenie konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń mających na celu utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany na tych odcinkach drogi gdzie zasięg oddziaływania hałasu w sposób negatywny wpłynie na tereny chronione przed hałasem, na których zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa.
3. Określenie skuteczności zainstalowanych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogi poprzez wykonanie badań jakości ścieków deszczowych i roztopowych na wylotach z systemu oczyszczania bezpośrednio przed zrzutem do odbiorników, w zakresie zawartości zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych oraz natężenia przepływu.
4. Wykonanie przejść dla zwierząt; na tym etapie należy dokonać wstępnej kontroli wykorzystywania przejść dla zwierząt (dużych, średnich, małych oraz płazów), w przypadku niewykorzystania przejść przez poszczególne grupy zwierząt, należy opracować program naprawczy pozwalający na zwiększenie efektywności wykorzystania przejść.

Analizę porealizacyjną należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

VII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynął w dniu 12.10.2011r., wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, znak: GDDKiA-O/LU-D-9-kp-26/S19III/37/11, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „*Budowa drogi ekspresowej S19 granica państwa - Białystok-Lublin-Nisko-Rzeszów-Barwinek – granica państwa na odcinku koniec obwodnicy m. Lublin – granica woj. lubelskiego i podkarpackiego*” dla wariantu rekomendowanego do realizacji - wariant WWU z rozwiązaniem węzła Strzeszkowice według wariantu dodatkowego (dla części A), wariant 1 (dla obwodnicy Kraśnika), wariant 2 z przełożeniem rzeki Białka wg wariantu C (dla części B).

Pismem z dnia 07.05.2013r. Inwestor zmienił wniosek w zakresie wariantu rekomendowanego do realizacji. Przedstawiono wariant do realizacji - „*Budowa drogi ekspresowej S19 granica państwa - Białystok-Lublin-Nisko-Rzeszów-Barwinek – granica państwa na odcinku koniec obwodnicy m. Lublin – granica woj. lubelskiego i podkarpackiego*” – wariant WWU z rozwiązaniem węzła Strzeszkowice według wariantu dodatkowego (dla części A), wariant 1 (dla obwodnicy Kraśnika), wariant W2 od km 362+784 do km 393+850, przejście wariantu W2 w wariant W3 (od km 393+850 wariantu W2 do km

394+330 wariantu W3), wariant W3 od km 394+330 do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego (dla części B).

Zgodnie z §2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. Nr 213, poz.1397 z późn. zm.) planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających obligatoryjnego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko tj. autostrady i drogi ekspresowe.

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

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

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

Przedstawiony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko pt. „Budowa drogi ekspresowej S19 granica państwa - Białystok-Lublin-Nisko-Rzeszów-Barwinek – granica państwa odcinek koniec obwodnicy Lublina – granica województwa podkarpackiego i lubelskiego” opracowany został przez Arcadis Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Uzupełnienie do raportu przedłożono przy pismach z dnia: 30.03.2012r., 14.08.2012r., 7.02.2013r., 22.04.2013r., 23.05.2013r., 25.07.2013r.

Uzupełnienia raportu: Raport oddziaływania na środowisko Aneks - marzec 2012r.;

Aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko, droga ekspresowa S19 n odcinku: koniec obwodnicy Lublina-granica województwa lubelskiego i podkarpackiego – sierpień 2012r.;

Aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko, droga ekspresowa S19 n odcinku: koniec obwodnicy Lublina-granica województwa lubelskiego i podkarpackiego – luty 2013r.;

Aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko, droga ekspresowa S19 na odcinku: koniec obwodnicy Lublina-granica województwa lubelskiego i podkarpackiego. Analiza wariantu alternatywnego na odcinku B – kwiecień 2013r.;

Aneks do streszczenia w języku niespecjalistycznym do Raportu o oddziaływaniu na środowisko Budowa drogi ekspresowej S19 granica państwa-Białystok-Lublin-Nisko-Rzeszów-Barwinek-granica państwa odcinek koniec obwodnicy Lublina-granica województwa lubelskiego i podkarpackiego – maj 2013r.;

Aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko, droga ekspresowa S19 n odcinku: koniec obwodnicy Lublina-granica województwa lubelskiego i podkarpackiego. Analiza zabezpieczenia akustycznego Szkoły Podstawowej Fundacji „Elementarz” w Łążku Ordynackim (odcinek B) – lipiec 2013r.

Raport z uzupełnieniami odpowiada wymogom art.66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j.Dz. U. z 2013r., poz. 1235 z późn. zm.).

W trybie art. 21 ustawy z dnia 3 października 2008r. zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 445/2011) oraz o raporcie oddziaływania na środowisko (nr wpisu 118/2013).

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

Zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. Strony postępowania o podjętych czynnościach tut. Organ zawiadamiał poprzez stosowne obwieszczenia, zgodnie z art. 49 Kpa i art. 74 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r.

Stosownie do art. 49 Kpa, w zw. z art. 74 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r., zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania poprzez obwieszczenie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora i urzędów miast i gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem zawiadomienia stron postępowania w sposób zwyczajowo przyjęty (obwieszczenie z dnia 31.10.2011r., oraz z dnia 10.06.2013r. znak: WOOŚ.4200.4.2011.LP).

Zgodnie z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 77 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. zasięgnięto opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia. O powyższym poinformowano strony stosownym obwieszczeniem. Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie w piśmie z dnia 25.06.2013r., znak: SNZ.9020.3.89.2013.AL, oraz z dnia 31.10.2013r., znak: SNZ.9020.3.89.2013.AL poinformował, że nie zgłasza żadnych zastrzeżeń do realizacji odcinka drogi ekspresowej S19 w odniesieniu do obszaru województwa podkarpackiego. Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem z dnia 17.07.2013r., znak: DNS-NZ.7016.28.2013.AS (z dnia 22.07.2013r. - pismo wyjaśniające stanowisko) pozytywnie zaopiniował określone w raporcie warunki realizacji ww. przedsięwzięcia, określając warunki, które należy uwzględnić przy realizacji przedsięwzięcia (zostały uwzględnione w niniejszej decyzji) oraz w piśmie z dnia 25.10.2013r. podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko.

Pismem z dnia 10.09.2012r. RDOŚ w Lublinie wystąpił do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie o opinie w zakresie możliwości i skutków budowy drogi S19 w części B wg proponowanego wariantu 2 z przełożeniem rzeki Białki w obszarze zalewowym (wariant C). RZGW w Krakowie swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie przedstawił w piśmie z dnia 23.10.2012r., znak: ZG-425-61/12, z którego wynika, że powinien zostać jednoznacznie stwierdzony wpływ planowanego przedsięwzięcia na JCWP Biała, dla której celem środowiskowym zgodnie z Planem Gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału i stanu tak, aby osiągnąć dobry stan ekologiczny i chemiczny JCWP. Biorąc pod uwagę potencjalną ingerencję w środowisko wodne, optymalnym wariantem wydaje się być wariant 1, który w rejonie Łążka Ordynackiego poprowadzony jest w strefie brzegowej doliny rz. Białka. Jest on bardziej korzystny także z punktu interesów ochrony przeciwpowodziowej.

W dniu 29 października 2012 r. odbyło się posiedzenie Zespołu Roboczego Regionalnej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko, który po zapoznaniu się z raportem, koreferatami, uwagami RDOŚ i stanowiskiem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, biorąc pod uwagę opinie, wnioski i uwagi członków Zespołu Roboczego Komisji przedstawił stanowisko, w którym stwierdził, że raport będący przedmiotem oceny Komisji wymaga uzupełnienia. Powyższe stanowisko wraz z uwagami zostało przekazane do inwestora celem uzupełnienia raportu. Przy piśmie z dnia 07 lutego 2013 r., (znak: GDDKiA-O/LU-D-9-kp-4111/S19III/4/13), inwestor przedłożył uzupełnienie do aneksu raportu planowanego przedsięwzięcia, będące efektem uwag zgłoszonych przez ww. Komisję oraz RDOŚ w Lublinie (Aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko, droga ekspresowa S19 n odcinku: koniec obwodnicy Lublina-granica województwa lubelskiego i podkarpackiego – luty 2013r.).

Z uwagi na zmianę przepisów w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Rozporządzenie Środowiska z dnia 1.10.2012r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku) RDOŚ w Lublinie pismem z dnia 06.12.2012r. wystąpił do Inwestora o stanowisko w kwestii weryfikacji zaproponowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych. Inwestor przedstawił swoje stanowisko w piśmie z dnia 08.02.2013r. wskazując, iż dostosowanie do warunków określonych w nowych przepisach prawa będzie dokonane na etapie ponownej oceny.

Przy piśmie z dnia 07.05 2013r., znak: GDDKiA-O/LU-D-9-sg-4111-S19III/8/13) inwestor zmienił wniosek rekomendowany do realizacji dla „części B”. O powyższym poinformowano strony stosownym obwieszczeniem.

Zgodnie z postanowieniami art. 79 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008r. zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni tj. od 31 maja 2013r., od dnia 17 czerwca 2013r., oraz od dnia 7 października 2013r. z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się z niezbędną dokumentacją, w tym ze złożonym przez Inwestora wnioskiem i raportem o oddziaływaniu na środowisko.

O prowadzonych postępowaniach z udziałem społeczeństwa i rozprawach administracyjnych otwartych dla społeczeństwa wszyscy zainteresowani zostali poinformowani poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie umieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Lublinie, w prasie lokalnej a także przekazane do Inwestora, urzędów miast i gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty (obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 23.05.2013r., z dnia 10.06.2013r., oraz z dnia 25.09.2013r. znak: WOOŚ.4200.4.2011.LP).

Ponowne zawiadomienia o przeprowadzeniu postępowania z udziałem społeczeństwa wynikały z uwagi na konieczność poinformowania o prowadzonym postępowaniu gmin narażonych na oddziaływanie inwestycji oraz uzupełnienie raportu w zakresie oddziaływania na szkołę podstawową w Łątku Ordynackim ok. km 397+000.

W trakcie postępowań z udziałem społeczeństwa wpłynęły wnioski i uwagi, które RDOŚ w Lublinie przekazał do Inwestora, celem zajęcia stanowiska. O powyższym poinformowano strony stosownym obwieszczeniem.

W oparciu o art. 36 ustawy z dnia 3 października 2008 r. w dniu 5 czerwca 2013r. w Janowie Lubelskim i w dniu 6 czerwca 2013r. w Kraśniku zostały przeprowadzone rozprawy administracyjne otwarte dla społeczeństwa. W ich trakcie zgłaszano uwagi i wnioski, na które w szczególności udzielał wyjaśnień inwestor - GDDKiA O/Lublin. Uwagi i wyjaśnienia zostały zawarte w protokołach, które po odczytaniu zostały podpisane przez uczestników rozprawy.

Pismem z dnia 31.10.2013r., znak: GDDKiA-O/LU-D-9-mk-4111/S19III/32/2013, Inwestor wystąpił do organu z wnioskiem o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa., uzasadniając to ważnym interesem społecznym.

Zgodnie z art.10 Kpa przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony o możliwości zapoznania się z zebraną dokumentacją w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego oraz składania ewentualnych wniosków., poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 06.11.2013r., znak: WOOŚ.4200.4.2011.LP. Zawiadomiono strony umieszczając informację na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, a także przekazano obwieszczenie do Inwestora, urzędów miast i gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty. Strony korzystając z uprawnień art. 10 Kpa wniosły uwagi i wnioski.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego, w tym postępowania z udziałem społeczeństwa do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęły wnioski i uwagi, które dotyczyły zagadnień:

I. Wnoszący - mieszkańcy wsi Łązek Ordynacki (pismo z dnia 07.06.2013r.)

- budowa w wariantcie 3 spowoduje podział miejscowości na 2 części, znajdzie się w pobliżu szkoły i zajmie część boiska, co uniemożliwi prowadzenia zajęć na zew. i wew. budynku a postawione ekrany akustyczne nie zniwelują niekorzystnych warunków,
- wykupu placu z budynkiem szkoły i miejsca budowy nowej szkoły.

II. Wnoszący - Zofia Stryczek w im. mieszkańcy wsi Łązek Ordynacki (pismo z dnia 12 i 17.06.2013r.)

- przebiegu drogi w wariantcie 1, co będzie najmniej uciążliwe dla mieszkańców,(wariant ten nie narusza zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania terenu przez mieszkańców, działek rolnych i zabudowanych i zmian istniejących warunków przyrodniczych),
- budowa w wariantcie 3 spowoduje podział miejscowości na 2 części, naruszyłaby układ istniejącej fauny i flory, z uwagi na występowanie chronionych gat. płazów, gadów, ptaków i skorupiaków, w tym wariantcie droga przebiegałaby w bezpośredniej odległości od budynków mieszkalnych,

użyteczności publicznej - szkoła, kościół, co powodowałoby zagrożenie dla mieszkańców – hałas, bliskość ruchu,

- wyznaczenia kolejnego ekologa celem przeprowadzenia badań fauny i flory z uwagi że przedstawione wyniki badań są niewłaściwe, gdyż oparte są na materiałach pochodzących nie bezpośrednio z miejsca przebiegi drogi wariant 1 i 2 lecz odległych kilka kilometrów od tej miejscowości,

- połączenia wariantu W1 z wariantem W2 tj. od km 393-850 przejście wariantu W2 w wariant W1 do km 398-200 (do węzła w wariantcie W2) a następnie zachowania wariantu W2 (węzeł w tym wariantcie) do granicy woj.,

- zaprojektowania w ww. wariantcie po 2 Mopy po prawej i lewej str. drogi.

III. *Wnoszący- Tadeusz Dudziński (pismo z dnia 18.06.2013r.)*

- zmiany lokalizacji przebiegu trasy z uwagi na jej przebieg przez lasy prywatne w leśnictwie Mosty, co spowoduje duże straty przyrodnicze,

- udostępnienia ksero trasy Kraśnik-Polichna,

- dewastacji w lasach leśnictwa Mosty, udokumentowania dewastacji i wycinki drzew obok trasy turystycznej, braku odpowiedzi po kontroli.

IV. *Wnoszący - Ryszard Próchnicki (pismo z dnia 8.07.2013r.)*

- przeanalizowania oddziaływania drogi na mieszkańców, których budynki mieszkalne nie zostały przewidziane do wyburzenia a znajdują się w bliskiej odległości od projektowanej linii rozgraniczających (m. Załucze dz. nr 105/2, 107/1, 108), ze względu na negatywne oddziaływanie drogi, budynki osób zamieszkałych w bliskiej odległości powinny być przewidziane do wyburzenia.

V. *Wnoszący – Burmistrz Janowa Lubelskiego (pismo znak: PG.670.1.2013.KZ5 z dnia 11.06.2013r.)*

- Najbardziej optymalnym rozwiązaniem w zakresie lokalizacji i rozwiązań techniczno środowiskowych jest wariant 2.

- Wariant W1 na odcinku od węzła w Jonakach do km 395+700 nie jest dobrym rozwiązaniem z uwagi na to że: przechodzi przez tereny Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie” i Natura 2000 nowym korytarzem, co wpłynie bardzo negatywnie na ekosystem; narusza obszary ochronne Głuszcza i Czarne Bociana; tworzy na odcinku od węzła w Jonakach do km 395+600 zbędną enklawę pomiędzy istniejącą drogą krajową a projektowaną S19, której funkcjonowanie jeśli chodzi o walory środowiskowe będzie mocno ograniczone.

- Wariant W3 nie uzyskał akceptacji mieszkańców Łążka Ordynackiego ponieważ przecina tereny zwartej zabudowy, co utrudni komunikację pomiędzy tymi terenami oraz zwiększy zagrożenie zanieczyszczenia środowiska spalinami, co będzie miało wpływ na zdrowie mieszkańców jak i zwierząt hodowlanych; przechodzi zbyt blisko obszarów już zabudowanych budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi, co spowoduje konflikty w związku ze wzmożonym hałasem; uniemożliwi zabudowę działek przewidzianych w aktualnym planie pod zabudowę mieszkaniową oraz wpłynie negatywnie na ład przestrzenny i zrównoważony rozwój tej miejscowości; ograniczy rozwój zabudowy mieszkaniowej, co wpłynie niekorzystnie na jej strukturę (tj. nastąpi rozproszenie zabudowy a za tym zwiększenie kosztów uzbrojenia terenu i kosztów dojazdu do działek rolnych w gospodarstwach); spowoduje konieczność wykupienia 3 siedlisk z zabudową mieszkaniową położonych bezpośrednio przy projektowanym wariantcie na wysokości skrzyżowania z drogą gminną nr L/G/012; nie posiada dogodnych rozwiązań w zakresie dróg dojazdowych; koliduje z terenem istniejącej szkoły podstawowej; przechodzi w północnej części miejscowości Łątek Ordynacki przez pokrywające trzy obszary chronione tj. obszar Parku Krajobrazowego oraz dwa obszary Natura 2000 - obszary ptasie i uroczyska Lasów Janowskich oraz przecina również obszar Natura 2000 - obszary ptasie (km 395+900 - km 396+200).

- Warianty W4 i W5 są nie do zaakceptowania z uwagi na to, że wchodzi i rozcinają zwarty kompleks leśny Puszczy Solskiej położony w granicach Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie” oraz w obszarze Natura 2000; dają niekorzystne skomunikowanie z drogą DK 74;

- w dużej odległości omijają miejscowości położone na terenie gminy Janów Lubelski, co znacznie ogranicza możliwość prawidłowego rozwoju komunikacyjnego i gospodarczego tych miejscowości jak również stwarza konieczność zapewnienia dłuższych dojazdów.

W związku z powyższym wniesiono wnioski i uwagi, co do przedstawionych rozwiązań planowanego przedsięwzięcia tj.:

1. Utrzymanie wariantu W2 jako podstawowego na odcinku od węzła Kopce do km 393+850 z uwzględnieniem:

1.1 Zmiany węzła „Kopce” w wariantie podstawowym z typu trąbka na typ karo z jednym lub dwoma rondami, co zapewniło właściwszą obsługę komunikacyjną i połączenie z drogą gminną L/G/108881 L oraz drogami krajowymi Nr 19 i 74. Ponadto w związku z licznymi wypadkami w rejonie skrzyżowania dróg krajowych Nr 19 i 74 z drogą gminną L/G/108881 L, węzeł typu karo zapewni większe bezpieczeństwo w ruchu drogowym niż obecnie zaprojektowany typu trąbka i znacznie skróci dostęp do istniejącej drogi Nr 19 i 74 mieszkańcom wsi Kopce.

1.2 W związku z przecięciem przez projektowaną drogę ekspresową S19 w m. Borownica terenów przedsiębiorczości oznaczonych na rys. aktualnego m.p.z.p. gminy Janów Lubelski symbolem A 5.22 PP,PS,PB,UC, zaprojektowania:

- drogi dojazdowej wzdłuż południowo - zachodniego odcinka projektowanej drogi ekspresowej S19 (w wariantie preferowanym W2) na odcinku od węzła „Kopce” do drogi towarzyszącej na kilometrze 384+100 oraz drogi towarzyszącej wzdłuż północno - wschodniego odcinka drogi ekspresowej S19 odcinku od węzła „Kopce” do dróg krajowych nr 19 i 74 w celu właściwego skomunikowania tych terenów,

- wiaduktu który umożliwiłby prawidłowe skomunikowanie rozdzielonych terenów przedsiębiorczości od km 383+200 do km 383+950, w myśl ustaleń zachowujących ważność w wyniku uchwalenia m.p.z.p. gminy Janów Lubelski (Uchwała Nr XVIII/126/04 Rady Miejskiej w Janowie Lubelskim z dnia 16 lipca 2004 r. - Dz. Urzędowy woj. lubelskiego Nr 173, poz. 2422 z dnia 28.09.2004 r.) zmian m.p.o.z.p. gminy Janów Lubelski wprowadzonych uchwałą Nr IV/17/02 Rady Miejskiej w Janowie Lubelskim z dnia 30.12.2002 r.

1.3 Należy przewidzieć zjazd z drogi dojazdowej (DD 34a/II) na drogę gminną nr ewid. 420 w m. Borownica.

1.4 W celu zapewnienia ochrony akustycznej terenów istniejącej i projektowanej zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej w m. Kopce i Borownica zaprojektowanie od strony południowej projektowanej drogi ekspresowej S19 ekranów akustycznych w m. Kopce oraz na odcinku od km 384+100 do 384+950 w m. Borownica.

1.5 Wzajemne skomunikowanie MOP Janów Lubelski Kat II i Kat III poprzez wiadukt lub przejazd pod S19.

1.6 Zaplanowanie w m. Borownica wiaduktu w ciągu drogi gminnej nr ewid. 863/4 i 2338/2 (oznaczonej w planie gminy jw. symb KG(L)).

1.7 W celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej terenów położonych po zachodniej stronie planowanej drogi ekspresowej S19 (w tym właściwego skomunikowania dróg gminnych), zaplanowanie połączenia odcinków drogi towarzyszącej od km 385+760 do km 385+870 a następnie przedłużenia drogi dojazdowej DD 36a/II od km 385+970 do wiaduktu w ciągu ul. Targowej w m. Ruda oznacz, w ewid. grunt, nr 1362/2 i 1362/3 (obr. ewid. Ruda).

1.8 W celu zapewnienia dojazdu i właściwej obsługi komunikacyjnej pomiędzy m. Borownica, Ruda, Janów Lubelski o zaprojektowanie przejazdu pod drogą S19 na odcinku km 385+740 - km 385+800 w celu połączenia projektowanej drogi dojazdowej DD 36/II z projektowaną drogą dojazdową DD 27/II, lub przejazdu w ciągu drogi nr ewid. 1392/1, 1392/2.

1.9 W celu zapewnienia dojazdu dla działek nr: 1987/3, 1988/3, 1989/3, 1990/3, 1991/3, 1992/3, 1993/3, 1994/3, 1995/3, 1996/3, 1997/3, 1998/3, 2058/2, 2059/2, 2061/2, 2109/3, 2178/1, 2179/1, 2180/3, 2181/3, 2183/2, 2185/3, 2186/3, 2195/3, 3550/3, 3551/3, 3552/3, 3553/2, 3554/2, 5116/2, 5114, 5169/1, 5168/2, 5167/2, 5165/2, 5175/3, 5174/3, 5173/3, 5172/12, 5172/9, 5172/6, 5171/3, 5170/4, 5158/3, 5157/2, 5156/9, 5156/7, 5156/5, (zachodnia strona S19) oraz działek nr: 2044/1, 2049/1, 2056/1, 2062/2, 2063/1, 2064/1, 2066/2, 2067/2, 2068/1, 2069/1, 2073/1, 2074/1, 2165/1, 2166/1, 2180/1, 2181/1, 2171, 2172, 2173/2, 2174/2, 2184/1, 2185/1, 2186/1, 2185/1, 2196/1, 2197/1, 2198/1, 2199/1, 2200/1, 2201/1, 2202/1, 2203/1, 2204/1, 2205/1, 2206/1, 3549/1, 3550/1, 3551/1, 3552/1, 3547/2, 3548/2, 5169/3, 5155/2, 5154/2, 5153/1, (wschodnia strona S19) - położonych w m. Ruda (obr. ewid. Ruda), jak również właściwej obsługi komunikacyjnej tych terenów (w tym właściwego skomunikowania dróg gminnych), zaprojektowanie dróg dojazdowych wzdłuż zachodniego i wschodniego odcinka projektowanej drogi S19 od wiaduktu w

ciągu ul. Targowej w m. Ruda oznacz, w ewid. grunt, nr 1362/2 i 1362/3 (obr. ewid. Ruda) do projektowanego węzła „Jonaki”.

1.10 Na połączeniu drogi z węzła „Jonaki” z istniejącą drogą krajową Nr 19 w celu polepszenia bezpieczeństwa ruchu i usprawnienia komunikacji o zaprojektowanie skrzyżowania w formie ronda.

1.11 W celu zapewnienia dojazdu i właściwej obsługi komunikacyjnej działek leśnych położonych pomiędzy węzłem „Jonaki” a wiaduktem w m. Pikule zaprojektowanie na tym odcinku (mniej więcej w połowie) przejazdu pod drogą S19 łączącego istniejącą drogę krajową Nr 19 z projektowaną wzdłuż S19 drogą dojazdową.

1.12 W km 392+560 i 392+690 połączenie zaprojektowanych odcinków dróg dojazdowych w celu usprawnienia komunikacji i właściwej obsługi działek położonych przy rzece Biała w tym między innymi o nr: 145, 146, 4585, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156.

1.13 W związku z planami rewitalizacji kolejki wąskotorowej w m. Łązek Ordynacki zaprojektowanie przejazdu po śladzie kolejki pod S19.

1.14 Zaprojektowanie zjazdów z projektowanych dróg dojazdowych wzdłuż S19 na wszystkie istniejące drogi (dotyczy całego odcinka S19 przebiegającego przez gminę Janów Lubelski).

1.15 Wykonanie umocnienia pobocza dróg dojazdowych (wewnętrznych) tłuczniem (dotyczy całego odcinka S19 przebiegającego przez gminę Janów Lubelski).

1.16 W celu umożliwienia lepszego, szybszego i bardziej efektywnego czyszczenia zamulających się rowów, umocnienia dna rowów jak i skarp na wszystkich odcinkach w postaci płyt betonowych (dotyczy całego odcinka S19 przebiegającego przez gminę Janów Lubelski).

1.17 W związku z walorami krajobrazowo - przyrodniczymi oraz funkcją turystyczno - rekreacyjną rejonu gminy Janów Lubelski w celu właściwej obsługi komunikacyjnej w tym umożliwienia skomunikowania tras rowerowych zaplanowanie dróg dojazdowych o min. szer. jezdni 4,5 m (dotyczy całego odcinka S19 przebiegającego przez gminę Janów Lubelski).

1.18 Zaprojektowanie dróg rowerowych, szczególnie na odcinkach przebiegających przez tereny miejscowości w tym w terenach zaprojektowanych węzłów (dotyczy całego odcinka S19 przebiegającego przez gminę Janów Lubelski).

2. Z uwagi na to, że wariant W3 na odcinku od początku m. Łązek Ordynacki do granic województwa lubelskiego i podkarpackiego jako wariant podstawowy budzi duże konflikty społeczne związane z brakiem akceptacji tego wariantu przez mieszkańców m. Łązek Ordynacki, zaprojektowanie na odcinku przebiegającym przez tę miejscowość (w związku z wykluczeniem na tym odcinku wariantu W2) nowego wariantu W6 jako wariantu podstawowego, który przebiegałby po wschodniej stronie m. Łązek Ordynacki przez działki leśne wraz z MOP po tej stronie Bukowej.

3. Jako drugi z możliwych do zaakceptowania wariantów przebiegających przez m. Łązek Ordynacki jest wariant W1 z węzłem jak w wariantcie W2.

Do części nie objętej przedstawionym opracowaniem dotyczącym odcinka planowanej obwodnicy w ciągu planowanej drogi S19, wniesiono uwagi:

1. W celu zapewnienia dojazdu dla działek nr: 1083/1, 1084/2, 1085/2, 1086, 1135/1, 1136/1, 1137/1, 1139-1160, 1354/2, 1355/2, 1356/2, 1357/2, 1358/2, w m. Ruda (obr. ewid. Ruda) oraz właściwej obsługi komunikacyjnej terenów położonych po wschodniej stronie planowanej drogi ekspresowej S19 (w tym właściwego skomunikowania dróg gminnych), o zaprojektowanie drogi towarzyszącej od drogi gminnej oznaczonej w ewid. gruntów nr 2338/2 (obr. ewid. Janów Lubelski Drugi) do ul. Targowej w m. Ruda oznacz, w ewid. grunt, nr 1362/2 i 1362/3 (obr. ewid. Ruda).
2. W celu zapewnienia dojazdu i właściwej obsługi komunikacyjnej działek leśnych położonych na zachód od projektowanej drogi ekspresowej S19 o zaprojektowanie wiaduktu w ciągu drogi S19 lub drogi gruntowej oznacz w ewid. gruntów nr 1460/1, 1460/2, (obr. ewid. Ruda) - bądź wiaduktu w innym miejscu na odcinku pomiędzy planowanymi MOP a wiaduktem w ciągu ul. Targowej w m. Ruda (obr. ewid. Ruda).
3. W celu zapewnienia dojazdu i właściwej obsługi komunikacyjnej działek leśnych położonych na zachód

i wschód od projektowanej drogi ekspresowej S19 o zaprojektowanie wiaduktu na odcinku pomiędzy wiaduktem w ciągu ul. Targowej a węzłem „Jonaki” w m. Ruda (obr. ewid. Ruda).

VI. *Wnoszący - Jolanta Kalinowska, Radosław Tomasiak (pisma z dnia 26.10.2013r.)*

- Przebiegu drogi w bezpośrednim sąsiedztwie domu dz. Ew. nr 670/16, przebiegu drogi przez dz. ew. nr 670/15, co pozbawia całości gruntów ornych a przez to źródła utrzymania; pozostawienie wyłącznie zabudowy siedliskowej uniemożliwia wykorzystanie zabudowy gospodarczej związanej z gospodarką rolną, powodując konieczność bezprzedmiotowego ponoszenia kosztów; usytuowania zabudowy mieszkalnej w obszarze w którym będzie przekroczony dopuszczalny poziom hałasu w porze dziennej i nocnej, co nie umożliwi normalnej egzystencji; usytuowanie drogi będzie powodowało również przekroczenie pozostałych norm uciążliwości ruchu tj. drgania, wibracje, stężenie dwutlenku węgla oraz metali ciężkich; usytuowanie ekranów na nasypie, co będzie powodowało zjawisko nieustannego zasłaniania budynku, brak wystarczającej ilości światła słonecznego pogorszy warunki życia oraz uniemożliwi prowadzenie przydomowych upraw, co wpłynie na pogorszenie warunków ekonomicznych i bytowych rodziny.

Informacja o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa oraz zgłoszone przez strony postępowania (po zasięgnięciu stanowiska Inwestora oraz w oparciu o analizę dokumentacji).

Ad. I dot. uwag mieszkańców Łążek Ordynacki

Projektowana trasa wariantu alternatywnego W3 przebiega po stronie zachodniej pomiędzy obszarami zwartej zabudowy - wzdłuż drogi krajowej DK19 m. Gierlachy, m. Łążek Ordynacki, m. Karczma i po stronie wschodniej m. Dębina, oraz wzdłuż drogi gminnej Nowa Wieś i m. Zagóra. W celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów położonych po wschodniej stronie drogi ekspresowej zaprojektowano przejazdy zlokalizowane w km ok. 395+500 na węzle „Łążek Ordynacki” WB-29/III i w km ok. 396+200w ciągu drogi gminnej WK-30/III. Mieszkańcy będą więc mieli możliwość przejazdu w dwóch punktach odległych o ok. 700 m.

Wg dokumentacji i informacji Inwestora odległość przewidywanej krawędzi drogi ekspresowej od budynku szkoły wyniesie min. 80 m. Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (t.j. Dz.U.2013.260) obiekty budowlane przy drogach ekspresowych powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej 20 m w terenie zabudowy lub 40 m poza terenem zabudowy.

Istniejący budynek szkoły podstawowej zlokalizowany jest w odległości 80 m od krawędzi jezdni projektowanej drogi ekspresowej. Zakres oddziaływania akustycznego projektowanej drogi bez zabezpieczeń akustycznych obejmuje teren szkoły. Dla ochrony terenu szkoły wraz z budynkiem zaproponowano na obecnym etapie ekran akustyczny, który zabezpieczy w sposób skuteczny budynek szkoły zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa dla terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

W raporcie dokonano szczegółowych analiz w zakresie oddziaływania projektowanej drogi na środowisko. Jednym z elementów dokonanych analiz jest oddziaływanie na powietrze. Wykonane analizy wykazały, że ewentualne stężenie zanieczyszczeń powietrza powstające w wyniku eksploatacji drogi nie przekroczy dopuszczalnych norm i nie będzie miało wpływu na stan sanitarny powietrza na wysokości istniejącej szkoły podstawowej.

Szczegółowej analizie poddano wszystkie warianty przebiegu drogi ekspresowej przez m. Łążek Ordynacki. Zgodnie z wykonaną analizą, której jednym z głównych elementów oprócz uwarunkowań przyrodniczych były aspekty społeczne (wyburzenia - wykup siedlisk i zabudowań) wariant W3, jako wariant alternatywny został wskazany do realizacji. Dla wariantu tego zostały zaproponowane środki zabezpieczające (ekran) i łagodzące, które w sposób skuteczny chronią istniejącą zabudowę. Wariant ten (W3) nie wymaga dokonania wyburzeń zarówno budynków gospodarczych jak i mieszkalnych. Sprawy wykupu nieruchomości nie są przedmiotem prowadzonego postępowania.

Ad. II dot. uwag wniesionych przez Z. Stryczek w imieniu mieszkańców

Zgodnie z wyjaśnieniami Inwestora dot. wyboru wariantu preferowanego, w czerwcu 2008r., odbyło się spotkanie Inwestora z mieszkańcami Łążka Ordynackiego w sprawie wyboru wariantu przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S19 przez miejscowość Łążek Ordynacki. Na skutek

wniosków mieszkańców w zakresie przebiegu projektowanej drogi ekspresowej (wskazanie przejścia projektowaną drogą ekspresową po zachodniej stronie Łążka Ordynackiego - kolizja z rzeką Biała). Inwestor zlecił dokonanie dodatkowej analizy możliwości poprowadzenia trasy drogi ekspresowej wg propozycji mieszkańców. W wyniku dokonanych analiz przedstawiono dodatkowy wariant przebiegu drogi ekspresowej po stronie zachodniej miejscowości z ominięciem zabudowy mieszkaniowej, który został przedstawiony w raporcie o oddziaływaniu na środowisko jako wariant W2. Pomimo, iż wariant W2 z punktu widzenia uwarunkowań środowiskowych był gorszy niż alternatywne warianty tj. W1 i W3 biorąc pod uwagę aspekt społeczny do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano jako wariant preferowany wariant W2.

Z uwagi na dużą ingerencją budowlaną, w przypadku realizacji inwestycji wg wariantu W2, na obszarze jednolitych części wód powierzchniowych rzeki Biała jak również brakiem możliwości dochowania wymogów w zakresie przeciwpowodziowym (przełożenie koryta rzeki Biała, budowa sztucznego kanału ulgi, przebudowa koryta rzeki Ciechocinki, budowa nasypu drogi ekspresowej) Inwestor zmienił wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przebiegu wariantu drogi ekspresowej na wysokości m. Łążek Ordynacki (z wariantu W2 na wariant W3). Zmiana wariantu preferowanego W2 na wariant alternatywny W3 jest podyktowana brakiem, z punktu widzenia uwarunkowań przyrodniczych jak i przeciwpowodziowych możliwości przejścia projektowanej drogi ekspresowej według wariantu W2 (dolina rzeki Biała). Wskazany wariant W3 z punktu widzenia przyrodniczego jak i w zakresie kolizji z istniejącą zabudową (brak wyburzeń), jest wariantem możliwym do realizacji jak i korzystniejszym. W opinii Inwestora wnioskowany przez część mieszkańców m. Łążek Ordynacki przebieg projektowanej drogi ekspresowej na wysokości w/w miejscowości wg wariantu W1 jest tylko przeniesieniem skutków społecznych na inny teren i na inne płaszczyzny odniesienia z uwagi na kolizję z istniejącą zabudową, jak i bezpośrednie sąsiedztwo z doliną rzeki Biała.

Projektowana trasa wariantu alternatywnego W3 przebiega po stronie zachodniej pomiędzy obszarami zwartej zabudowy - wzdłuż drogi krajowej DK19 m. Gierlachy, m. Łążek Ordynacki, m. Karczma i po stronie wschodniej m. Dębina oraz wzdłuż drogi gminnej Nowa Wieś i m. Zagóra. W celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów położonych po wschodniej stronie drogi ekspresowej zaprojektowano przejazdy zlokalizowane w km ok. 395+500 na węźle „Łążek Ordynacki” WB-29/III i w km ok. 396+200 w ciągu drogi gminnej WK-30/III. Mieszkańcy będą więc mieli możliwość przejazdu w dwóch punktach odległych o ok. 700 m. W związku z powyższym istnieje połączenie pomiędzy dwoma częściami m. Łążek Ordynacki.

Poddano szczegółowej analizie wszystkie warianty przebiegu drogi ekspresowej przez m. Łążek Ordynacki. Zgodnie z wykonaną analizą, której jednym z głównych elementów oprócz uwarunkowań przyrodniczych były aspekty społeczne (wyburzenia - wykup siedlisk i zabudowań), wariant W3 jako wariant alternatywny został wskazany do realizacji. Dla wariantu tego zostały zaproponowane środki zabezpieczające (ekran) i łagodzące, które w sposób skuteczny chronią istniejącą zabudowę. Wariant ten (W3) nie wymaga dokonania wyburzeń zarówno budynków gospodarczych jak i mieszkalnych.

W raporcie dokonano szczegółowych analiz w zakresie oddziaływania projektowanej drogi na środowisko. Jednym z elementów dokonanych analiz jest oddziaływanie na powietrze. Wykonane analizy wykazały, że ewentualne stężenie zanieczyszczeń powietrza powstające w wyniku eksploatacji drogi nie przekroczy dopuszczalnych norm i nie będzie miało wpływu na stan sanitarny powietrza na wysokości istniejącej zabudowy.

W ramach wykonywania raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono szczegółową inwentaryzację przyrodniczą, która obejmowała zarówno pas drogowy projektowanej inwestycji jak i tereny przyległe dla wszystkich wariantów z takim samym stopniem szczegółowości. Wg informacji Inwestora inwentaryzacja przyrodnicza wykonana została przez firmy, które posiadają stosowne doświadczenie w realizacji tego typu zadań, i które ponadto posilkują się specjalistami z zakresu poszczególnych specjalności (ornitologów, botaników, herpetologów itp.). Dlatego też nie ma podstaw do kwestionowania wyników przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej ani też nie zachodzi potrzeba dokonywania powtórnej inwentaryzacji przez inne osoby.

Odległość przewidywanej krawędzi drogi ekspresowej od budynku szkoły wyniesie min. 80 m. Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (t.j. Dz.U.2013.260) obiekty budowlane przy drogach ekspresowych powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni, co najmniej 20 m w terenie zabudowy lub 40 m poza terenem zabudowy. Istniejący

budynek szkoły podstawowej zlokalizowany jest w odległości 80 m od krawędzi jezdni projektowanej drogi ekspresowej. Zakres oddziaływania akustycznego projektowanej drogi bez zabezpieczeń akustycznych obejmuje teren szkoły. Dla ochrony terenu szkoły wraz z budynkiem zaproponowano w aneksie do raportu ekran akustyczny, który zabezpieczy w sposób skuteczny budynek szkoły zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa dla terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży. Dla typu zabudowy (istniejący Kościół) nie obowiązują dopuszczalne normy w zakresie oddziaływania akustycznego.

Zgodnie ze stanowiskiem Inwestora w zakresie kwestii zaprojektowania MOP w wariantcie proponowanym przez mieszkańców lokalizacja Miejsc Obsługi Podróżnych ustalana jest dla całego ciągu drogi biorąc pod uwagę obowiązującą przepisy w tym zakresie. Dlatego też lokalizacja dodatkowych MOP stałaby w sprzeczności z wymaganiami w tym zakresie.

Ad III dot. uwag P. Tadeusza Dudzińskiego

Wniosek P. Dudzińskiego dotyczy zmiany przebiegu planowanej trasy S19 przez tereny leśne Kraśnik- Polichna. Preferowany wariant W2 na przedmiotowym odcinku przebiega w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 19 i stanowi najkorzystniejszą alternatywę dla pozostałych analizowanych wariantów z punktu widzenia strat w środowisku, ze względu na mniejszą zajętość terenu i zachowanie istniejących powiązań ekologicznych. Przeprowadzone szczegółowe analizy wszystkich wariantów przebiegu drogi S19 na poszczególne komponenty środowiska przedstawione w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko wykazały, że najkorzystniejszym wariantem do realizacji na tym odcinku projektowanej drogi S19 tj. Kraśnik-Polichna jest wariant W2.

Sprawy dot. dewastacji w nadleśnictwie Mosty i wycinki drzew obok trasy turystycznej, braku odpowiedzi po kontroli prowadzone były w oddzielnym postępowaniu przez inną komórkę organizacyjną tut. urzędu. Kopie map zostały przesłane zgodnie z wnioskiem przez inny wydział tut. urzędu.

Ad. IV dot. wniosku P. Ryszarda Próchnickiego

W kwestii propozycji wykupu nieruchomości zlokalizowanej w niedalekiej odległości od projektowanego pasa drogowego drogi ekspresowej, wg stanowiska Inwestora, zobowiązany jest on do dokonania wykupu jedynie w przypadku braku możliwości użytkowania nieruchomości, co aktualnie nie ma miejsca. Powyższy wniosek nie jest zasadny, co wynika z raportu nt. oddziaływania drogi na wskazane we wniosku działki.

Ad. V dot. uwag Burmistrza Janowa Lubelskiego

W oparciu o stanowisko Inwestora - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie i jednostki projektowej organ prowadzący przedstawia stanowisko;

Z przedstawionych wyjaśnień wynika, że Urząd Miejski w Janowie Lubelskim po odbytych posiedzeniach Zespołu Opiniowania Przedsięwzięć Inwestycyjnych ZOPI pismem z dnia 23.10.2009 r. znak: PG.1.7332-1/09 wniósł uwagi oraz zwrócił się z wnioskiem do Inwestora między innymi o zmianę wariantu alternatywnego na wariant W3 na odcinku do początku m. Łązek Ordynacki a następnie wariant W1 do granic województwa lubelskiego i podkarpackiego. Z uwagi na stan zaawansowania dokumentacji powyższe pismo wraz z dokumentacją projektową zostało przekazane do rozpatrzenia na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych KOPI przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, która nie uwzględniła zmian w przebiegu wariantów dla tego odcinka drogi ekspresowej S19.

Rozwiązania techniczne projektowanej drogi ekspresowej S19 Inwestor przekazał do zaopiniowania przez UM w Janowie Lubelskim, który zgłosił uwagi do przedstawionych rozwiązań. W/w uwagi zostały przekazane do uwzględnienia w ramach wykonania uzupełnienia opracowanej Koncepcji Programowej w zakresie niezbędnych zmian zakresu inwestycji pod kątem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Opracowanie po dokonaniu uzupełnień zostało przekazane do UM w Janowie Lubelskim pismem z dnia 29.12.2011 r. W opracowaniu tym uwzględniono uwagi, które według autora opracowania i w ocenie Inwestora były zasadne. Urząd Miejski w Janowie Lubelskim nie zgłosił uwag do otrzymanego uzupełnionego opracowania Koncepcji Programowej.

Większość uwag wniesionych przez Urząd Miejski w Janowie Lubelskim w ramach prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa w sprawie wydania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia została uwzględniona w Koncepcji Programowej przekazanej do UM dnia 29.12.2011 r.

Wniosek o utrzymanie wariantu W2 na odcinku od węzła Kopce do km 393+850 jest zbieżny z wnioskiem preferowanym przez Inwestora.

Ad.1.1 Wniosek o zmianę typu węzła Kopce nie został uwzględniony. Według opinii Biura projektowego Arcadis zaprojektowany węzeł typu „Trąbka” lepiej koresponduje z potokami ruchu dla opracowanej prognozy ruchu na rok 2035. Zgodnie z w/w prognozą najbardziej obciążonymi relacjami skrętnymi na węźle są: Lublin - dk 19 i 74, Projekt zakłada zachowanie połączenia drogi gminnej Nr 108881 L z istniejącą drogą krajową 19 poprzez DD -34/11, wiadukt WB-19/11, DD-25/II.

Ad.1.2 Uwagę uwzględniono częściowo na etapie wykonywania Koncepcji Programowej - zaprojektowano drogę dojazdową DD-34a/II na odc. od km 384+100 do km 384+530 w celu usprawnienia komunikacji terenów przyległych z istniejącą drogą krajową nr 19. Działki zlokalizowane wzdłuż południowo - zachodniego odcinka drogi ekspresowej S19 na odcinku. od węzła „Kopce” do km 384+100 posiadają komunikację zarówno od strony węzła „Kopce” jak również od strony Janowa Lubelskiego. W związku z tym projektowanie na omawianym odcinku dróg dojazdowych wg Inwestora nie jest zasadne.

Uwagi dot. budowy wiaduktu nie uwzględniono na etapie wykonywania Koncepcji Programowej - projekt przewiduje budowę wiaduktu w km 384+520, który będzie posiadał komunikację z istniejącą siecią dróg gminnych i projektowanymi drogami dojazdowymi.

Ad.1.3 Szczegółowe rozwiązania połączeń poszczególnych działek, dróg wewnętrznych do projektowanych dróg dojazdowych będą pokazane na etapie aktualizacji Koncepcji Programowej, która będzie dalszym etapem prac projektowych po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad.1.4 W raporcie dokonano szczegółowych analiz w zakresie oddziaływania projektowanej drogi w związku z jej użytkowaniem na klimat akustyczny. Do oszacowania oddziaływania hałasu na tereny przyległe z planowaną trasą S19 posłużono się m.in. prognozą ruchu pojazdów, niweletą trasy, ukształtowaniem terenu sąsiadującego z trasą oraz istniejącymi budynkami.

W celu ochrony istniejących budynków, które podlegają ochronie akustycznej zaproponowano orientacyjne lokalizacje ekranów akustycznych, które w rejonie zgłaszanej lokalizacji (od km 384+100 do km 384+950) wyznaczono w wariantcie W2, tj. w wariantcie preferowanym na tym odcinku - od km 384+600 do km 385+100. Ekran ten zaproponowano o wysokości 6,0 m.

Zgodnie z informacją Inwestora lokalizacja ekranów akustycznych jest lokalizacją wstępną na obecnym etapie prac projektowych. Lokalizacja ekranów akustycznych oraz ich parametry będzie zweryfikowana w oparciu o obowiązujące przepisy prawa w tym zakresie, na etapie sporządzania Raportu o oddziaływaniu na środowisko w celu uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, kiedy to będą ostatecznie przyjęte rozwiązania projektowe.

Ad.1.5 Miejsca Obsługi Podróżnych służą do obsługi uczestników ruchu na drodze ekspresowej S19 i nie posiadają komunikacji z siecią dróg lokalnych (za wyjątkiem wjazdów awaryjnych). W związku z powyższym oraz faktem, iż wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S19 przewidziana jest lokalizacja MOP-ów kat. II-III naprzemiennie brak jest uzasadnienia wzajemnego połączenia MOP-ów kat. II i III w miejscowości Janów Lubelski. Ponadto w niewielkiej odległości od planowanych MOP-ów zlokalizowane są węzły „Kopce” i „Jonaki”, na których jest możliwość zawrócenia.

Ad.1.6 Na odcinku projektowanej obwodnicy Janowa Lubelskiego w km 386+446 projektowany jest przejazd poprzeczny bezkolizyjny.

Ad.1.7 Budowa proponowanego połączenia dróg dojazdowych drogi DD32/II i DD 32a/II wymaga budowy dodatkowych obiektów inżynierskich na istniejących ciekach. Z uwagi, że odległość z m. Ruda do m. Borownica poprowadzona drogami dojazdowymi będzie dłuższa niż istniejącą drogą przez Sachalin do dk 19 - nie jest celowe ponoszenie dodatkowych nakładów finansowych na obiekty inżynierskie, których budowa nie ma uzasadnienia.

Ad.1.8 Przejazdy poprzeczne są zaprojektowane optymalnie w km 384+535 oraz w km 386+446. Zagospodarowanie drogi, projektowane MOP-y uniemożliwiają budowę kolejnych przejazdów. Projektowane przejazdy zabezpieczają niezbędną obsługę komunikacyjną terenów przyległych.

Ad.1.9 Uwaga dotyczy rozwiązań szczegółowych opracowań na etapie aktualizacji Koncepcji Programowej, która to będzie wykonana po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla omawianego odcinka drogi S19. W ramach powyższej aktualizacji posiadanych opracowań

projektowych zostanie zabezpieczony dojazd do dróg publicznych wszystkich posesji, które w momencie wykonywania opracowania posiadały taki dostęp.

Ad.1.10 Zakres linii oddziaływania inwestycji na środowisko umożliwia ewentualną lokalizację skrzyżowania typu rondo. W koncepcji Programowej pokazano dodatkowo wariant węzła z rozwiązaniem proponowanym przez UM Janów Lubelski. Wybór typu węzła będzie analizowany na etapie aktualizacji koncepcji Programowej.

Ad.1.11. Teren obejmuje Obszar Natura 2000. Komunikacja przedmiotowych terenów możliwa jest poprzez zaprojektowany węzeł „Jonaki” w km 388+130 oraz wiadukt WK-25/II w km 391 + 554,21.

Ad.1.12 Teren obejmuje Obszar Natura 2000. Połączenie dróg dojazdowych DD38/II oraz DD-40/II skutkowałoby koniecznością budowy dodatkowego obiektu inżynierskiego na obszarach Natura 2000 oraz znacznym „wyniesieniem” dróg ponad istniejący teren z uwagi na min. światło obiektu. Komunikacja w/w dróg jest możliwa poprzez projektowany wiadukt WK-25/II, istniejącą drogę krajową nr 19 oraz projektowany wiadukt WK-26a/II w km 393 + 391,16.

Ad. 1.13 W wariantcie W2 zaprojektowano przejazd gospodarczy po trasie kolejki wąskotorowej. Dla wariantu W3 przejazdu gospodarczego nie przewidziano z uwagi na bardzo duże koszty jego budowy i konieczność wykonania długiego i wysokiego nasypu drogowego w ciągu drogi ekspresowej.

Ad.1.14 Szczegółowe rozwiązania połączeń poszczególnych dróg wewnętrznych do projektowanych dróg dojazdowych będą pokazane na etapie dalszych prac projektowych tj. aktualizacji koncepcji Programowej po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad.1.15 Szczegółowe rozwiązania technologiczne będą pokazane na etapie dalszych prac projektowych tj. aktualizacji koncepcji Programowej po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad.1.16 W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego na obszarze Natura 2000 „Lasy Janowskie”, tj. w przypadku wariantu preferowanego W2 a w rejonie Łążka Ordynackiego W3 - od km 390+650 (W2) do km 395+400 (W3), w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zaproponowano odprowadzenie wód opadowych z analizowanej trasy za pomocą szczelnego systemu odwodnienia, tj. kanalizacji deszczowej lub rowów szczelnych. Przed odprowadzeniem wód do odbiornika zalecono zastosowanie osadnika oraz separatora substancji ropopochodnych.

Na pozostałym obszarze odprowadzanie wód opadowych z trasy przewiduje się przez system rowów trawiastych zlokalizowanych po obu stronach drogi. Lokalizacja oraz rozwiązania techniczne projektowanego systemu odprowadzania wód opadowych będą wynikać z ukształtowania niwelety planowanej drogi, ukształtowania terenu oraz możliwości odprowadzenia wód opadowych do odbiorników. Szczegółowe rozwiązania przedstawione będzie na etapie dalszych prac projektowych tj. aktualizacji koncepcji Programowej po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz dalszych opracowaniach.

Ad.1.17 Przewidywany niewielki ruch nie będzie kolidował z potencjalnymi rowerzystami. Brak jest przesłanek do zwiększania szerokości dróg dojazdowych z czym wiązałoby się zwiększenie kosztów inwestycji. Budowa przyszłych ścieżek rowerowych na terenie Gminy jest w kompetencji jednostki samorządowej.

Ad.1.18 Przedmiotem inwestycji nie jest budowa dróg rowerowych. Na węzły nie ma możliwości wprowadzenia ruchu rowerowego. Na każdym obiekcie poprzecznym przewidziano chodnik a sama jezdnia jest szersza od przekroju drogowego o ok. 1,3 m. Elementy te mogą być wykorzystane przez potencjalnych rowerzystów.

Budowa przyszłych ścieżek rowerowych na terenie Gminy jest w kompetencji jednostki samorządowej i jest możliwe zaprojektowanie niezależnych ścieżek rowerowych w obrębie przedmiotowej inwestycji.

Ad.2. W raporcie oddziaływania na środowisko przedstawiono analizę wariantów planowanego przedsięwzięcia. Przy wyborze ostatecznego wariantu uwzględniane były m.in. wyniki konsultacji społecznych, opinie jednostek samorządowych, nadleśnictw, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie oraz Inwestora. Analiza wyboru wariantu uwzględniała wszystkie opinie oraz szczegółowe określenie wpływu planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska.

Proponowany w piśmie Burmistrza Janowa Lubelskiego nowy wariant, który przebiegałby po wschodniej stronie miejscowości Łążek Ordynacki przez tereny leśne wiąże się z zajęciem terenu w granicach obszaru Natura 2000 „Lasy Janowskie” oraz skutkowałoby wycięciem powierzchni leśnych na długości ok. 2,5 km.

Proponowany nowy wariant projektowanej drogi ekspresowej kończący się na rzece Bukowej, tj. na granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego nie łączyłby się z planowaną trasą S19 na terenie województwa podkarpackiego. Projektowana trasa na terenie województwa podkarpackiego jest już w fazie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach a jej proces projektowy (Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowe) jest już zakończony.

Z uwagi na powyższe nie jest możliwe uwzględnienie nowego proponowanego wariantu W6.

Ad.3 W raporcie analizie poddane były warianty przebiegu drogi ekspresowej przez m. Łążek Ordynacki. Zgodnie z analizą, gdzie głównie brano pod uwagę wyburzenia - wykup siedlisk, zabudowań czyli tzw. skutki społeczne - wariant W3 nie wymaga wykonywania wyburzeń pod budowę drogi ekspresowej i maksymalnie chroni istniejącą zabudowę. Zgodnie z raportem i stanowiskiem Inwestora Wariant W3 jest najkorzystniejszym wariantem pod względem uwarunkowań środowiskowych, nie wymaga wyburzeń istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz jest wariantem najtańszym i najkrótszym do realizacji. Zaprojektowanie dodatkowych dróg dojazdowych na następnych etapach projektowania wyeliminuje problem dojazdu do posesji.

Z uwagi na powyższe wnioski o wybór wariantu W1 przebiegu planowanej drogi przez Łążek Ordynacki nie został uwzględniony.

W odpowiedzi do części nie objętej opracowaniem dotyczącym odcinka planowanej obwodnicy m. Janowa Lubelskiego w ciągu planowanej drogi ekspresowej S19 w oparciu o stanowisko Inwestora:

Ad.1 Budowa dróg innych kategorii niż droga krajowa nie leży w gestii Inwestora. Budowa nowych połączeń należy do właściwego Zarządcy Drogi.

Ad.2 Inwestor nie przewiduje budowy dodatkowych wiaduktów na odcinku pomiędzy projektowanymi MOP-ami, a przejazdem w ciągu ul. Targowej w m. Ruda. Na omawianym odcinku odległość pomiędzy projektowanymi wiaduktami w m. Zaliniec i Ruda wynosi ok. 4,0 km.

Ad.3 Inwestor nie przewiduje budowy dodatkowych wiaduktów na odcinku pomiędzy projektowanymi przejazdem w ciągu ul. Targowej w węzłem „Jonaki.” Długość powyższego odcinka drogi ekspresowej to ok. 4,0 km.

Uszczegółowienie dalszych rozwiązań projektowych nastąpi na etapie dalszych prac projektowych tj. w pierwszej kolejności opracowania aktualizacji Koncepcji Programowej w oparciu o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz wnioski jednostek samorządowych, mieszkańców i inne.

Ad. VI dot. uwag - *Jolanta Kalinowska, Radosław Tomasiak*

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa na zarządzającym drogą spoczywa obowiązek dotrzymania standardów środowiska, między innymi dotrzymania wartości poziomów hałasu w środowisku. Działki nr 670/15, 670/16 wraz z budynkami na niej usytuowanymi znajdują się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania w zakresie hałasu zarówno w porze dnia i nocy dla horyzontu czasowego na rok 2014 oraz 2034 bez zastosowania urządzeń zabezpieczających. Zaproponowane środki ochrony w postaci ekranów akustycznych na wysokości posesji zostały zaprojektowane w taki sposób, że są dotrzymane standardy poziomów hałasu dla zabudowy chronionej. Jednocześnie na wysokości posesji został zaproponowany punkt pomiaru hałasu w ramach analizy porealizacyjnej, która określi rzeczywiste oddziaływanie akustyczne projektowanej drogi na etapie jej użytkowania. Na dalszym etapie przygotowania inwestycji tj. na etapie projektu budowlanego zostanie przeprowadzona ponowna ocena oddziaływania na środowisko, w ramach której zastosowane zabezpieczenia akustyczne zostaną zweryfikowane w świetle obowiązujących przepisów prawa w tym zakresie, co może mieć znaczny wpływ na ilość jak i parametry zastosowanych ekranów akustycznych.

Na obecnym etapie nie przewiduje się zmian przebiegu trasy dla wariantu preferowanego. Przy ustalaniu przebiegu ostatecznego wariantu, którego dotyczy wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniane były m.in. wyniki konsultacji społecznych, opinie jednostek samorządowych, nadleśnictw. Analiza wyboru wariantu uwzględnia warunki techniczne, wszystkie uzyskane opinie oraz określenie analiz wpływu na środowisko, które to analizy zostały przeprowadzone w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

W raporcie dokonano szczegółowych analiz w zakresie oddziaływania projektowanej drogi na różne elementy środowiska. Jednym z elementów dokonanych analiz jest oddziaływanie projektowanej drogi na powietrze. Wykonane analizy wykazały, że ewentualne stężenie zanieczyszczeń powietrza powstające w wyniku eksploatacji drogi nie przekroczy dopuszczalnych norm i nie będzie miało

wpływu na stan sanitarny powietrza na wysokości istniejącej zabudowy i zamknie się w granicach pasa drogowego projektowanej drogi ekspresowej S19.

Przepisy ustawy Prawo ochrony środowiska (t. j. DZ.U. z 2013r., poz. 1232) nie obejmują standardów jakości środowiska w zakresie emisji wibracji, drgań, w związku z czym nie ma podstawy do prowadzenia badań i analiz w tym zakresie. Organem właściwym w sprawie oddziaływania drgań wynikających z ruchu pojazdów samochodowych na strukturę istniejącego budynku jest Inspektorat Nadzoru Budowlanego.

W kwestii ewentualnego wykupu nieruchomości Inwestor przedstawił informację tj.: w myśl art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tj. Dz.U. z 2013r., poz. 687) w przypadku, gdy pod budowę drogi została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest zobowiązany do nabycia, na wniosek właściciela, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tej części nieruchomości. Właściciele będą mogli wystąpić do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z wnioskiem o wykup pozostałej części. Do przesłanek nabycia nieruchomości w wyżej opisanym trybie, należy także zaliczyć nabycie części nieruchomości, na której znajdowały się obiekty, bez których działka utraciłaby swój dotychczasowy charakter i nie ma możliwości doprowadzenia działki do stanu, w którym może ona pełnić swoje dotychczasowe funkcje.

W związku z powyższym obecny etap przygotowania inwestycji nie obejmuje kwestii ewentualnych wykupów nieruchomości. Dlatego też w oparciu o przeprowadzone analizy brak jest podstaw do wskazania ww. nieruchomości do wykupu z tytułu tak bliskiej lokalizacji w stosunku do projektowanej drogi ekspresowej. Obecny etap prac projektowych wskazuje ogólne parametry projektowanej drogi (nasypy, ekrany), których uszczegółowienie nastąpi na etapie opracowania projektu budowlanego i wykonawczego, w oparciu o które to dokumentacje zostanie przeprowadzona powtórna ocena oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko na etapie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Jednym z jej elementów będzie ocena oddziaływania w/w drogi na tereny przyległe w tym również na ww. nieruchomość. Wyniki dokonanych na tym etapie analiz w tym również w kwestii ewentualnego zasłaniania istniejącej zabudowy przez wysoki nasyp (o parametrach wskazanych w projekcie budowlanym) będą podstawą do podejmowania dalszych decyzji, w zakresie minimalizowania uciążliwości spowodowanych budową w/w drogi ekspresowej.

Strony korzystając z uprawnień wynikających z art.10 §1 Kpa, wniosły następujące wnioski:

1. *wnoszący - p. Mirosława Krysa*

- udziału na prawach strony (art.28 kpa) oraz obowiązku określania stron postępowania przez organ prowadzący postępowanie przedstawiając przesłanki przemawiające o oddziaływaniu na nieruchomość (dot. dz. nr ew. 479/5 m. Niedzwica Duża) tj. bliskie sąsiedztwo inwestycji od nieruchomości co wiązać się będzie z pogorszeniem/zmianą klimatu akustycznego na nieruchomości, ingerencji w krajobraz (obecnie pola uprawne), spływ wód opadowych z planowanej inwestycji na nieruchomość, wzmożony ruch pojazdów na plac budowy drogą powiatową (oddalona ok.80m) i drogą gminą (ok. 20m), ograniczenie możliwości dalszego swobodnego korzystania z nieruchomości.

2. *wnoszący - p. Bogdan Startek Radny Miejski w imieniu mieszkańców Łążek Ordynacki*

- uznanie jako najlepszy z rozpatrywanych wariantów drogi S19 na odcinku od km 394+330 do granicy woj. lubelskiego i podkarpackiego wariantu I jako rozwiązania dogodnego dla lokalnego społeczeństwa.

3. *wnoszący - p. Zofia Stryczek w imieniu mieszkańców*

- podtrzymują wnioski zawarte w pismach z dnia 12 i 17 czerwca 2013r. w kwestii wyboru wariantu przebiegu planowanej drogi przez m. Łążek Ordynacki, z uwagi że ma większe znaczenie dla ochrony zwierząt i przyrody a nie dla mieszkańców.

4. *wnoszący: Burmistrz Janowa Lubelskiego*

- rozpatrzenie złożonych wniosków i uwag zawartych w piśmie z dnia 11.06.2013r., znak: PG.670.1.2013.KZ5 oraz uwag i wniosków mieszkańców wsi Łążek Ordynacki przedstawionych w pismach z dnia 7 i 12 czerwca 2013r.

Ad.1

Stanowisko organu zostało przedstawione w piśmie z dnia 20.11.2013r., skierowanym do wnoszącego.

Ad.2

Stanowisko organu zostało przedstawione w piśmie z dnia 02.12.2013r., skierowanym do wnoszącego.

Ad. 3, Ad.4

Stanowisko organu zostało przedstawione w niniejszej decyzji w obszarze dot. uwag wniesionych w ramach udziału społeczeństwa.

Porównanie analizowanych wariantów

W raporcie przedstawiono analizę inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S-19 granica państwa - Białystok - Lublin - Nisko - Rzeszów - Barwinek - granica państwa na odcinku koniec obwodnicy Lublina - granica woj. lubelskiego i podkarpackiego.

Omawiane przedsięwzięcie zostało podzielone na trzy części: Część A, Część B oraz Obwodnicę Kraśnika.

Przy wyborze wariantów oceniano poszczególne elementy środowiska dla każdego z wariantów tj. całkowita długość trasy, odcinki przechodzące przez zwartą zabudowę, przechodzące przez tereny leśne, rolne i sady, tereny łąkowe i pastwiskowe, nieużytki i tereny chronione.

Analizowano i oceniano wpływ planowanej inwestycji (poszczególnych wariantów) na komponenty środowiska tj. ludzi, dobra materialne, obszary Natura 2000 oraz obszary poza Naturą 2000 (siedliska, rośliny, stanowiska zwierząt), wody powierzchniowe i podziemne, powierzchnie ziemi, zabytki, archeologia, obszary chronione cennie przyrodniczo.

Część A obejmuje odcinek drogi ekspresowej S-19 od końca obwodnicy m. Lublin do początku obwodnicy m. Kraśnik o łącznej długości ok. 31,5 - 33 km. W raporcie przedstawiono 5 wariantów trasy: Wariant I, Wariant IV, Wariant IVa, Wariant wynikowy WW i Wariant wynikowy uzupełniony WWU.

Realizacja inwestycji w znacznej mierze ograniczy wpływ drogi na obszary zabudowane oraz spowoduje ograniczenie wpływu hałasu na mieszkańców miejscowości sąsiadujących z istniejącą drogą. Najkrótszy przebieg w terenie zabudowanym mają warianty IV, WWU, dalej WW i IVa.

Porównując warianty inwestycyjne największą ilość wyburzeń przewiduje się w przypadku realizacji wariantu I, najmniejszą zaś w przypadku realizacji wariantu WW i WWU. Ilość wyburzeń w wariantcie I jest ponad dwukrotnie większa niż w wariantach WW i WWU. W celu ochrony budynków mieszkalnych przed ponadnormatywnym hałasem przewiduje się zastosowanie ekranów akustycznych. Analiza rozprzestrzeniania hałasu wykazała, że w roku 2014 wszystkie budynki zostaną skutecznie chronione, natomiast w roku 2034 pozostają pojedyncze budynki w ponadnormatywnym oddziaływaniu hałasu. Warianty WW i WWU są akceptowane społecznie. Wariant WWU przewiduje wariantowy układ węzła Strzeszkowice. Wariant podstawowy pozostawia wewnątrz węzła zabudowania mieszkalne, co może stanowić realną uciążliwość dla mieszkańców. Wariant dodatkowy natomiast posadowiony jest pośród pól w oddaleniu od zabudowań.

Wpływ na florę i faunę obszarów Natura 2000 - żaden z analizowanych wariantów przedsięwzięcia nie koliduje i nie sąsiaduje z obszarami sieci Natura 2000.

W otoczeniu inwestycji zinventaryzowano siedliska przyrodnicze i gatunki ujęte w „Dyrektywie Siedliskowej”. Najwięcej „kolizji” ze stanowiskami roślin chronionych odnotowano w przypadku wariantu IV. Wpływ inwestycji na nie określono jako nieznaczący. Inwestycja przebiega przez tereny leśne wymagające wycinki. Przewiduje się, iż najmniej drzew ulegnie wycince przy realizacji wariantu WWU, najwięcej zaś przy budowie wariantu IVa.

Poszczególne warianty planowanej inwestycji przechodzą zarówno przez obszary leśne, jak i przecinają ciekły wód powierzchniowych stanowiące korytarze ekologiczne, oraz przez obszary węzłowe. Realizacja każdego z wariantów powoduje przecinanie szlaków migracji zwierząt.

W celu minimalizacji wpływu przewiduje się realizację przejść dla zwierząt. Budowa przejść dla zwierząt dla każdego z analizowanych wariantów inwestycyjnych wystąpi w podobnym zakresie.

Projektowane warianty drogi S-19 kolidują z ciekami powierzchniowymi: Ciemięga, Nędznica, Urzędówka, które należą do III i IV klasy czystości. Występują również kolizje z lokalnymi ciekami bez nazwy. Do obszarów zlewni chronionych należą zlewnie rzek: Nędznicy i Urzędówki. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji ani też w pobliżu jej przebiegu nie zlokalizowano ujęć wód powierzchniowych. Ochronę wód powierzchniowych stanowić będzie odpowiednio dobrany system odwodnienia.

Wszystkie warianty planowanej inwestycji biegną w granicach zbiornika GZWP 406. Jest to zbiornik szczelinowo-porowy, a jego poziom wodonośny stanowią utwory kredowe. Jakość wód tego zbiornika

jest dobra, często nie wymaga uzdatnienia. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji ani też w pobliżu jej przebiegu nie zlokalizowano ujęć wód podziemnych ani też stref ochronnych tych ujęć. Ochronę środowiska gruntowo-wodnego zapewni odpowiedni system odwodnienia.

Inwestycja koliduje na odcinku ok. 1,5 km z Kraśnickim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Istniejąca droga natomiast przebiega w obszarze na odcinku ok. 2,2 km. Korytarze wariantów I, IVa i WW przebiegają w obszarze śladem istniejącej drogi. Inwestycja przebiega ponadto przez tereny stanowiące zaplecza wypoczynkowe Lublina.

Wśród form użytkowania terenu na obszarze inwestycji przeważają użytki rolne zwaloryzowane jako średnio-dobre i dobre. Stanowią one ok. 80- 90% przebiegu trasy w zależności od wariantu. Oddziaływanie analizowanej drogi na powierzchnię ziemi oraz glebę wystąpi w postaci zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza oraz do wód. Ochronę środowiska gruntowo-wodnego stanowić będzie odpowiednio dobrany system odwodnienia. Natomiast w zakresie zanieczyszczeń powietrza nie przewiduje się potrzeby stosowania środków minimalizujących. Stężenia zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji drogi nie będą miały wpływu na stan sanitarny powietrza w analizowanym rejonie.

W rejonie planowanej inwestycji znajdują się złoża surowców mineralnych, w gm. Niedzwica Duża. Wariant I na przebiegu ok. 100m w km ok. 14+950 koliduje z nieeksploatowanym udokumentowanym złożem glinki. W bezpośrednim sąsiedztwie złoża biegnie droga istniejąca (335+690 km), która w omawianym miejscu pokrywa się ze śladem ww. wariantu I.

W rejonie inwestycji występują obiekty zabytkowe, żaden z nich nie koliduje z inwestycją. Najbliżej zlokalizowane obiekty znajdują się w odległości powyżej 100m od tras poszczególnych wariantów. W gm. Niedzwica Duża m. Obroki znajduje się zespół dworsko-parkowy, dla którego została wyznaczona pośrednia strefa ochrony konserwatorskiej. Strefa koliduje z wariantem I (21+080 km). Pozostałe warianty są odsunięte od wyznaczonej strefy o ok. 80 m. Zmiana funkcji a także wszelka działalność budowlana mogąca zmienić wygląd obiektu, jego otoczenie lub widok na obiekt winna być opiniowana przez właściwe służby konserwatorskie. Na terenach położonych w strefie zabrania się zmian zabytkowej struktury przestrzennej, gabarytów, linii zabudowy, dominant, historycznego układu zieleni komponowanej, wód, rzeźby terenu.

W obrębie analizowanej inwestycji zlokalizowano stanowiska archeologiczne. Zarejestrowane stanowiska archeologiczne stanowią w większości pozostałości osad, ślady osadnictwa z pradziejowego i wczesnośredniowiecznego. Najwięcej - 6 kolizji występuje w wariantach I. Pojedyncze kolizje odnotowano w wariantach WWU, IV, IVa oraz WW.

Część B obejmuje odcinek drogi ekspresowej S-19 od końca obwodnicy Kraśnika do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego, o łącznej długości ok. 30,8 - 39,4 km. W opracowaniu przedstawiono 5 wariantów trasy: wariant 1, wariant 2, wariant 3, wariant 4, wariant 5 oraz 2 podwarianty nazwane W1P i W4P - stanowiące alternatywne przejścia wariantów W1 i W4 w otoczeniu obszaru Natura 2000 „Polichna”, „Lasy Janowskie”, „Uroczyska Lasów Janowskich”.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej oraz analizy oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 - „Lasy Janowskie”, „Uroczyska Lasów Janowskich”, stwierdzono znaczące negatywne oddziaływanie wariantów 1/1P, 4/4P i 5. Biorąc pod uwagę zapisy Art. 34 ust. 1 Ustawy o ochronie przyrody decyzja o dopuszczeniu do realizacji przedsięwzięcia w przypadku jego negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin lub zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony dany obszar Natura 2000 przy zastrzeżeniu wykonania kompensacji przyrodniczej może zostać wydana jeżeli „przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych (...)”. Na analizowanym terenie istnieją warianty alternatywne do wariantów 1/1P, 4/4P i 5 tzn. warianty 2 i 3, które nie wykazują znaczącego negatywnego oddziaływania na siedliska i gatunki chronione na obszarach Natura 2000 oraz nie wywierają wpływu na integralność tych obszarów.

W związku z powyższym warianty 1/1P, 4/4P i 5 zostały wykluczone z analizy wielokryterialnej.

Realizacja inwestycji w znacznej mierze ograniczy wpływ drogi na obszary zabudowane oraz spowoduje ograniczenie wpływu hałasu na mieszkańców miejscowości sąsiadujących z istniejącą drogą. W celu ochrony budynków mieszkalnych przed ponadnormatywnym hałasem przewiduje się zastosowanie ekranów akustycznych. Analiza rozprzestrzeniania hałasu wykazała, że w roku 2014 wszystkie budynki zostaną skutecznie chronione. Natomiast w roku 2034 pozostają pojedyncze budynki w ponadnormatywnym oddziaływaniu hałasu.

Wszystkie analizowane warianty przedsięwzięcia przecinają obszary Natura 2000, tj. obszar Natura 2000 „Lasy Janowskie” oraz obszar „Uroczyska Lasów Janowskich”. Ponadto w otoczeniu inwestycji znajduje się obszar „Polichna”. Wybór właściwego wariantu ma kluczowe znaczenie dla zachowania właściwego stanu ochrony fauny i flory obszarów Natura 2000.

Realizacja inwestycji w wariantach 2 i 3 w obrębie Lasów Janowskich polega na wykorzystaniu korytarza istniejącej drogi DK19. W pasie zajętości pod inwestycję nie stwierdzono stanowisk gatunków, dla których obszar został powołany.

Dla gatunków kluczowych (głuszc i bocian czarny) dla Obszaru Lasy Janowskie wyznaczone zostały strefy ochrony ww. gatunków w celu ochrony siedlisk gatunków. W przypadku realizacji wariantu 1/1P i wariantów 4/4P i 5 dojdzie do naruszenia ostoi głuszc.

Naruszenie granic ostoi i jednocześnie fragmentu siedliska gatunku rzędu kilku procent, jak i zbliżenie się do terenów wykorzystywanych jako lęgowe przez głuszc należy uznać za znaczące oddziaływanie na gatunek będący przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000. W wariantcie 3 fragment ostoi zajęty pod drogę przylega do drogi istniejącej. Odcięty „róg” ostoi nie stanowi siedliska gatunku, ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo istniejącej drogi DK19, w związku z czym oddziaływanie to ma charakter nieznaczający. Realizacja wariantu 2 nie powoduje naruszenia granic żadnej z ostoi.

Zakres prac planowanych w związku z realizacją wariantów 2 i 3 biegnących w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 19 przewiduje wycinkę fragmentów lasów lęgowych. W żadnym z analizowanych wariantów inwestycyjnych nie stwierdzono znaczącego negatywnego wpływu na podmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz na jego integralność.

Nie stwierdzono znaczącego oddziaływania wariantów 2 i 3 na siedliska przyrodnicze obszaru Natura 2000 Uroczyska Lasów Janowskich, w tym siedliska będące przedmiotem ochrony, żadnego z analizowanych wariantów, ze względu na powszechność występowania na analizowanym obszarze, mały procent niszczonej powierzchni w stosunku do powierzchni całkowitych siedlisk w obszarze oraz w niektórych przypadkach ze względu na średnią reprezentatywność płatów i stopień zachowania struktury i funkcji.

Analizując oddziaływania pośrednie wariantów możliwych do realizacji (2 i 3) na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 należy stwierdzić, iż będą one związane z emisją hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza emitowanych zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, z możliwymi zmianami stosunków wodno-gruntowych oraz powstaniem bariery ekologicznej dla gatunku migrującego (wilka).

W zakresie wpływu na siedliska przyrodnicze największym zagrożeniem są potencjalne zmiany warunków wodno-gruntowych w obrębie siedlisk przyrodniczych, których funkcjonowanie zależne jest od poziomu wód gruntowych. Nie przewiduje się, by zaproponowane rozwiązania techniczne odwodnienia trasy wpłynęły w jakikolwiek sposób na zaburzenie dotychczasowego reżimu wodnego cieków. Dla siedlisk przyrodniczych, tj.: ciepłolubnych muraw napiaskowych i świeżych łąk kośnych nie przewiduje się negatywnych oddziaływań pośrednich wynikających z realizacji drogi ekspresowej S19, przy wariantcie 2 część muraw będzie zniszczona.

W zakresie wpływu na gatunki zwierząt będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 (wilk, wydra) czynnikiem stresowym będzie obecność maszyn i ludzi podczas prowadzonych prac budowlanych oraz związana z tym emisja hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza emitowanych zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Wpływ inwestycji na gatunki zwierząt i ich siedliska, określono jako nieznaczający, możliwy do minimalizacji przy przestrzeganiu wskazań wynikających z Raportu, m.in. w zakresie zastosowania odpowiedniej ilości przejść dla zwierząt i wygrodzeń ochronnych pomiędzy nimi. Oddziaływanie na gatunki roślin na analizowanym odcinku oceniono jako nieznaczające lub możliwe, ale trudne do jednoznacznego określenia ze względu na niewielki procent niszczonej powierzchni w skali kraju i regionu. Niszczenie to nie zagraża w żaden sposób funkcjonowaniu lokalnych populacji roślin i ma charakter nieznaczający.

W obecnym kształcie inwestycja budowy drogi S19 nie koliduje z granicami obszaru Natura 2000 „Polichna”, w związku z czym siedliska przyrodnicze i populacje chronionych gatunków roślin nie są zagrożone. Inwestycja sąsiaduje z w/w obszarem we wszystkich analizowanych wariantach w km 364+300 -366+730 w odległości minimalnej ok. 260 - 280m. W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się negatywnego wpływu na siedliska stanowiące przedmiot ochrony obszaru.

Realizacja inwestycji wg wariantu 2 (części B) wymagałaby na wysokości Łązka Ordynackiego przełożenia koryta i częściowej regulacji rzeki Biała. Rozpatrywano trzy warianty przełożenia:

Wariant A wymaga budowy dużego obiektu mostowego nad korytem Biała i drogą gminną jednocześnie wiąże się to z poprowadzeniem drogi na wysokim nasypie o wysokości 9-10m. Całość konstrukcji wywierala będzie z tego powodu odpowiednio większy nacisk na podłoże, które jest podmokłe i bagniste, a tym samym słabonośne. W związku z tym, posadawianie wysokich nasypów mogłoby być problemem, konieczna byłaby melioracja prowadząca do osuszenia terenu, co mogłoby spowodować zmianę stosunków gruntowo-wodnych. Efektem byłoby obniżenie zwierciadła wód gruntowych powodujące przekształcenia w charakterze terenu i porastającej go roślinności, w tym cennych siedlisk przyrodniczych. Prawidłowe ukształtowanie skarp nasypu wymaga zajęcia większej powierzchni terenu niż warianty alternatywne. Poza tym prowadzenie drogi ekspresowej na wysokim nasypie pogorszy walory krajobrazowe analizowanego obszaru.

W tym wariantcie jest najmniejsza ingerencja w rzekę, Jest to jednak wariant najdroższy i technicznie najtrudniejszy.

Wariant B wymaga przeprowadzenia prac regulacyjnych na długości ponad kilometrowego odcinka rzeki, wybudowania obiektu mostowego w ciągu drogi ekspresowej nad przełożonym korytem i zasypiania fragmentu istniejącego koryta. Likwidacja dotychczasowego koryta rzeki spowodowałaby spadek warunków siedliskowych ichtiofauny do czasu „unaturalnienia” nowego koryta.

Wariant C zakłada rozdzielenie istniejącego koryta rzeki Biała na dwa „stare” i „nowe”. Efektem czego nie byłoby konieczności całkowitej likwidacji i zasypiania dotychczasowego koryta ciek.

W wariantcie tym droga gminna przechodzi nad drogą główną. Istniejący most w ciągu drogi gminnej zostaje zlikwidowany a nowy (wysoki most) przesunięty w kierunku zachodnim. Pod nim zlokalizowane będzie koryto rzeki prowadzone równoległe do nasypu drogi głównej. Droga główna projektowana będzie na niskim nasypie. Nasyp przy terenach zabudowanych stanowić będzie budowlę ciągłą (bez mostów) a koryto rzeki przebiegać będzie po stronie przeciwnej jak zabudowania.

Regulacja koryta rzek obejmie odcinki:

rzeki Białki od km 395+765 do km 397+393 (1628 m) ze strony wschodniej nasypu na stronę zachodnią. Stare koryto rzeki pozostanie po wschodniej stronie nasypu, utrzymując stałe przepływy dla zapewnienia wcześniejszego ekosystemu. Zamiast mostu M30 km 396+020 rzekę można będzie przepuścić przepustem. Przed nim po zachodniej stronie byłaby budowla regulująca i rozdzielająca wodę na oba koryta - stare i nowe.

W każdym z trzech wariantów powtarza się odcinek rzeki od km 396+747 do km 397+393, którego regulacja jest wymagana w celu poprowadzenia wariantu 2 drogi S19. Przełożenie istniejącego koryta wymaga wykopania nowego koryta odcinka rzeki.

Inwestor składając wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazał jako wariant preferowany do realizacji wariant WWU z rozwiązaniem węzła Strzeszkowice według wariantu dodatkowego (dla części A), wariant 1 (dla obwodnicy Kraśnika), wariant 2 z przełożeniem rzeki Białka wg wariantu C (dla części B).

Z uwagi na fakt, że realizacja wariantu 2 na odcinku B w rejonie miejscowości Łązek Ordynacki powodować będzie istotną ingerencję budowlaną na obszarze JCWP „Biała” spowodowaną:

- koniecznością przebudowy koryta rzeki Białej (wariant C) na długości około 780 m, budowy kanału ulgi na długości ok. 800 m oraz przebudowy koryta rzeki Ciechocinki na długości około 200 m;
- częściową wymianą gruntów oraz zabiegów wzmacniających zarówno konstrukcję nasypu, jak i podłoże w dolinie rzeki Białej;
- nasyp drogowy na analizowanym odcinku zlokalizowany będzie w centralnej części doliny – tym samym w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (Q1%),

W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Inwestor dokonał zmiany wariantu preferowanego planowanej trasy na odcinku B, tj.:

- od początku odcinka B, tj. od km 362+784 do km 393+850 wg wariantu 2;
- przejście wariantu 2 w wariant 3 - od km 393+850 wariantu 2 do km 394+330 wariantu 3;
- od km 394+330 wariantu 3 do końca odcinka B, tj. do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego wg wariantu 3.

Zmieniony wariant w rejonie Łązka Ordynackiego nie będzie powodować zmian morfologicznych doliny rzeki Białej oraz Ciechocinki jak miało miejsce w wariantcie 2 z przełożeniem rzeki Białej wg wariantu C.

Poszczególne warianty planowanej inwestycji przechodzą zarówno przez obszary leśne, jak i przecinają ciekły wód powierzchniowych stanowiące korytarze ekologiczne, o różnym stopniu

ważności: lokalnym, krajowym, międzynarodowym oraz przez obszary węzłowe o randze międzynarodowej. Realizacja każdego z wariantów powoduje przecinanie szlaków migracji zwierząt. Budowa przejść dla zwierząt dla każdego z analizowanych wariantów wystąpi w podobnym zakresie. Realizacja inwestycji w którymkolwiek wariantcie inwestycyjnym spowoduje konieczność likwidacji fragmentu płatów siedliska grądu subkontynentalnego w Lesie Mosty. Budowa drogi wg wariantów 2 i 3 wymaga wycięcia pasa lasu przylegającego do drogi istniejącej. Likwidacja ta stanowi poniżej 0,1% całkowitej powierzchni płatów siedliska w tym rejonie. W związku z tym, wpływ uznano za nieznaczący. W wyniku realizacji wariantu 2 ponadto zniszczeniu może ulec: poniżej 1% płatu siedliska 9130-3 żyzna buczyna, ok. 2,2% płatu kwaśnej buczyny niżowej.

Nie stwierdzono znaczącego oddziaływania na siedliska przyrodnicze, w tym siedliska priorytetowe, żadnego z wariantów poza obszarami Natura 2000, ze względu na powszechność występowania na analizowanym obszarze, mały procent niszczonej powierzchni w stosunku do powierzchni całkowitych płatów oraz, w niektórych przypadkach, ze względu na średnią reprezentatywność płatów i stopień zachowania struktury i funkcji.

Zinventaryzowano stanowiska gatunków chronionych zwierząt (ssaki, ptaki, płazy, bezkręgowce) będące w kolizji z przebiegiem trasy poszczególnych wariantów. Biorąc pod uwagę częstość występowania gatunków na analizowanym obszarze oraz stan populacji krajowej oraz niewielką skalę niszczenia siedlisk, wpływ inwestycji określono jako nieznaczący, możliwy do minimalizacji przy przestrzeganiu wskazań wynikających z Raportu.

Nieuniknione jest niszczenie stanowisk roślin chronionych zlokalizowanych wzdłuż całej analizowanej trasy. Oddziaływanie to oceniono jako nieznaczące lub możliwe, ale trudne do jednoznacznego określenia. Inwestycja przebiega przez tereny leśne na długości ok. 30% wariantu 3 oraz ok. 25% wariantu 3. W związku z tym budowa drogi wymagać będzie wycinki.

Projektowane warianty drogi S-19 kolidują z ciekami powierzchniowymi: Sanna, Biała, Trzebiesz, które należą do IV klasy czystości. Występują również kolizje z lokalnymi ciekami bez nazwy. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji ani też w pobliżu jej przebiegu nie zlokalizowano ujęć wód powierzchniowych. Inwestycja nie przebiega nad głównymi zbiornikami wód podziemnych. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji ani też w pobliżu jej przebiegu nie zlokalizowano ujęć wód podziemnych ani też stref ochronnych tych ujęć. Najbliżej zlokalizowane ujęcie znajduje się w odległości ok. 180m od drogi w m. Polichna, gm. Szastarka. Ochronę środowiska gruntowo-wodnego zapewni odpowiedni system odwodnienia.

Inwestycja przebiega poprzez Park Krajobrazowy Lasy Janowskie na odcinkach ok. 5,5 km wariantu 2 oraz ok. 5,7 km wariantu 3. Droga istniejąca również przebiega przez ww. Park na odcinku ok. 5,3 km. Inwestycja jak również droga istniejąca kolidują także z terenem Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu na odcinku ok. 4 km, na terenie którego położony jest obszar cenny przyrodniczo - Las Mosty. Ponadto inwestycja przebiega przez Lasy Janowskie – obszar wysokich walorów przyrodniczych przeznaczony do ograniczonego użytkowania turystycznego, podporządkowanego wymogom konserwatorskim.

Wśród form użytkowania terenu na obszarze inwestycji przeważają użytki rolne zwaloryzowane jako średnio-dobre i dobre. Stanowią one od ok. 60% do 68% przebiegu trasy analizowanych wariantów. Oddziaływanie analizowanej drogi na powierzchnię ziemi oraz glebę może odbywać się za pośrednictwem zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza oraz do wód. Ochronę środowiska gruntowo-wodnego stanowić będzie odpowiednio dobrany system odwodnienia. Natomiast w zakresie zanieczyszczeń powietrza nie przewiduje się potrzeby stosowania środków minimalizujących to oddziaływanie ponieważ na podstawie przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że stężenia zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji drogi nie będą miały wpływu na stan sanitarny powietrza w analizowanym rejonie.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń dokonanych dla założonego poziomu ruchu dla 2008r. (stan istniejący) oraz dla prognozy dla 2014 i 2034 r. stwierdzono, że stężenia zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji drogi nie będą miały wpływu na stan sanitarny powietrza w analizowanym rejonie.

W obrębie planowanej inwestycji znajdują się obiekty zabytkowe. Niektóre z nich kolidują z inwestycją, tj. gm. Szastarka, m. Polichna I (Podlesie) 2 mogiły zbiorowe ludności żydowskiej z II wojny światowej. Jedna z mogił, zlokalizowana po stronie prawej istniejącej drogi, koliduje z wariantem 3. Pozostałe warianty mijają obiekt po stronie lewej w odległości nie mniej niż ok. 3,5m; gm. Janów Lubelski m. Pikule - miejsce pamięci narodowej - pomnik z 1965 r. upamiętniający mord mieszkańców wsi Pikule dokonany przez Niemców w 1942 r. koliduje z wariantem 2 (391+520 km).

oraz 3 (390+600 km). Wybór wariantu nie kolidującego z mogiłą oraz przeniesienie pomnika w bezpieczne miejsce w otoczeniu inwestycji ograniczy istotnie wpływ na wskazane obiekty. W obrębie analizowanej inwestycji zlokalizowano stanowiska archeologiczne, które stanowią w większości pozostałości osad, ślady osadnictwa z pradziejowego i wczesnośredniowiecznego. W wariantach 2 i 3 odnotowano pięć, a w wariantach 1 i 3 trzy kolizje ze stanowiskami archeologicznymi.

Wszystkie warianty przebiegają w sąsiedztwie obszaru „Polichna” w odległości minimalnej ok. 260 - 280 m, będącego częścią kompleksu leśnego „Mosty”, obszaru Lasy Janowskie i Uroczyska Lasów Janowskich. Warianty 2 i 3 przebiegają poprzez kompleks w korytarzu istniejącej drogi nr 19, a ich realizacja wiązać się będzie z koniecznością wycinki pasa lasu i czasowym zakłóceniu bytowania i migracji zwierząt. Budowa odpowiednich urządzeń zabezpieczających szlaki migracyjne, takie jak przejścia dla zwierząt, przepusty i ogrodzenia siatką ograniczy negatywne oddziaływanie na zwierzęta w tym rejonie.

Ponadto inwestycja przebiega poprzez Park Krajobrazowy Lasy Janowskie na odcinkach ok. 5,5 km wariantu 2 i ok. 5,7 km wariantu 3. Należy zaznaczyć, iż droga istniejąca również przebiega przez ww. Park na odcinku ok. 5,3 km. Ponadto inwestycja koliduje z terenem Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu na odcinku ok. 4 km. Wszystkie warianty inwestycyjne części B przebiegają przez ten obszar w korytarzu istniejącej drogi na odcinku ok. 2,6 km.

Obwodnica Kraśnika obejmuje wykonanie obwodnicy m. Kraśnik w ciągu drogi krajowej nr 74 z obwodnicą Kraśnika w ciągu drogi ekspresowej S19, z uwzględnieniem łącznika klasy Z, długości ok. 0,4 km. Łączna długość odcinka wynosi ok. 9,0 - 10,5 km. W opracowaniu przedstawiono 3 warianty trasy: wariant 1, wariant 1A, wariant 2.

Realizacja inwestycji w znacznej mierze ograniczy wpływ drogi na obszary zabudowane oraz spowoduje ograniczenie wpływu hałasu na mieszkańców miejscowości sąsiadujących z istniejącą drogą. Wszystkie analizowane warianty obwodnicy Kraśnika w podobnym zakresie przebiegają przez tereny zabudowane, które stanowią ok. 4-5% długości trasy. Ilość przewidywanych wyburzeń również jest podobna. Wariant 2 jednak przewiduje likwidację największej liczby budynków mieszkalnych. W celu ochrony budynków mieszkalnych przed ponadnormatywnym hałasem przewiduje się zastosowanie ekranów akustycznych. Analiza rozprzestrzeniania hałasu wykazała, że w roku 2012 wszystkie budynki zostaną skutecznie chronione. Natomiast w roku 2032 pozostają pojedyncze budynki w ponadnormatywnym oddziaływaniu hałasu. Przebieg obwodnicy wg wariant 1 jest akceptowany społecznie.

Żaden z analizowanych wariantów przedsięwzięcia nie koliduje i nie sąsiaduje z obszarami sieci Natura 2000. W bezpośrednim otoczeniu wariantu 1, 1A i 2 nie zainwentaryzowano stanowisk ptaków chronionych. Ze względu na odległość zainwentaryzowanych stanowisk nie przewiduje się znaczącego oddziaływania inwestycji. W obrębie Lasu Rudki, w najbliższym sąsiedztwie projektowanych przebiegów (wariant 1, 1A i 2) wykazano liczne ślady bytowania dzika i jelenia szlachetnego. W dolinach rzek i potoków oraz w miejscach wilgotnych, zabagnionych zlokalizowano stanowiska płazów i gadów chronionych.

Nie stwierdzono gatunków ssaków, gadów i ryb wymienianych w załącznikach II i IV Dyrektywy Siedliskowej. Realizacja każdego z wariantów powoduje przecinanie szlaków migracji zwierząt. W wariantach 1 i 1A zaplanowano budowę 2 przejść dla zwierząt, dla wariantu 2 budowę 1 przejścia. Na analizowanym odcinku zlokalizowano stanowiska wawrzynka wilczelyko, gatunku rośliny objętego ścisłą ochroną gatunkową. Stanowiska rośliny występują w rozproszeniu na całej długości wariantów 1, 1A i 2 w granicach lasu Rudki. Inwestycja przebiega przez tereny leśne wymagające wycinki. Przewiduje się, iż budowa obwodnicy Kraśnika według wariantu 2 spowoduje wycięcie ok. 7ha lasów więcej w porównaniu do wariantów 1 i 1A.

Projektowane warianty drogi S-19 kolidują z rzeką Wyźnica, która prowadzi wody IV klasy czystości. Występują również kolizje z lokalnymi ciekami bez nazwy. Zlewnia rzeki Wyźnicy należy do obszarów zlewni chronionych. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji ani też w pobliżu jej przebiegu nie zlokalizowano ujęć wód powierzchniowych.

Wszystkie warianty planowanej inwestycji biegną w granicach zbiornika GZWP 406. Jakość wód tego zbiornika jest dobra, często nie wymaga uzdatnienia. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji ani też w pobliżu jej przebiegu nie zlokalizowano ujęć wód podziemnych ani też stref ochronnych tych ujęć. Ochronę środowiska gruntowo-wodnego zapewni odpowiedni system odwodnienia.

Inwestycja koliduje z terenem Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu na odcinku ok. 5,7 km, na którego terenie zlokalizowany jest obszar cenny przyrodniczo - Las Rudki, stanowiący strefę zrównoważonego rozwoju turystyki w rejonie Kraśnika.

Wśród form użytkowania terenu na obszarze inwestycji przeważają użytki rolne zwaloryzowane jako dobre. Stanowią one ok. 56% przebiegu trasy obwodnicy Kraśnika. Oddziaływanie analizowanej drogi może odbywać się będzie za pośrednictwem zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza oraz do wód. Ochronę środowiska gruntowo-wodnego stanowić będzie odpowiednio dobrany system odwodnienia. Natomiast w zakresie zanieczyszczeń powietrza nie przewiduje się potrzeby stosowania środków minimalizujących to oddziaływanie z uwagi że stężenia zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji drogi nie będą miały wpływu na stan sanitarny powietrza w analizowanym rejonie.

W wariantach 1 i 1A nie występują kolizje ze złożami kopalin. W obrębie planowanej inwestycji znajdują się pojedyncze obiekty zabytkowe, żaden z nich nie koliduje z inwestycją. Najbliżej pasa drogowego znajduje się masowa mogiła Żołnierzy z I wojny światowej z 1914 r. w miejscowości Stróża w rejonie istniejącej drogi nr 19, w bezpośrednim sąsiedztwie łącznicy wariantu 1.

W obrębie analizowanej inwestycji zlokalizowano stanowiska archeologiczne. Kolizję z 1 stanowiskiem odnotowano jedynie dla wariantu 2.

Inwestycja koliduje z terenem Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu na odcinku ok. 5,7 km, na którego terenie zlokalizowany jest obszar cenny przyrodniczo - Las Rudki. Na obszarze inwestycji zlokalizowane są projektowane użytki ekologiczne. Użytek „Łąki Słodkowskie” kolidują z wariantem 2 obwodnicy Kraśnika. Najmniej terenów chronionych przecina wariant 2.

Jak wynika z raportu oddziaływania na środowisko wybór wariantu najkorzystniejszego w ujęciu techniczno-środowiskowym jest jednym z najbardziej skomplikowanych etapów w procesie planowania realizacji inwestycji.

Jednym z najważniejszych kryteriów rozpatrywanych w analizie środowiskowej inwestycji drogowej jest wpływ na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Kolejnym pod względem ważności kryterium jest wpływ na ludzi, gdyż korzyści z budowy drogi ekspresowej mają wyraźny wymiar społeczny. W następnej kolejności wzięto pod uwagę wpływ na elementy przyrody ożywionej poza obszarami Natura 2000 - gatunki zwierząt chronionych, migrujących i bytujących w pobliżu wariantów projektowanej drogi, siedliska roślin chronionych, w tym gleby oraz pomniki przyrody. Kryterium wpływu na przyrodę ożywioną jest istotne z tego względu, iż jest ona najbardziej zewnętrzną i wrażliwą częścią biosfery.

Pozostałe komponenty środowiska, mianowicie kompleksy przyrodnicze składające się ze zbiorowisk roślinnych i gatunków roślin i zwierząt (obszary objęte ochroną prawną, inne niż obszary Natura 2000, oraz cenne przyrodniczo), wody powierzchniowe i podziemne oraz powierzchnię ziemi oceniono na podobnym stopniu istotności. Taką samą wagę przyporządkowano kryterium wpływu na elementy kulturowe chronione prawnie, mianowicie zabytki i stanowiska archeologiczne.

Z przeprowadzonych powyżej analiz wynika, że podjęcie inwestycji jest znacznie bardziej korzystne niż pozostawienie drogi w stanie istniejącym.

Z wariantów inwestycyjnych w części A najkorzystniejszy przebieg drogi ekspresowej pod względem środowiskowym ma wariant WWU (najmniejsza ilość wyburzeń, akceptowany społecznie, najmniejsza ingerencja w środowisko przyrodnicze), połączony wariant 2 i 3 w części B (nie wykazują znaczącego negatywnego oddziaływania na siedliska i gatunki chronione na obszarach Natura 2000 oraz nie wywierają wpływu na integralność tych obszarów, zmieniony wariant w rejonie Łąka Ordynackiego nie będzie powodować zmian morfologicznych doliny rzeki Białej oraz Ciechocinki jak miało miejsce w wariantcie 2 z przełożeniem rzeki Białej wg wariantu C, nie wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych), w przypadku Obwodnicy Kraśnika analizowane warianty są pod względem oddziaływania na środowisko porównywalne.

Biorąc pod uwagę kryteria, jakimi sugerowano się dokonując oceny oraz aspekty techniczne i społeczne, przedstawiono do realizacji wariant WWU z rozwiązaniem węzła Strzeszkowice według wariantu dodatkowego (część A); od początku odcinka B, tj. od km 362+784 do km 393+850 wg wariantu 2, przejście wariantu 2 w wariant 3 - od km 393+850 wariantu 2 do km 394+330 wariantu 3, od km 394+330 wariantu 3 do końca odcinka B, tj. do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego wg wariantu 3; oraz wariantu 1 obwodnicy Kraśnika; z uwzględnieniem zabezpieczeń wskazanych w raporcie dla ograniczenia oddziaływania drogi na środowisko przyrodnicze oraz ludzi.

Stosownie do art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 62 oraz art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 3 października 2008r., przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w szczególności, dokonano weryfikacji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dokonano oceny

i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, wzajemne oddziaływanie między tymi elementami oraz dostępność do złóż kopalin. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko oraz określono wymagania realizacji inwestycji. Uzyskano wymagane ustawą opinie oraz zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

W ramach określania uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia przeanalizowano raport oddziaływania na środowisko pod kątem wpływu etapu realizacji i eksploatacji na klimat akustyczny terenów, dla których określono dopuszczalne normy poziomu hałasu na podstawie zapisów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120 poz. 826 z późn. zm.).

Przedmiotowa droga w przeważającej części będzie przecinać tereny rolne i leśne, a w niektórych miejscach zbliżać się i kolidować z zabudową zagrodową, jednorodzinną oraz terenami związanymi ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży. Ponadto projektowana droga ekspresowa przecinać się będzie z innymi drogami publicznymi oraz liniami kolejowymi.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko przyjęto dopuszczalne poziomy hałasu dla zabudowy chronionej akustycznie, znajdującej się w zasięgu oddziaływania projektowanej drogi, wynoszące w porze dziennej $L_{AeqD} = 60$ dB dla zabudowy wielorodzinnej i zagrodowej, $L_{AeqD} = 55$ dB dla zabudowy jednorodzinnej, dla pory nocnej $L_{AeqN} = 50$ dB niezależnie od rodzaju zabudowy, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 nr 120 poz. 826).

W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej w życie weszło Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109), które wprowadziło nowe wartości wskaźników dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku w porze dnia i nocy powodowanego przez drogi i linie kolejowe. Nowe standardy jakości klimatu akustycznego w przypadku hałasu od dróg i linii kolejowych zostały podwyższone o średnio 5 dB w odniesieniu do poprzednich wartości.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wszystkie zaproponowane środki ograniczające emisję hałasu do środowiska zostały zaprojektowane w oparciu o bardziej restrykcyjne poziomy dopuszczalne, obowiązujące w dniu sporządzania raportu. W nawiązaniu do powyższego, parametry techniczne zabezpieczeń przeciwhałasowych dla przedmiotowego przedsięwzięcia określone w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach spełniają wymagania definicji ochrony przed hałasem, o której mowa w art. 112 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.).

W aneksie do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z lipca 2013 r. wskazano lokalizację szkoły podstawowej w miejscowości Łązek Ordynacki, dla której określono dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku jak dla terenów związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 nr 120 poz. 826 z późn. zm.), tj. $L_{AeqD} = 61$ dB w porze dnia oraz $L_{AeqN} = 56$ dB w porze nocy, przy czym w przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

Rozpoczęcie budowy drogi ekspresowej (bez względu na wybór wariantu jej przebiegu) spowoduje zainstalowanie się następujących źródeł hałasu: maszyn budowlanych o poziomie hałasu 80 – 120 dB(A) oraz środków transportu samochodowego o poziomie hałasu około 90 dB(A). W fazie budowy drogi ekspresowej – po przekazaniu placu budowy wykonawcy i geodezyjnym wytyczeniu rozpocznie się etap prac przygotowawczych (prace rozbiórkowe, demontaż istniejących obiektów budowlanych kolidujących z trasą drogi, wycinka drzew i krzewów), po czym wykonane zostaną roboty ziemne, a następnie roboty budowlane korpusu drogi wraz z obiektami inżynierskimi (mosty, wiadukty etc).

W celu określenia zasięgu oddziaływania hałasu etapu prac budowlanych na lokalny klimat akustyczny wykonano w raporcie analizę emisji hałasu przyjmując 8 godzinny czas pracy w porze dziennej. Na podstawie dokonanych obliczeń określono zasięg uciążliwości akustycznej dla terenów zabudowy w promieniu ok. 250 m od terenu placu budowy.

Poziom dźwięku generowany pracą maszyn budowlanych i urządzeń technicznych może spowodować krótkoterminowe przekroczenia poziomu dopuszczalnego równoważnego w porze dziennej w terenie

przyległym do osi prac budowlanych. Według informacji zawartych w raporcie hałas ten będzie charakteryzować duża dynamika zmian. W czasie budowy nastąpi pogorszenie klimatu akustycznego związane z pracą maszyn budowlanych i środków transportu dostarczających materiały budowlane. Zmiana ta będzie jednak miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót na danym odcinku drogi), odwracalny, niekumulujący się w środowisku i lokalizujący się wokół skupionego frontu robót, który będzie postępować wraz z realizacją kolejnych odcinków drogi.

Zgodnie z nałożonymi warunkami, których celem jest niedopuszczenie na etapie realizacji i eksploatacji do wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych norm poziomu hałasu, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 Nr 120 poz. 826 z późn. zm.), ograniczenie emisji hałasu w trakcie budowy polegać będzie na stosowaniu nowoczesnych pojazdów, maszyn i urządzeń o niskiej emisji hałasu do środowiska. Należy także zoptymalizować czas pracy i liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn. Prace budowlane w pobliżu zabudowy mieszkalnej należy prowadzić tylko w porze dnia (od godziny 6:00 do godziny 22:00), za wyjątkiem prac, których uwarunkowania technologiczne wymagają prowadzenia pracy w porze nocnej.

Zaplecze budowy powinno być zlokalizowane jak najdalej od budynków objętych ochroną akustyczną. Silniki pojazdów i maszyn nie powinny być eksploatowane na najwyższych obrotach oraz pozostawać w stanie uruchomionym na biegu jałowym przez dłuższy czas. Należy utrzymywać sprzęt budowlany w wysokiej sprawności technicznej oraz stosować w razie konieczności przesłony dźwiękochłonne, tłumiki i elementy amortyzujące.

Eksploatacja projektowanej drogi S-19 będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Natężenie ruchu zwiększające się w horyzoncie czasowym będzie przekładać się na systematyczny wzrost emisji hałasu w otoczeniu trasy przedmiotowej drogi. Poziom hałasu emitowanego przez pojazdy samochodowe, poruszające się po drodze zależy od szeregu czynników tj. wielkości natężenia ruchu, parametrów technicznych drogi (ilość i szerokość pasów ruchu), pochylenia podłużnego trasy drogi (niwelety), sposobu zagospodarowania otoczenia drogi, w tym lokalizacji elementów ekranujących hałas drogowy, udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu, średniej prędkości pojazdów, płynności jazdy na analizowanym odcinku drogowym, w tym gęstości skrzyżowań, zjazdów etc.

W raporcie zawarto sprawozdanie z przeprowadzonego w 2005 r. Generalnego Pomiaru Ruchu, z którego wynika, że na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 19 natężenie wynosi od 4 626 do 11 875 pojazdów ogółem na dobę.

Prognozowane wielkości emisji hałasu pochodzącego z pojazdów poruszających się po planowanej drodze ekspresowej obliczono dla horyzontów czasowych: Część A i Część B: 2008 (stan istniejący), 2014 (przyjęty jako pierwszy rok eksploatacji nowej drogi) i 2034 (dla miarodajnego okresu 20 lat od oddania do eksploatacji nowej drogi) oraz 2008, 2012 i 2032 dla obwodnicy Kraśnika. Zróżnicowane horyzonty czasowe przyjęte dla poszczególnych odcinków inwestycji wynikają z przewidywanego harmonogramu realizacji inwestycji. Planowana jest realizacja obwodnicy Kraśnika przed wybudowaniem odcinków A i B dlatego też jako pierwszy rok eksploatacji przyjęty został rok 2012 a dla części A i B rok 2014. Przyjęto, iż różnica oddania do użytkowania analizowanych odcinków inwestycji wynosi ok. 2 lata.

Dla odcinków A i B prognoza średniego dobowego ruchu waha się od 10 560 do 29 470 pojazdów w roku 2014 oraz od 21 210 do 50 560 pojazdów w roku 2034.

Dla obwodnicy Kraśnika natężenie pojazdów wynosić będzie od 5 400 do 11 300.

W celu określenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu w związku z funkcjonowaniem przedsięwzięcia w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wykonano analizę akustyczną, przyjmując ww. natężenie potoku ruchu z podziałem na poszczególne kategorie pojazdów. Obliczenia przeprowadzono dla pory dnia i nocy, dla wszystkich wariantów we wszystkich perspektywach czasowych. Obliczenia wykonano zarówno dla wariantu braku rozwiązań ograniczających emisję hałasu jak również w wariantcie uwzględniającym te rozwiązania.

Obliczenia wykonane dla wariantu bez zastosowania środków ograniczających negatywne oddziaływania akustyczne wskazały na wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W celu zmniejszenia hałasu na terenach chronionych, położonych wzdłuż trasy drogi do poziomu dopuszczalnego zaproponowano budowę ekranów akustycznych na obszarach zabudowy mieszkaniowej wskazanych w sentencji.

Ponownie wykonano obliczenia z uwzględnieniem ww. rozwiązań w wyniku których stwierdzono, że zastosowanie ekranów akustycznych i specjalnych mas bitumicznych we wskazanych w sentencji

miejscach umożliwi dochowanie wartości hałasu na odcinkach, gdzie oddziaływanie akustyczne drogi przekracza dopuszczalne wartości na wysokości terenów chronionych przed hałasem.

Jak wskazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko ze względu na fakt, że droga ekspresowa przecinać się będzie z innymi drogami publicznymi oraz liniami kolejowymi w prognozie emisji hałasu do środowiska poddano analizie możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych. Oddziaływanie skumulowane hałasu występować będzie jedynie w obrębie węzłów oraz dróg krzyżujących się z przedmiotową drogą S19. Przewidywane natężenia ruchu pojazdów dla dróg krzyżujących się z drogą S19 kształtują się w granicach od 1 490 do 7 540 pojazdów na dobę. Negatywne oddziaływanie akustyczne będzie miało w tym przypadku zasięg ok. 20 – 100 m i zawarte będzie w zasięgu oddziaływania emitowanego z drogi S19.

Ruch na drodze krajowej nr 74 w Kraśniku osiąga wartość ok. 9 300 pojazdów na dobę. Na skrzyżowaniu z S-19 nastąpi efekt kumulacji hałasu pochodzącego z tych dróg jednakże zasięg hałasu powstającego w wyniku eksploatacji DK 74 będzie zawierał się w zasięgu oddziaływania drogi S19. Analizując obwodnicę Janowa Lubelskiego stwierdzono, że zasięg emisji hałasu na S-19 wyniesie ok. 300 m, a na drodze istniejącej pozostanie ruch lokalny, dla którego określono zasięgiem oddziaływania ok. 50 m, wobec czego oddziaływanie skumulowane jest prawdopodobne tylko w rejonie węzłów i włączeń. Na pozostałych odcinkach nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych hałasu.

W części A analizowane warianty przebiegu drogi sąsiadują z linią kolejową w odległości od 350 do 500 m. Wariant 2 obwodnicy Kraśnika od początku do km 355+500 będzie biegł wzdłuż linii kolejowej. Mając na uwadze małe natężenie ruchu kolejowego na tych odcinkach, stwierdza się, iż taki układ komunikacyjny nie będzie miał istotnego wpływu na kumulację hałasu. W części B skumulowany hałas występuje jedynie w obrębie węzłów oraz dróg krzyżujących się z S-19.

Przeprowadzone obliczenia poziomu hałasu (bez uwzględniania ekranów) w przypadku jednoczesnego uwzględnienia drogi istniejącej nr 19 oraz projektowanej S-19 przewidują kumulację jedynie w obrębie węzłów. Zasięg hałasu na DK 19 wynosi 30 – 50 m. Biorąc pod uwagę odległość istniejącej drogi od projektowanej w tak rozwiązany układzie drogowym drogi te stanowią dwa odrębne źródła hałasu. Największe znaczenie oddziaływania skumulowanego wystąpi w miejscu przebiegu planowanej inwestycji (odcinek obwodnica Kraśnika) i linii kolejowej nr 68 Lublin - Przeworsk. W rejonie tym występuje zabudowa chroniona akustycznie. W celu określenia uciążliwości akustycznej przeprowadzono obliczenia skumulowane uwzględniające ruch na planowanej obwodnicy oraz ruch pociągów na linii kolejowej nr 68. Obliczenia wykonano z uwzględnieniem danych otrzymanych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie. Stwierdzono, że negatywne oddziaływania skumulowane ruchu kolejowego i samochodowego nie doprowadzą do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Niepewność wyników prognozy ruchu, stanowiącej podstawę wykonania prognoz oddziaływania inwestycji na środowisko powoduje, iż wyniki przedstawionej w niniejszym raporcie symulacji oddziaływania inwestycji na środowisko powinny zostać poddane weryfikacji na etapie wykonania analizy porealizacyjnej.

W sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawienia właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

W analizie porealizacyjnej należy określić czy na podstawie rzeczywistego oddziaływania ruchu pojazdów na lokalny klimat akustyczny, ustalonego z uwzględnieniem pomiarów poziomu hałasu, wykonanych zgodnie z metodyką referencyjną, istnieje konieczność zastosowania zabezpieczeń mających na celu utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany na tych odcinkach drogi gdzie zasięg oddziaływania hałasu w sposób negatywny wpłynie tereny chronione przed hałasem na podstawie zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120 poz. 826 z późn. zm.).

Miejsca gdzie pomierzone wartości będą przekraczały dopuszczalne poziomy hałas należy poddać szczegółowej analizie w celu dokładnego określenia zasięgu występowania ponadnormatywnego oddziaływania. Jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu nadal nie będą dotrzymane, opracowana analiza porealizacyjna stanowić będzie podstawę do utworzenia na tym terenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W okresie realizacji przedsięwzięcia (bez względu na wybór wariantu), podczas prac związanych z budową drogi można spodziewać się emisji do powietrza zarówno zorganizowanej jak i niezorganizowanej, występującej na placu budowy drogi oraz w obszarze budowy.

Eksploatacja maszyn drogowych i środków transportu wykorzystywanych do budowy obiektu i wykonywanie robót budowlanych będzie wpływała na jakość powietrza w rejonie budowanej drogi poprzez niezorganizowaną emisję pyłów, powstającą podczas prac ziemnych, przemieszczanie mas ziemnych i mas materiałów budowlanych oraz w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach, emisję pyłów i gazów, powstających w wyniku spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i urządzeń wykorzystywanych przy budowie obiektu, emisję węglowodorów podczas nakładania i utwardzania nawierzchni bitumicznych.

Emisja zanieczyszczeń generowanych do powietrza w trakcie budowy drogi będzie miała charakter lokalny, zmieniający się w zależności od miejsca i fazy budowy drogi, i nie spowoduje trwałych zmian jakości powietrza. Oddziaływania w tym zakresie będą ograniczone do okresu wykonania inwestycji. Lokalizacja zaplecza budowy w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej ograniczy wpływ okresu realizacji przedsięwzięcia na jakość powietrza na tych terenach.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia zastosowane zostaną gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. Masy bitumiczne przewożone będą na miejsce budowy środkami transportu wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu do powietrza. Dla ograniczenia wpływu na jakość powietrza okresu realizacji przedsięwzięcia należy plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów a także przewozić materiały sypkie w sposób zapobiegający ich pyleniu.

W raporcie dokonano analizy wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza w okresie eksploatacji drogi. Wyznaczono przewidywane wielkości emisji substancji zanieczyszczających powietrze, wynikające z funkcjonowania przedsięwzięcia, przyjmując prognozę ruchu odpowiednio:

dla odcinka drogi od końca obwodnicy m. Lublin do początku obwodnicy m. Kraśnik (część A) i od końca obwodnicy Kraśnika do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego (część B) - dla roku 2014 i dla roku 2034, dla obwodnicy m. Kraśnik - dla roku 2012 i dla roku 2032.

W wyniku ruchu drogowego i spalania paliw w silnikach pojazdów emitowane będą do powietrza substancje zanieczyszczające zawarte w spalinach, głównie: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory alifatyczne i aromatyczne, dwutlenek siarki i pyły. Z przedstawionych w raporcie prognoz wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza, wykonanych dla wszystkich substancji emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów, w tym dla tlenków azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu), które są najniekorzystniejszą substancją zanieczyszczającą, decydującą o wpływie ruchu drogowego na jakość powietrza, wynika, że dla wszystkich wariantów planowanych do realizacji w ramach inwestycji odcinków drogi i analizowanych horyzontów czasowych nie prognozuje się przekroczeń standardów jakości powietrza i poziomów odniesienia substancji w powietrzu poza pasem drogowym w okresie eksploatacji drogi, w wyniku emisji związanej z ruchem drogowym.

Projektowana droga S-19 w części A oraz na początkowym odcinku Obwodnicy Kraśnika tj. na terenie gminy Kraśnik i częściowo Szastarka (wg wariantu preferowanego do km 360+130) przebiega w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 406 „Niecka Lubelska”. Wody GZWP Nr 406 charakteryzują się bardzo wysokim i wysokim stopniem zagrożenia z uwagi na brak pokrywy izolującej. Wody czwartorzędowe występują na terenie gminy Niedrzwica Duża i gminy Wilkołaz (do m. Wilkołaz). Czwartorzędowe zwierciadło wody występuje na głębokościach od 1,0 do 9,0 m p.p.t. i ma niewielkie znaczenie użytkowe.

W części południowej Obwodnicy Kraśnika oraz w części B tj. południowy fragment gminy Szastarka, gm. Modliborzyce i Janów Lubelski użytkowy poziom wodonośny trzeciorzędowo-kredowy oraz kredowy zlokalizowany jest poza obszarem GZWP. Zwierciadło wód podziemnych występuje na głębokościach od 15 do 50 m p.p.t.

W części A w sąsiedztwie projektowanej drogi znajdują się trzy otwory wiertnicze przeznaczone pod perspektywiczne ujęcie dla zaopatrzenia w wodę m. Lublina. W najbliższym sąsiedztwie otworów przebiega trasa drogi S19 wg wariantu I tj. w odległości ok. 50 m od najbliższego otworu (w km drogi 6+090) oraz wg wariantu WWU - w odległości ok. 100 m od najbliższego otworu (w km drogi 5+840).

Otwory o podobnej funkcji zlokalizowane są w rejonie m. Krężnica Jara. Najbliższy otwór znajduje się w odległości ok. 80 m od wariantu IV. Pozostałe warianty drogi przebiegają w odległości nie mniejszej niż 350 m od otworów. Otwory nie są eksploatowane i nie posiadają wyznaczonych stref ochronnych.

W części B najbliższe ujęcia wód podziemnych zlokalizowane są w m. Polichna, gm. Szastarka tj. w odległości ok. 320 m od wariantu 2 (w km drogi 368+850) i w miejscowości Zarajec, gm. Modliborzyce w odległości ok. 840 m (w km drogi 372+570).

Na odcinku Obwodnicy Kraśnika najbliższe ujęcie wód podziemnych znajdują się w Kraśniku (ul. Kolejowa) ok. 450 m (dla wariantu 2).

Planowana droga ekspresowa nie przecina stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Na odcinku Obwodnicy Kraśnika droga ekspresowa przebiega w odległości ok. 1,5 km od strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody „Głęboka” dla m. Kraśnika, ok. 350 m od strefy ochronnej ujęcia „Kolejowa” w Kraśniku oraz w odległości ok. 1,8 km od ujęcia w Kol. Stróża.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny źródłiskowe Urzędówki (wariant preferowany przebiega w sąsiedztwie obszaru) oraz tereny źródłiskowe rzeki Trzebieszki i Wyżnicy, które zlokalizowane są poza obszarem oddziaływania inwestycji.

Projektowane warianty drogi kolidują z ciekami powierzchniowymi: Ciemięga, Nędznica, Urzędówka, Wyżnica, Sanna, Borowica, Biała, Trzebiesz. W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie zidentyfikowano ujęć wód powierzchniowych.

Zgodnie z ustaleniami „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” droga ekspresowa S-19 realizowana będzie w obszarze jednolitych części wód podziemnych JCWPd o numerach: 106, 107, 127.

JCWPd o kodzie europejskim PLGW2300106 i PLGW2200127 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym wód. Wody nie są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

JCWPd oznaczona kodem PLGW2300107 charakteryzuje się złym stanem ilościowym w subczęści oraz dobrym stanem chemicznym. Derogacje czasowe w trybie art. 4.4.(1) RDW wprowadzono ze względu na znaczący pobór wody z poziomu kredowego przez ujęcia aglomeracji lubelskiej.

Zgodnie z „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” planowane warianty trasy S19 na odcinku od końca obwodnicy m. Lublina do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego przebiegają przez następujące jednolite części wód powierzchniowych (JCWP):

- Bystrzyca od zb. Zemborzyckiego do ujścia (PLRW20001524699) - typ wód - potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych (6); status - naturalna część wód o złym stanie. Wody zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Wprowadzono derogacje czasowe z art. 4.4 (1) RDW - Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCW generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW.

Planowane przedsięwzięcie przechodzi przez JCWP ale nie będzie przekraczać Bystrzycy i jej dopływów.

- Bystrzyca do Kosarzewki (PLRW2000624629) - typ wód j.w.; status - naturalna część wód, stan wód - dobry, wody zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Derogacje czasowe w trybie art. 4.4 (1) i 4.7 (1) RDW wprowadzono, ze względu na brak możliwości technicznych; planowane inwestycje z zakresu ochrony przeciwpowodziowej koryta rzeki Kosarzewki. Planowane przedsięwzięcie przechodzi przez JCWP ale nie będzie przekraczać Bystrzycy i jej dopływów.

Ciemięga (PLRW2000624649) - Krężniczanka - typ wód j. w., status- naturalna część wód, stan wód - dobry. Wody zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Derogacje czasowe 4.4 (1) - wpływ działalności antropogenicznej na stan JCW generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW. W ramach planowanego przedsięwzięcia możliwa jest ingerencja w koryto rzeki związana z odprowadzaniem wód opadowych z planowanej trasy.

Urzędówka - PLRW20006233649 - typ wód j.w. status- naturalna część wód, stan wód - dobry. Wody zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCW generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW - derogacje czasowe w trybie art. 4.4 (1) RDW. W związku z budowa drogi S19 możliwa jest ingerencja w koryto rzeki związana z odprowadzaniem wód opadowych z planowanej trasy.

Wyżnica od źródeł do Urzędówki bez Urzędówki (PLRW2000623363) - typ wód - potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych (6); status - naturalna część wód o złym stanie. Wody zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Wprowadzono

derogacje czasowe z art. 4.4 (1) RDW - Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCW generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW.

Droga poprowadzona będzie nad Wyżnicą za pomocą mostu. Podpory pod obiekt posadowione będą poza korytem rzeki. Możliwa jest ingerencja w koryto rzeki związana z odprowadzaniem wód opadowych z planowanej trasy. Oddziaływania będą miały charakter lokalny, krótkoterminowe oddziaływanie na stan fizyko-chemiczny wód. Nie będzie miało wpływu na sąsiednie JCWP „Wyżnica od Urzędówki do ujścia - PLRW2000923369.

Karasiówka (PLRW2000623249) - typ wód jw.; status - silnie zmieniona część wód o dobrym stanie. Wody niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziano budowę mostu nad rzeką Karasiówką. Podpory pod obiekt posadowione będą poza korytem rzeki. Oddziaływania lokalne, krótkoterminowe. Brak oddziaływania na JCWP sąsiednich - „Sanna od Stanianki do ujścia”.

Sanna od źródeł do Stanianki (PLRW2000623229) - typ wód jw.; status - silnie zmieniona część wód o złym stanie. Wody zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Derogacje z art. 4.4 (1) - wynikają ze sposobu użytkowania zasobów wód oraz konieczność zapewnienia ochrony przed powodzią (uniemożliwienie likwidacji zabudowy cieków i ich udroźnienie).

Droga poprowadzona będzie nad Sanną za pomocą mostu. Nie przewiduje się odprowadzania wód opadowych z trasy do cieku.

Łukawica (PLRW20001722969) - typ wód - potok nizinny piaszczysty (17); status - naturalna część wód o dobrym stanie. Wody niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Zachowanie ciągłości rzeki i jej dopływu Dębowiec będzie zapewnione poprzez budowę przepustów. Możliwa jest punktowa ingerencja w koryto rzeki związana z odprowadzaniem wód opadowych z planowanej trasy. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na JCWP sąsiednie.

Biała (PLRW200017229469) - typ wód - potok nizinny piaszczysty (17); status - naturalna część wód o złym stanie. Wody niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Rzeka Biała w części analizowanego obszaru jest obszarem chronionym tj. należy do obszaru przeznaczonego do ochrony siedlisk i gatunków, ustanowionych w ustawie o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie - obszar Natura 2000 „Uroczyska Lasów Janowskich” PLH060031 i „Lasy Janowskie” PLB060005. W wodach Białej i jej dopływów żyją gatunki ryb chronionych.

Trasa drogi w pierwotnym wariantcie stanowiłaby istotną ingerencję budowlaną w obszarze JCWP „Biała”, stwarzającą zagrożenie dla spełnienia celów środowiskowych określonych dla jednolitej części wód.

Sopot (PLRW200017229458) - typ wód - potok nizinny piaszczysty (17); status - naturalna część wód o złym stanie. Wody niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Trasa drogi nie koliduje z rzeką

Bukowa od Rakowej do ujścia (PLRW200019229499) - typ wód - potok nizinny piaszczysto-gliniasty (19); status - naturalna część wód o złym stanie. Wody niezagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Trasa drogi nie koliduje z rzeką.

W świetle zapisów art. 38d ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. Nr 145 z późn. zm.) celem środowiskowym dla JCWP niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona, poprawa oraz przywracanie stanu jednolitych części wód powierzchniowych, aby osiągnąć dobry stan tych wód. Celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych JCWP jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału i stanu, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych. W myśl zapisów art. 38e ustawy PW celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogarszaniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji inwestycji mogą być:

- spływy wód opadowych i roztopowych z terenu budowy,

- wypłukiwanie zanieczyszczeń z materiałów wykorzystywanych do budowy dróg,
- nieodpowiednie składowanie materiałów budowlanych,
- niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz brak zaplecza sanitarnego lub jego zła organizacja,
- zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi, wyciekającymi z maszyn budowlanych będących w złym stanie technicznym lub w wyniku ich awarii.

W celu ograniczenia możliwości wystąpienia takiej sytuacji zapewniona będzie odpowiednia organizacja placu budowy i zaplecza socjalnego. Zaplecze budowy, miejsce przechowywania materiałów budowlanych, postój sprzętu technicznego, tymczasowe drogi dojazdowe powinny być zorganizowane na terenie utwardzonym. Oleje i inne substancje niebezpieczne powinny być przechowywane zgodnie z obowiązującymi przepisami w szczelnych pojemnikach, w wydzielonych sektorach magazynowania.

Na etapie realizacji zapewniony zostanie sprawny sprzęt i środki transportowe, prawidłowa eksploatacja i konserwacja zgodnie z instrukcją obsługi poszczególnych urządzeń oraz stały nadzór nad wykonawcą robót i pracownikami.

Obiekty liniowe, jakimi są m.in. drogi ekspresowe, są w wielu przypadkach przyczyną czasowego pogorszenia jakości wód powierzchniowych, zmiany warunków hydrogeologicznych i gruntowo-wodnych, zaburzenia spływu powierzchniowego w obszarze sąsiadującym z inwestycją. Zmiany stosunków wodnych związane z zaburzeniem spływu powierzchniowego, wynikają z konieczności realizacji wykopów pod trasę oraz budowy obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej, palowaniem w czasie budowy wiaduktów i mostów, itp.

Okresowym oddziaływaniem na stosunki wodne może być zmiana poziomu wód gruntowych związana z kompaktacją gruntu lub wykopami drogowymi.

Kompaktacja może spowodować przerwanie lokalnych poziomów wód gruntowych. W efekcie może się pojawić niepożądane zawodnienie lub odwodnienie gruntu w otoczeniu. Oddziaływanie to może wystąpić szczególnie w rejonie projektowanych nasypów drogowych.

Prace odwodnieniowe mogą powodować zmiany reżimu wód podziemnych i powierzchniowych.

W celu ograniczenia niekorzystnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne prace odwodnieniowe należy prowadzić zgodnie z dokumentacją hydrogeologiczną z uwzględnieniem warunków gruntowo-wodnych i gł. posadowienia obiektów. Prace odwodnieniowe nie będą skutkowały trwałym obniżeniem zwierciadła wód podziemnych. Będą to oddziaływania krótkotrwałe, i przemijające. Wody pochodzące z odwadniania wykopów budowlanych będą podczyszczane w osadnikach przed zrzutem do odbiornika. Sposób i miejsce odprowadzania wód z pompowań należy uzgodnić z właścicielem odbiornika. W przypadku zaistnienia konieczności czasowego obniżenia zwierciadła wód podziemnych na etapie prac odwodnieniowych, skutkującego wytworzeniem lejka depresji wykraczającego poza granice terenu do którego Inwestor posiada tytuł prawny, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne (art. 124 pkt 6 ustawy Prawo wodne).

Szczególne ostrożności należy zachować przy prowadzeniu prac budowlanych w rejonie dolin rzecznych, komunalnych ujęć wód podziemnych i otworów wiertniczych przeznaczonych dla perspektywnego zaopatrzenia w wodę m. Lublina. Prace budowlane na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także w rejonie wód powierzchniowych i obszarów źródliskowych należy prowadzić przy niskich stanach wody i bez zakłócenia swobodnego spływu wód. Prace prowadzone w rejonie wód powierzchniowych i urządzeń wodnych należy prowadzić z uwzględnieniem zabezpieczeń przed ich zasypywaniem, znaczącym napływem zawiesiny lub zanieczyszczonych wód, uszkodzeniami.

Na etapie realizacji konieczne będzie przeprowadzenia prac, które mogą ingerować w koryto rzeki. Jednak będą to prace realizowane głównie w obrębie obiektów mostowych i nie spowodują stałych zmian hydrologicznych cieków. Aby ograniczyć negatywne oddziaływania związane z realizacją, prace należy wykonywać zgodnie z harmonogramem, który będzie uwzględniał sezony rozrodcze oraz okresy migracji zwierząt związanych z siedliskami wodnymi. Zakres prac prowadzonych w korytach cieków oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie powinien zostać ograniczony do bezwzględnie minimum, należy dążyć do zastosowania technologii i materiałów przyjaznych środowisku. Dotyczy to zwłaszcza odcinków inwestycji położonych w obrębie form ochrony przyrody. Obiekty mostowe należy projektować w sposób, który jak w najmniejszym stopniu będzie ingerował w koryto cieku, dzięki czemu zostaną zapewnione właściwe warunki hydrologiczne w korycie rzeki.

Przebudowa sieci wodociągowej i kanalizacyjnej może spowodować czasowe utrudnienia w ciągłości dostaw niniejszych mediów. Przebudowa będzie tak prowadzona, aby zakłócenia nie były długotrwałe, celem ograniczenia uciążliwości dla mieszkańców.

Na etapie eksploatacji źródłem zanieczyszczenia środowiska wodnego w pobliżu tras komunikacyjnych są zanieczyszczenia powstające w sposób ciągły, związane z ruchem pojazdów i utrzymywaniem zimowym nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych. Zanieczyszczenia powstające w sposób ciągły są powodowane przede wszystkim przez:

- emisję spalin,
- ścieranie się nawierzchni dróg, opon oraz elementów ciernych pojazdów,
- stosowanie środków zimowego utrzymania dróg,
- wszelkiego rodzaju nieszczelności pojazdów prowadzące do gubienia po drodze substancji ciekłych, sypkich oraz innych przewożonych towarów.

Zanieczyszczenia środowiska wodnego występują najczęściej w postaci spływów powierzchniowych (deszczowych i roztopowych) w formie zawiesin, roztworów i substancji powierzchniowo-czynnych. Należą do nich głównie:

- związki organiczne (węglowodory alifatyczne, aromatyczne i naftenowe),
- związki nieorganiczne metali ciężkich i chloru,
- związki biogenne azotu, fosforu i węgla.

Na wielkość koncentracji zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych ma wpływ wiele czynników. Są to między innymi: natężenie i struktura ruchu pojazdów, rodzaj nawierzchni drogi, lokalne warunki klimatyczne (częstość i intensywność opadów atmosferycznych), zdolności ochronne otoczenia drogi.

Wpływ wyżej wymienionych czynników zależy od jakości wykonania drogi, a przede wszystkim rodzaju nawierzchni i odwodnienia.

W świetle dokonanej w Raporcie analizy wynika, że stężenia substancji ropopochodnych nie przekroczą wartości dopuszczalnej 15 mg/l, natomiast stężenie zawiesiny ogólnej w latach 2014-2034 w części A i B oraz w latach 2012-2032 na odcinku obwodnicy Kraśnika przekroczą wartości dopuszczalne.

W ramach planowanego przedsięwzięcia na obszarze GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska” oraz na obszarze Natura 2000 „Lasy Janowskie” proponuje się odwodnienie nawierzchni drogi poprzez system kanalizacji deszczowej i rowów szczelnych. Przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników zaleca się zastosowanie osadników i separatorów substancji ropopochodnych. Na pozostałym obszarze odwodnienie będzie realizowane przez system rowów trawiastych po obu stronach drogi. Wody opadowe z obiektów mostowych powinny zostać zebrane przez system kanalizacji deszczowej i odprowadzane do cieków powierzchniowych, przed wylotem do odbiorników należy zastosować osadniki zawiesin.

Odbiornikami wód opadowych będą rzeki Ciemięga, Nędznica, Wyźnica Urzędówka Biała, Trzebiesz oraz ich dopływy, ciek bez nazwy i rowy melioracyjne. W miejscach, gdzie brak jest odbiorników planowane są zbiorniki retencyjne, których parametry powinny być dostosowane do ilości wód opadowych i roztopowych z przynależnej zlewni. W obszarach podatnych na zanieczyszczenia antropogeniczne i podlegających ochronie w ramach głównych zbiorników wód podziemnych należy zastosować szczelne zbiorniki retencyjne.

Droga ekspresowa prowadzona będzie przez rzeki i ciek wodne za pośrednictwem obiektów mostowych. Budowę mostów przewidziano na rzekach:

- w części A - Ciemięga w ciągu S19 w km 5+730,80 drogi, Nędznica w km 7+704,86 drogi, Urzędówka w km 24+720,00 drogi,

- w części B - Sanna w km drogi 376+780, oraz na jej dopływ Karasiówka, Biała w km 387+610 drogi i Trzebiesz w km 392+566 drogi.

Zmieniona trasa drogi w części B w rejonie koryta rzeki Białej nie będzie ingerowała w koryto rzeki, będzie przebiegała poza terenem zalewowym wodą Q1%, stanowiącym obszar szczególnego zagrożenia powodzią.

- obwodnica Kraśnika - Wyźnica w km 357+027 drogi oraz most nad rzeką Wyźnica na drodze serwisowej (km 5+999).

Lokalizacja obiektów mostowych może ulec zmianie na etapie prac projektowych. Podpory obiektów mostowych będą posadowione poza korytem rzek. Parametry obiektów mostowych powinny pozwolić na bezkolizyjne przepuszczenie wielkich wód. Przepusty będą lokalizowane na mniejszych ciekach wodnych, w sposób nie powodujący zaburzenia ciągłości wód.

Analizowana droga na odcinku A i B będzie wyposażona w obiekty MOP wszystkich typów I, II, III tj. miejsca postojowe, z częścią gastronomiczną, obiekty noclegowe, stacje paliw, w zależności od potrzeb. Nie przewiduje się MOP na obwodnicy Kraśnika ze względu na małą odległość węzłów. Ścieki z miejsc

obsługi podróźnych powinny być oczyszczane na miejscu, dlatego teź dla MOP realizowanych jednocześnie z budow drogi naleźy zaprojektować mechaniczno-biologiczne oczyszczalnie ścieków lub w uzasadnionych przypadkach zbiorniki bezodpływowe o parametrach dostosowanych do ilości powstających ścieków.

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane z terenu drogi ekspresowej muszą spelnia wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie naleźy spelnit przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2006r. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.) w zakresie zawartości zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych.

Monitoring spelnienia powyźszego warunku zgodnie z ww. rozporządzeniem prowadzony będzie na podstawie przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających, natomiast dla wód opadowych i roztopowych wprowadzanych do wód lub do ziemi z urządzeń oczyszczających o przepustowości nominalnej większej niź 300 l/s prowadzone będą badania, w zakresie normowanych wskaźników zanieczyszczeń, wykonane w czasie trwania opadu, co najmniej dwa razy w roku tj. wiosn i jesien.

Celem zminimalizowania oddziaływa na wody powierzchniowe i podziemne naleźy zapewnit odpowiednią eksploatacj i kontrol pracy osadników i separatorów.

Pojemnośc urządzeń oczyszczających powinna być dostosowana do ilości odprowadzanych ścieków, a ponadto, urządzenia te powinny być wyposaźone w instalacje do przechwytywania substancji niebezpiecznych, wytwarzanych w czasie katastrof drogowych, w których mogą być emitowane substancje i zabezpieczających wody powierzchniowe przed odprowadzeniem niekontrolowanych odpływów tych substancji do wód powierzchniowych.

Naleźy ograniczyć do niezbędnego minimum stosowanie środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi), zgodnie z obowiązującymi normami i zarządzeniami oraz stosować środki o skłdzie chemicznym moźliwie najmniej uciźliwym dla środowiska. Okresowo usuwać z obrzeźy jezdni odkłdy zanieczyszczonego piasku i liści.

Zaproponowane zabezpieczenia na etapie realizacji planowanego przedsiwzięcia oraz rozwiązania w zakresie sposobu wykonania urządzeń wodnych i odwonienia drogi muszą być zgodne z celami środowiskowymi określonymi dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych poprzez m.in. stopniową redukcj i stopniowe eliminowanie emisji zanieczyszczeń substancji priorytetowych oraz substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego JCWP oraz zapobieganie i ograniczanie wprowadzania zanieczyszczeń oraz zapobieganie pogarszaniu i poprawa stanu JCWPd.

Planowane przedsiwzięcie przy włciwej eksploatacji drogi i systemu jej odwodnienia nie powinno znaczcco negatywnie oddziaływa na wody powierzchniowe i podziemne.

Celem oceny skuteczności zainstalowanych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe zalecono przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w zakresie ilości i jakości wód opadowych wprowadzanych do wód odbiornika.

Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat planowanych rozwiązań w zakresie ingerencji w koryta rzek i cieków, budowy urządzeń wodnych, systemu odwodnienia drogi, w aspekcie skutków środowiskowych z tym związanych dla środowiska gruntowo-wodnego, wód powierzchniowych i podziemnych oraz siedlisk od wód zaleźnych, nie pozwalają wystarczająco oceni oddziaływanie przedsiwzięcia na środowisko. W związku z powyźszym nałoźono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny.

Na początkowym etapie oceny analizowano preferowany wariant inwestycji, który obejmował przełozenie koryta rzeki Biała, w obrębie obszarów Natura 2000 „Lasy Janowskie”, „Uroczyska Lasów Janowskich”. Budowa drogi w wariantcie 2 wizala by się z koniecznośc przebudowy koryta rzeki Białej na długości ok. 780 m i jej dopływu Ciechocinki, budow kanału ulgi, wymian gruntów, zmian morfologii terenu poprzez budow nasypu drogowego w centralnej części doliny.

Regulacja koryta rzeki moźe znaczcco negatywnie oddziaływa na środowisko poprzez m.in. znaczcce zmiany charakterystyki fizycznej części wód, przekształcenia morfologii koryta, zmiany powiązania wód powierzchniowych i podziemnych, zmiany parametrów fizykochemicznych i biologicznych wód, które mogą pośrednio skutkować pogorszeniem warunków siedliskowych koryta ciekuj i strefy brzegowej.

Skierowanie części wód do kanału ulgi skutkowałoby zmian reżimu hydrologicznego rzeki. Realizacja prac w obrębie koryta i doliny Białej mogłaby spowodować mechaniczne zniszczenie części siedlisk, ograniczenie powierzchni tarlisk oraz miejsc odchowu narybku. Prace w tym wariantcie

doprowadziłyby do stałych zmian stanu biologicznego rzeki Biała. Realizacja inwestycji w proponowanym zakresie doprowadziłaby do pogorszenia stanu siedlisk gatunków związanych z siedliskami wodnymi takimi jak: bóbr europejski, wydra, traszka grzebieniasta, kumak nizinny, minóg strumieniowy, różanka, piskorz, głowacz białopłetwy, trzebią zielona, zalotka większa oraz siedlisk m.in. Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników, Zalewane muliste brzegi rzek, Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe, Zmienneowilgotne łąki trzęślicowe, Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Przełożenie rzeki w wariantcie 2 mogłoby skutkować zmianą stanu hydromorfologicznego, fizykochemicznego i biologicznego rzeki Biała.

Wariant ten stanowiłby zagrożenie dla osiągnięcia celów środowiskowych dla JCWP „Biała” określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (MP z 2011 r. Nr 49, poz. 549). Planowane prace skutkowałyby zmianą statusu JCWP „Biała” z naturalnej części wód na silnie zmienioną lub sztuczną część wód, co jest niezgodne z ustaleniami ww. Planu, zapisami art. 38d ustawy Prawo wodne i wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej, które jednoznacznie wskazują, że celem środowiskowym dla JCWP niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona, poprawa oraz przywracanie stanu JCWP, tak aby osiągnąć doby stan tych wód. Planowane prace w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (Q1%) i towarzyszące im zmiany hydromorfologii doliny, struktury i składu dna i brzegów, dynamiki przepływu mogą stanowić zagrożenie dla stabilności drogi i bezpieczeństwa powodziowego ludzi. Zgodnie z zasadą „przezorności” wynikająca z art. 6 Prawa Ochrony Środowiska, w wyniku dokonanych analiz w trakcie prowadzonego postępowania i wstępnych uzgodnień z administratorem wód, Inwestor zmienił trasę przebiegu wariantu preferowanego na odcinku doliny rzeki Biała.

Projektowana droga przechodzi przez różnorodne, pod względem przyrodniczym, tereny położone w centralnej i południowej części Lubelszczyzny. Część inwestycji została poprowadzona po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 19, dzięki czemu ograniczono negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na zasoby przyrodnicze znajdujące się w jej obrębie. Niektóre z odcinków inwestycji będą przechodziły przez przekształcone antropogenicznie siedliska związane m.in. z agrocenozami, natomiast niektóre z fragmentów drogi kolidują z cennymi siedliskami roślinnymi takimi jak np: kompleksy leśne, doliny rzek oraz łąki. Tereny te najczęściej znajdują się w obrębie form ochrony przyrody.

Na terenie inwestycji oraz w strefie jej oddziaływania znajdują się formy ochrony przyrody, ustanowione na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 627 z późn. zm., zwana dalej ustawą o o.p.). Projektowana inwestycja będzie przechodziła przez część Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Park Krajobrazowy „Lasy Janowskie”, obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Lasy Janowskie” oraz specjalny obszar ochrony siedlisk „Uroczyska Lasów Janowskich”. Ponadto inwestycja znajduje się w sąsiedztwie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Polichna”. W związku z tym, że południowa części województwa lubelskiego jest nasycona formami ochrony przyrody nie było możliwości wytyczenia drogi w sposób, który wykluczyłby ingerencje w miejsca przyrodniczo cenne, w tym kolizje z obszarami chronionymi znajdującymi się w obrębie Lasów Janowskich.

Charakterystyka środowiska przyrodniczego, przedstawiona w raporcie oddziaływania na środowisko powyższej inwestycji, opierała się na inwentaryzacji wykonanej na potrzeby raportu, informacjach zebranych m.in. w urzędach gmin, nadleśnictwach oraz rozpoznaniu sieci obszarów chronionych. Ponadto w trakcie procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko organ wykorzystał posiadane informacje zebrane na potrzeby opracowania planu zadań ochrony dla obszarów Natura 2000 „Lasy Janowskie” i „Uroczyska Lasów Janowskich” oraz inwentaryzacji ornitologicznej OSO Natura 2000 „Lasy Janowskie”.

Inwestycja przechodzi na kilku odcinkach przez Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu. Łączna długość kolizji wynosi blisko 10 km. Z obszarem kolidują odcinki drogi od km 31+900 do km 33+029 (część A, wariant WWU) od km 352+000 do km 354+090 oraz od km 357+440 do km 361+118 (wariant 1 obwodnicy Kraśnika) oraz od km 362+771 do km 366+660 (część B inwestycji, wariant 2). Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu, obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowy ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Jest to obszar o urozmaiconej rzeźbie terenu, związanej głównie z wąwozami oraz doliną rzeki Wyżnicy. Podstawę prawną funkcjonowania obszaru jest Rozporządzenie Nr 39

Wojewody Lubelskiego z dnia 17.02.2006 r. w sprawie Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2006r. Nr 65 poz. 1224). Inwestycja na tym terenie będzie tworzyła nowy szlak komunikacyjny, przez co dojdzie do przekształcenia siedlisk, przecięcia doliny Wyżnicy oraz częściowego przekształcenia krajobrazu. W związku z tym konieczne jest zaprojektowanie inwestycji w sposób, który będzie łagodził jej negatywne oddziaływania na ww. obszar. Jednym z takich rozwiązań będzie zachowanie ciągów migracyjnych zwierząt, poprzez budowę przejść dla zwierząt. Ponadto należy zaznaczyć, iż zgodnie z art. 24 ust.2 pkt.3 ustawą o o.p. zakazy dotyczące obszarów chronionego krajobrazu nie dotyczą inwestycji celu publicznego, jakim jest realizowane przedsięwzięcie.

Miejscem o szczególnych wartościach przyrodniczych jest końcowy odcinek inwestycji, który realizowany będzie na terenie trzech form ochrony przyrody, które terytorialnie częściowo się na siebie nakładają. Dotyczy to Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie”, obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Lasy Janowskie” oraz specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Uroczyska Lasów Janowskich”.

Projektowana droga S19 przechodzi na długości około 5 km, w kilometrażu 390+600-395+375 przez Park Krajobrazowy Lasy Janowskie. Szczególnym celem ochrony Parku jest zachowanie walorów przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych, historycznych i turystycznych środowiska, w tym ochrona jednego z większych kompleksów leśnych w południowo-wschodniej Polsce. Jest to obszar o cennych walorach przyrodniczych związanych głównie z siedliskami leśnymi (m.in. bory sosnowe, bory bagienne, olsy) ale również z siedliskami otwartymi jak wrzosowiska czy murawy napiaskowe. Podstawę prawną funkcjonowania parku jest Rozporządzenie Nr 12 Wojewody Lubelskiego z dnia 5 maja 2005 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Lasy Janowskie (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2005r. Nr 108 poz. 2027). Droga przechodzi również przez otulinę Parku Krajobrazowego Lasy Janowskie. Artykuł 5 ust. 14 ustawy z dnia 2003 r. o o.p., wskazuje, że otulina stanowi ochronną strefę, graniczącą z formą ochrony przyrody, ustanowioną w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka. Zgodnie z art. 17 ust.2 pkt.4 ustawą o o.p., zakazy dotyczące parków krajobrazowych nie dotyczą inwestycji celu publicznego, jakim jest realizowane przedsięwzięcie. W związku z tym planowane przedsięwzięcie może być realizowane zarówno na terenie parku krajobrazowego oraz jego otuliny. Określone w niniejszej decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia mają na celu minimalizowanie negatywnych oddziaływań na Park Krajobrazowy Lasy Janowskie.

Po analizie dokumentacji organ stwierdził, że inwestycja nie koliduje z istniejącymi zakazami dotyczącymi realizacji inwestycji na terenie parku krajobrazowego oraz obszaru chronionego krajobrazu. W toku postępowania wykazano, że przy zastosowaniu określonych środków łagodzących, budowa oraz funkcjonowanie projektowanego przedsięwzięcia nie będzie powodowało znaczącego oddziaływania na ww. formy ochrony przyrody.

Projektowana droga przechodzi na odcinku około 5 km, w kilometrażu 390+650-395+400 przez obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Lasy Janowskie PLB060005. Obszar Natura 2000 PLB060005 Lasy Janowskie został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Aktualnie obowiązującą podstawą prawną jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 Nr 25 poz. 133).

Projektowana droga przechodzi na odcinku około 3,5 km, w kilometrażu 392+740-395+410 przez specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 PLH060031 „Uroczyska Lasów Janowskich”. Obszar został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca drugi, zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (decyzja notyfikowana jako dokument nr C(2008)8039). Obecnie status prawny obszaru określa Decyzja Wykonawcza Komisji nr 2013/23/UE z dnia 16 listopada 2012r. w sprawie przyjęcia szóstego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2012)8135).

Obszary Natura 2000 „Lasy Janowskie” i „Uroczyska Lasów Janowskich” obejmują rozległy i zwarty kompleks leśny stanowiący północno-zachodnią część Puszczy Solskiej. Na terenie ostoi dominuje głównie krajobraz leśnej równiny, którą w centralnej części urozmaicają liczne wały wydmore. Na terenie ostoi znajdują się stawy, na których prowadzona jest ekstensywna gospodarka rybacka. Przez obszar ten przepływa wiele niewielkich rzek i cieków wodnych (m.in. rzeka Biała i Trzebnerz). Na terenie ostoi występuje wiele bagien i torfowisk do większych należą Bagno

Rakowskie i Imielty Lug. Uroczyska Lasów Janowskich to również ważna ostoja rzadkich gatunków flory i fauny. Administracyjnie obszary te położone są na terenie województwa lubelskiego i podkarpackiego.

Obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Lasy Janowskie” jest ostoją ptasią o randze europejskiej E 73. Obszar został utworzony dla ochrony siedlisk bączka *Ixobrychus minutus*, bociana czarnego *Ciconia nigra*, bielika *Haliaeetus albicilla*, głuszca *Tetrao urogallus*, włochatki *Aegolius funereus*, lelka *Caprimulgus europaeus*, dzięcioła zielonosiwego *Picus canus*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*. Lasy Janowskie stanowią ważną ostoję głuszca, jednego z najbardziej zagrożonych gatunków ptaków w Polsce. W rejonie planowanych wariantów występują trzy strefy ochronne tego gatunku. Dwie ostoje położone są po wschodniej stronie od planowanych wariantów. Natomiast jedna ostoja położona jest po stronie zachodniej. Istniejąca droga krajowa nr 19 przebiegają pomiędzy ostojami wschodnimi i zachodnimi, co w stanie aktualnym ogranicza możliwość kontaktu pomiędzy ostojami. Według ostatnich danych w wyznaczonej zachodniej ostoji od dawna nie stwierdzono występowania głuszca, w związku z czym planowane jest zniesienie terenu strefy bytowania głuszca. Istniejąca droga stanowi barierę dla gatunku oraz naraża ptaki za bezpośrednie kolizje z samochodami. Wygrodenie drogi oraz realizacja przejść dla zwierząt, które będą mogły być wykorzystywane przez głuszce, może przyczynić się do poprawy warunków dla przedmiotowego gatunku. W związku z tym nie przewiduje się aby realizacja drogi wpłynęła negatywnie na stan lokalnej populacji głuszca.

Na terenie bezpośredniego oddziaływania inwestycji nie zostało stwierdzone gniazdowanie gatunków uznanych za przedmioty ochrony w obszarze. Jednak inwestycja będzie wpływała na część siedlisk wykorzystywanych przez ptaki. Droga będzie przechodziła w pobliżu siedlisk dzięcioła czarnego, który jest gatunkiem licznie występującym na obszarze Natura 2000. Zagęszczenie dzięcioła, na terenie ostoji wynosi 0,59 p/km².

Również w pobliżu istniejącej drogi nr 19 znajduje się strefa ochronna wyznaczona dla bociana czarnego. Inwestycja nie będzie naruszała istniejącej strefy ochronnej. Jednak na etapie realizacji inwestycji należy dążyć do maksymalnego ograniczenia oddziaływania związanego z hałasem, drganiem, dodatkowym oświetleniem oraz zanieczyszczeniem powietrza.

Dla pozostałych gatunków, dla ochrony których ustanowiono obszar Natura 2000 Lasy Janowskie, nie przewiduje się negatywnych oddziaływań, gdyż ich siedliska znajdują się w oddaleniu od inwestycji.

Przedmiotami ochrony obszaru „Uroczyska Lasów Janowskich” są następujące siedliska: 2330 Wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi, 3130 Brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z *Littorelletea*, *Isoëto-Nanojuncetea*, 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników *Ranunculion fluitantis*, 3270 Zalewane muliste brzegi rzek, 4030 Suche wrzosowiska (*Calluno-Geniston*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphylon*), 6120 Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 6230 Górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (*Nardion* - płyty bogate florystycznie), 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*). 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7110 Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe), 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 7150 Obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku *Rhynchosporion*, 9170 Grań środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion*, 91P0 Wyżynny jodłowy bór mieszany (*Abietetum polonicum*).

Podstawowym celem ochrony w obszarze Uroczyska Lasów Janowskich jest wilk *Canis lupus* - priorytetowy gatunek z Dyrektywy Siedliskowej. Jego populacja w obszarze stanowi istotną część lokalnej populacji Kotliny Sandomierskiej i Rostocza. Rozbudowa drogi na odcinku przechodzącym przez Lasy Janowskie może stanowić zagrożenie dla gatunku, poprzez wzmożony efekt bariery. W związku z czym konieczne było zabezpieczenie drożności szlaków migracyjnych wykorzystywanych przez te zwierzęta, poprzez budowę przejść dla zwierząt, które będą mogły być wykorzystywane przez wilki oraz zminimalizowanie możliwości kolizji poprzez wygrodenie drogi. Realizacja przejść będzie miała na celu zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych w procesie inwestycyjnym, co jest zgodne z projektem zarządzenia ustanawiającym plan zadań ochronnych dla obszaru „Uroczyska Lasów Janowskich”.

Ponadto gatunkami dla ochrony których ustanowiono obszar są: mopek *Barbastella barbastellus*, nocek Bechstaina *Myotis bechsteinii*, nocek duży *Myotis myotis*, bóbr europejski *Castor*

fiber, wydra *Lutra lutra*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, minóg strumieniowy *Lampetra planeri*, różanka *Rhodeus sericeus amarus*, piskorz *Misgurnus fossilis*, głowacz białopletwy *Cottus gobio*, trzebla zielona *Ophiogomphus cecilia*, zalotka większa *Leucorrhinia pectoralis*, modraszek teleius *Maculinea teleius*, czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*, modraszek nausitous *Maculinea nausithous*, szlaczkoń szafraniec *Colias myrmidone* oraz starodub łąkowy *Angelica palustris*.

Preferowany wariant inwestycji koliduje z trzema płatami siedliska grądu środkowoeuropejskiego. Inwestycja doprowadzi do zajęcia około 6,8 km ww. siedliska, co stanowi około 0,8 % powierzchni siedliska. Inwestycja będzie oddziaływać na niewielkie fragmenty płatów, znajdujące się w pobliżu istniejącej drogi.

Wariant 2 przed ostateczną zmianą przebiegu drogi, kolidował również z siedliskami ciepłolubnych muraw napiaskowych łąk świeżych użytkowanych ekstensywnie oraz łęgami olszowo-jesionowatymi, znajdującymi w dolinie rzeki Biała na wysokości Łązka Ordynackiego. Realizacja inwestycji wiązałaby się z częściowym zniszczeniem ww. wymienionych siedlisk w granicach obszaru. Jednak po decyzji Inwestora i zmianie ostatecznej trasy drogi, nie dojdzie do negatywnych oddziaływań inwestycji na siedliska będące przedmiotem ochrony w obszarze.

Lasy Janowskie stanowią ważną ostoję nietoperzy. Na trasie przebiegu inwestycji nie stwierdzono kryjówek rozrodczych nietoperzy. Droga przechodzi przez tereny, które stanowią żerowiska nietoperzy. Jednak biorąc pod uwagę powierzchnię potencjalnych żerowisk na terenie obszaru Natura 2000, oceniono, iż realizacja drogi nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na siedliska nietoperzy będące przedmiotem ochrony w obszarze „Uroczyska Lasów Janowskich”. Jednocześnie zobowiązano Inwestora do realizacji działań, mających na celu ograniczenie kolizji z nietoperzami, związane min. z oświetleniem baz postojowych.

Po analizie dokumentacji, nie przewiduje się aby realizacja inwestycji w obrębie Lasów Janowskich doprowadziła do zmiany stosunków wodnych a tym samym pogorszenia stanu siedlisk płazów i bezkręgowców oraz roślin, dla ochrony których ustanowiono obszar Natura 2000. Droga będzie przechodziła przez dolinę rzeki Białej. W toku procedury, inwestor odstąpił od realizacji wariantu, który obejmował przełożenie rzeki. W związku z czym należy wykluczyć negatywne oddziaływanie inwestycji na gatunki zwierząt związane z siedliskami wodnymi, które są przedmiotem ochrony. Jedynie na odcinku przecinającym rzekę Trzebiesz, prace należy prowadzić w sposób, który zminimalizuje niekorzystne oddziaływania na etapie realizacji.

Inwestycja na etapie realizacji nie koliduje z pozostałymi siedliskami będącymi przedmiotami ochrony w obszarze „Uroczyska Lasów Janowskich”.

Projektowana droga przechodzi w sąsiedztwie obszaru specjalnej ochrony siedlisk Natura 2000 „Polichna” PLH060078. Obszar został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej z dnia 10 stycznia 2011r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (decyzja notyfikowana jako dokument nr C(2010)9669). Obecnie status prawny obszaru określa Decyzja Wykonawcza Komisji nr 2013/23/UE z dnia 16 listopada 2012r. w sprawie przyjęcia szóstego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2012)8135). Przedmiotami ochrony w obszarze są 9130 Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*). Droga w pobliżu obszaru będzie przeprowadzona po istniejącym śladzie, w związku z czym nie będzie ona ingerować w siedliska chronione w obrębie obszaru.

Budowa drogi stanowi bardzo poważne utrudnianie dla zwierząt, jest ona barierą fizyczną (sztuczna modyfikacja terenu, ogrodzenia ochronne), jak również psychofizyczną (infrastruktura związana z utrzymaniem dróg, emisja hałasu, dodatkowe światła). Projektowana droga koliduje bezpośrednio na kilku odcinkach z korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym.

Planowana droga przecina, w okolicach Kraśnika oraz Lasów Janowskich, Południowo-Centralny Korytarz Ekologiczny. Korytarz ten w obrębie Lasów Janowskich ma strategiczne znaczenie dla zwierząt dużych, a w szczególności wilka. W celu zapewnienia drożności korytarza, Inwestor wykona przejścia dla zwierząt, które umożliwią migrację zwierząt. Przejścia będą zintegrowane z system ogrodzeń naprowadzających. Ponadto wygrodenie drogi w obrębie korytarza ograniczy kolizję zwierząt z samochodami.

Droga przecina również liczne regionalne i lokalne korytarze migracyjne. Funkcje korytarzy ekologicznych pełnią w krajobrazie doliny rzek i cieków gdzie zachowały się zazwyczaj rozległe obszary roślinności łąkowej i łąkowo-zaroślowej oraz kompleksy leśne. W celu minimalizacji oddziaływania drogi na ciągłość obszarów siedliskowych oraz korytarzy migracji zwierząt należy umieścić na terenie inwestycji przejścia dla zwierząt. Rolę przejść będą pełniły również obiekty mostowe oraz przepusty dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Wszystkie przejścia duże i średnie będą wykorzystywane także przez małe ssaki, płazy, gady i bezkręgowce. Przejścia dla małych zwierząt mają na celu zachowaniu ciągłości obszarów siedliskowych i szlaków migracyjnych małych ssaków (łasicowate, gryzonie, owadożerne) oraz ssaków ziemnowodnych (wszystkie gatunki) - obiekty połączone z ciekami wodnymi. Przejścia będą wykorzystywane także przez średnie ssaki żyjące w norach (głównie lis). Przejścia dla małych zwierząt służą także płazom i bezkręgowcom naziemnym. Aby obiekty te spełniały swoją rolę, należy przestrzegać warunków, które określają sposób zagospodarowania przejść, terenów najść. Zastosowane ogrodzenia ochronne na terenie m.in. korytarzy migracyjnych, kompleksów leśnych będą miały również duży wpływ na ograniczenie ilości kolizji ze zwierzętami. O wykorzystywaniu przejść będą decydować również elementy naprowadzające, osłony antyolśnieniowe oraz sposoby nasadzenia roślin. Ponadto na etapie eksploatacji należy kontrolować drożność obiektów oraz wykaszać roślinność w sąsiedztwie ogrodzeń ochronno-naprowadzających, co pozwoli na ochronę zwierząt korzystających z przejść. Dodatkowo należy unikać lokalizacji w pobliżu przejść dla zwierząt ambon myśliwskich.

Wykonanie planowanej inwestycji nie spowoduje znacznej utraty rzadkich siedlisk przyrodniczych, w tym tych wykorzystywanych przez gatunki chronione, zarówno na terenach objętych formami ochrony przyrody jak i poza nimi. Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie inwestycji na zasoby przyrody ożywionej prace należy prowadzić w sposób, który będzie minimalizował te oddziaływania. W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na gatunki chronione prace należy przeprowadzać zgodnie z harmonogramem, który będzie minimalizował negatywne oddziaływania na chronione gatunki w okresach migracji oraz rozrodu. Ze względu na gatunki chronione prace budowlane należy prowadzić w ograniczonym w zakresie przestrzennym, aby w jak najmniejszym stopniu zniszczyć siedliska gatunków chronionych. Wszelkie prace realizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów cennych i chronionych, należy prowadzić w taki sposób, aby ograniczyć ich negatywny wpływ na przyrodę.

Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza okresem wegetacyjnym roślin oraz sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od początku marca do końca sierpnia). Szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Zwiększenie oddziaływania na szatę roślinną przewidywane jest ponadto w trakcie prac związanych z rozbudową opisywanej drogi. Zasadniczo prace nie powinny jednak wychodzić poza obręb pasa drogowego w związku z czym zniszczenia te występować będą jedynie w wyjątkowych przypadkach. W projekcie należy uwzględnić nasadzenia roślinności. Wprowadzane nasadzenia powinny opierać się na rodzimych gatunkach roślin, wchodzących w skład potencjalnej roślinności naturalnej z uwzględnieniem stopnia przekształcenia warunków siedliskowych i aktualnego potencjału siedliska. Należy dążyć do kształtowania roślinności o możliwie największej liczbie gatunków i silnie zróżnicowanej strukturze.

W celu ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami akustycznymi należy montować ekrany nieprzezroczyste (z wyjątkiem miejsc, gdzie budowa ekranu przezroczystego jest uzasadniona bezpieczeństwem ruchu drogowego lub komfortem życia mieszkańców), w przypadku montowania ekranów przezroczystych należy zastosować na nich nadruk w formie pasów lub inne rozwiązania skutecznie minimalizujące zderzenia się ptaków z ekranami. Najskuteczniejszym sposobem jest naklejenie pionowych pasów z taśmy o szerokości 2 cm, które należy umieścić w odległości nie większej niż 10 cm. Pasy te powinny być naklejone lub zatopione w ekranie. Ponadto na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni należy planować nasadzenia zieleni jak najdalej od drogi.

Na trasie planowanej inwestycji znajdują się cieki wodne. Nad każdym z cieków będą budowane mosty, które w większości przypadków będą pełniły funkcje przejść dla zwierząt. Prace realizowane na terenach wrażliwych i cennych przyrodniczo należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien objąć również wykonanie decyzji z zakresu ochrony gatunkowej. Nadzór powinien obejmować kwestie określone w warunkach niniejszej decyzji oraz kontrolę terenu na obecność gatunków chronionych: przed realizacją budowy, przed likwidacją terenów podmokłych oraz przed wycinką drzew.

Z uwagi na skalę oddziaływań inwestycji na korytarze migracyjne oraz zieleń przydrożną zalecono przeprowadzenie analizy porealizacyjnej oraz monitoringu. W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać ocenę udatności nasadzeń, a w przypadku stwierdzenia ubytków ich uzupełnienie. Ponadto należy dokonać oceny prawidłowości wykonania przejść dla zwierząt, a jeżeli okaże się to konieczne, należy opracować program naprawczy pozwalający na zwiększenie efektywności wykorzystywania przejść. Ponadto inwestor zobowiązany jest do przeprowadzenia monitoringu przyrodniczego, dzięki któremu będzie można ocenić rzeczywisty wpływ inwestycji na korytarze migracyjne oraz skuteczność wykonanych nasadzeń zieleni.

W fazie realizacji inwestycji źródłem powstawania odpadów będą prace rozbiórkowe istniejących obiektów budowlanych kolidujących z planowaną drogą, wycinka drzew i krzewów kolidujących z trasą, roboty ziemne, roboty konstrukcyjno-budowlane obiektów inżynierskich, odpady z przebudowy istniejących dróg, usuwanie kolizji z uzbrojeniem terenu, ułożenie nawierzchni dróg, eksploatacja maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych. Na etapie realizacji planuje się wytworzenie odpadów masy roślinnej, odpadów spawalniczych, przepracowanych olejów, opakowań zawierających substancje niebezpieczne, zanieczyszczonych sorbentów i materiałów filtracyjnych, tkanin do wycierania oraz ubrań ochronnych, odpadów betonu i gruzu betonowego, gruzu ceglanego, odpadów z remontów i przebudowy dróg, drewna, szkła asfaltu, odpadowej papy, żelaza i stali, gleby i ziemi, materiałów konstrukcyjnych zawierających azbest, odpadów komunalnych.

Na etapie eksploatacji obiektu odpady będą wytwarzane w związku z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z drogą (MOP). Na etapie funkcjonowania obiektu wytwarzane będą odpady powstające w wyniku czyszczenia separatorów, odpadowa masa roślinna, odpady z zużytych urządzeń elektrycznych i elektronicznych, odpady komunalne, odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych. Wytworzone odpady zostaną poddane odzyskowi lub unieszkodliwieniu.

Odpady wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2006r. Nr 75, poz.527 z późn. zm.) mogą być przekazywane do odzysku podmiotom określonym w tym rozporządzeniu.

Odpady wytwarzane na etapie realizacji inwestycji, wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006 r. w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2006r. Nr 49, poz.356) mogą zostać wykorzystane w trakcie realizacji inwestycji z zachowaniem warunków ich wykorzystania określonych w rozporządzeniu po uzyskaniu zezwolenia na przetwarzanie odpadów stosownie do wymogów ustawy o odpadach.

W celu wyeliminowania negatywnego oddziaływania związanego z emisją odpadów oraz zapewnienia, aby postępowanie z wytworzonymi odpadami było zgodne z przepisami w tym zakresie, w decyzji ustalono warunki dot. gospodarowania odpadami.

W decyzji określono warunki w zakresie postępowania z wytwarzanymi odpadami wynikającymi z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz.21) oraz określoną w niej hierarchią postępowania z odpadami. Odpady powinny być magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przedostanie się składników odpadów do środowiska. Wytwarzane odpady powinny być poddane przetwarzaniu przez uprawnione w tym zakresie podmioty. Gospodarka odpadami komunalnymi powinna być prowadzona zgodnie z wymogami aktów prawa miejscowego w tym zakresie.

Analizując oddziaływania planowanej inwestycji na zabytki i stanowiska archeologiczne brano pod uwagę teren o szer. ok. 2 km –po 1km w każdą stronę od osi drogi i pas szer. ok. 80 m przy stanowiskach archeologicznych.

Część A - na obszarze wariantów inwestycji i w jej otoczeniu występują obiekty zabytkowe. Gm. Niedzwica Duża w m. Strzeszkowice Małe zespół dworsko-parkowy, objęty ochroną konserwatorską w odległości ok 110m od wariantu WW (km 6+270, strona prawa), oraz WIV (km 6+600, strona prawa) i W IVa (ok. km 6+120, strona prawa); w m. Niedzwica Duża - zabytkowy zespół dworsko-parkowy znajduje się w odległości ok 120 m od wariantów IV (9+100 km, strona

prawa) oraz IVa (8+650 km, prawa strona), objęte ochroną konserwatorską poprzez ustalenia zawarte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego zatwierdzonym uchwałą Rady Gminy; m. Strzeszkowice Małe - cmentarz wojenny z I wojny światowej, ujęty w wojewódzkiej ewidencji zabytków i objęty ochroną konserwatorską w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzonym uchwałą Rady Gminy.

Gm. Wilkołaz m. Wilkołaz Poduchowny zespół kościelny, w tym: kościół parafialny pw. Św. Jana Chrzciciela, drzewostan, cmentarz. Odległość cmentarza od wariantów: W1 (km 24+370), WIV (km 23+950), IV a (km 24+000), WW (km 24+300), WWU (km 24+360) wynosi ok. 260m. Cmentarz ujęty jest w wojewódzkiej ewidencji zabytków i objęty jest ochroną konserwatorską poprzez ustalenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzonym uchwałą Rady Gminy Wilkołaz. M. Obroki, zespół dworsko-parkowy, z którego zachował się dwór i spichlerz. Obiekty te objęte są ochroną konserwatorską poprzez ustalenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzonym uchwałą Rady Gminy Wilkołaz. Obiekty objęte ochroną konserwatorską, znajdują się w odległości ok 110m od: wariantu I (km 21+150), oraz drogi istniejącej (km 341+950), które w tym miejscu biegną tym samym śladem, oraz ok. 200m od wariantów: WIV, WIVa, WW, WWU. Dla zespołu dworsko parkowego została wyznaczona pośrednia strefa ochrony konserwatorskiej, która koliduje z wariantem W1 (km 21+080). Pozostałe warianty są odsunięte od wyznaczonej strefy ok. 80m.

Część B - w otoczeniu inwestycji znajdują się obiekty zabytkowe. Niektóre z nich kolidują z inwestycją, tj.: Gm. Szastarka m. Polichna I (Podlesie) - 2 mogiły zbiorowe ludności żydowskiej z II wojny światowej. Mogiły ujęte są w wojewódzkiej ewidencji zabytków i objęte są ochroną konserwatorską poprzez ustalenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego zatwierdzonym uchwałą Rady Gminy Szastarka. Mogiły zlokalizowane są w km ok 367+000 w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi. Jedna z mogił znajduje się „na skraju lasu, 50 m na E od szosy Kraśnik Polichna, 200 m na N od zabudowań wsi”. Druga z mogił znajduje się „na skraju lasu po pn. stronie szosy Kraśnik-Polichna. 100 m na pn. od zabudowań wsi”. Zaproponowane warianty będą kolidowały z jedną z mogił, zlokalizowaną po stronie prawej istniejącej drogi. Mogiła koliduje tylko z wariantem 3. Pozostałe warianty mijają obiekt po stronie lewej w odległości nie mniej niż ok.3,5m (odległość przeciwskarpą rowu od mogiły).

Gm. Janów Lubelski m. Pikule - miejsce pamięci narodowej - pomnik z 1965 r. upamiętniający mord mieszkańców wsi Pikule dokonany przez Niemców w 1942 r. Ww. obiekt znajduje się w odległości ok 85 m od krawędzi istniejącej drogi krajowej nr 19 (392+630 km). Warianty 2 (391+520 km) oraz 3 (390+600 km) kolidują z ww. obiektem. Pozostałe warianty przebiegają w odległości nie mniejszej niż 500 m od obiektu.

Ponadto w najbliższym otoczeniu inwestycji zlokalizowano: gm. Szastarka, m. Huta Józefów - rzymskokatolicki cmentarz parafialny oddalony o ok. 7m od wariantu W4/4P (km 372+000, strona prawa) oraz ok. 16 m od wariantu W2 (km 372+000, strona prawa). Pozostałe warianty przebiegają w odległości nie mniejszej niż 500 m.

Gm. Modliborzyce m. Zarajec Stojeszyński - mogiła Żołnierza polskiego z 1939r. ujęta w wojewódzkiej ewidencji zabytków i objęta ochroną prawną na podstawie przepisów ustawy z dn. 28 marca 1933 r o grobach i cmentarzach wojennych.

Najbliżej zlokalizowanymi wariantami względem ww. obiektu są warianty 2, 4/4P znajdują się w odległości ok 220 m (km 372+750). Pozostałe warianty przebiegają w odległości nie mniejszej niż 500m. W m. Modliborzyce wariant 3 (km 378+000, lewa strona) oraz wariant 5 (km 377+720, lewa strona) przebiegają w odległości ok. 280m od strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej „A”. Pozostałe warianty przebiegają w odległości nie mniejszej niż 500m. Ponadto wariant W3 (km 378+550 - 378+720) przebiega przez strefę ochrony krajobrazu i powiązań widokowych. Wariant W5 (km 378+500) jest oddalony o ok 80m od wyznaczonej strefy. Pozostałe warianty przebiegają w odległości nie mniejszej niż 500m.

Gm. Janów Lubelski Łązek Ordynacki, znajdują się mogiły: w odległości ok. 240m - wariant W3 (km 396+280, lewa strona), wariant W4/4P (km 390+420, lewa strona), wariant W5 (km 391+900, lewa strona); w odległości ok. 60 m - wariant W3 (km 396+860, lewa strona), wariant W4/4P (km 391+000, lewa strona), wariant W5 (km 392+500, lewa strona).

Wszelkie prace prowadzone w pobliżu obiektów zabytkowych lub o znaczeniu historycznym należy prowadzić ze zgodą Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Ze względu na występowanie w bliskim sąsiedztwie rekomendowanego wariantu W2 w m. Polichna mogił Żydowskich należy ograniczyć w km ok 367+000 wszelkie ingerencje poza przewidzianą linię

zajętości terenu pod inwestycję. Ponadto ze względu na kolizję inwestycji z miejscem pamięci narodowej we wsi Pikule należy uzgodnić przeniesienie pomnika w bezpieczne miejsce z Wojewódzkim Konserwatorem zabytków.

Zarejestrowane stanowiska archeologiczne stanowią w większości pozostałości osad, ślady osadnictwa z pradziejowego i wczesnośredniowiecznego. Poszczególne warianty (preferowane) kolidują ze stanowiskami archeologicznymi: wariant WWU 2 kolizje w części A i w części B W2 i W3. Wszelkie prace ziemne należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym, po uzyskaniu pozwolenia na prace w zabytku i jego otoczeniu. Jednocześnie w przypadku odkrycia podczas prowadzenia robót budowlanych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć przedmiot, zabezpieczyć ten przedmiot i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić o tym Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie lub władze lokalne poszczególnych gmin. Ponadto z uwagi na kolizję oraz bliskie sąsiedztwo ze stanowiskami archeologicznymi należy przeprowadzić badania w zakresie weryfikacji archeologicznych badań powierzchniowych AZP na trasie inwestycji, przedinwestycyjnych, wykopaliskowych badań ratowniczych na stanowiskach zlokalizowanych w pasie drogowym, wprowadzić nadzór archeologiczny dla wszystkich prac ziemnych prowadzonych w ramach inwestycji.

W rejonie planowanej inwestycji znajdują się złoża surowców mineralnych, tj: w Gminie Niedzwica Duża udokumentowane złoża surowców mineralnych - złoża glinki (nieeksploatowane), kolizja wariantu I (cz. A) (ok. 100 m) w km ok. 14+950. W bezpośrednim sąsiedztwie złoża biegnie droga istniejąca (335+690 km), która w omawianym miejscu pokrywa się ze śladem ww. wariantu.

W Gminie Kraśnik (obszar prognostyczny występowania surowców mineralnych -less). Spośród znajdujących się w analizowanym rejonie złóż tylko jedno - Słodków-Stróża koliduje z łącznikiem drogi nr 74 z drogą S-19 w wariantach 1 i 1 A (obw. Kraśnika). W wariantach 1 i 1 A (obw. Kraśnika) nie występują kolizje ze złożami kopalin.

W Gminie Modliborzyce występuje eksploatowane złoża piasku i żwiru - „DĄBIE” położone w miejscowości Dąbie i Michałówka. Odległość złoża wynosi ok. 120 m od istniejącej drogi (372+900 km, strona lewa), ok. 170 m od wariantu 1 (cz. B) (372+960 km, strona lewa) i ok. 170 m od wariantu 3 (cz. B) (372+860 km, strona lewa). Złoża lessu - cegielnia polowa, złoża o nazwie „MODLIBORZYCE – PASZTALENIEC”, nieeksploatowane. Odległość złoża wynosi ok. 100 m od wariantu 3 (cz. B) (346+950 km, strona prawa) i ok. 100m od wariantu 5 (cz. B) (376+660 km, strona prawa).

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

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

Zgodnie z art. 82 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j.Dz. U. z 2013r., poz.1235 z późn. zm.) właściwy organ stwierdza konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania m.in. decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko;
- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;

3) istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

W ocenie organu, na podstawie materiału dowodowego przedłożonego przez inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, dane na temat przedsięwzięcia na obecnym etapie nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko celem określenia warunków środowiskowych, w szczególności z zakresu ochrony wód.

Z uwagi na powyższe nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny w ramach postępowania na etapie decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2013r., poz. 687).

Jednocześnie, zgodnie z deklaracją Inwestora, na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej przeprowadzona zostanie weryfikacja i aktualizacja wymaganych zabezpieczeń akustycznych.

Zgodnie z art. 82 ust.1 pkt 5 oraz art. 83 ustawy z dnia 3 października 2008r. w niniejszej decyzji nałożono na wnioskodawcę obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, której zakres powinien obejmować określenie skuteczności zastosowanych środków ograniczających emisję hałasu drogowego na klimat akustyczny, określenie konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń, celem zapewnienia dotrzymania dopuszczalnego poziomu hałasu, skuteczności zainstalowanych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogi oraz oceny prawidłowości wykonania przejęć dla zwierząt.

Analiza wykonana będzie w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z art. 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2013r., poz. 267) 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 nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa (wniosek inwestora z dnia 31.10.2013 r.) Ustalenie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uzasadnione jest ważnym interesem społecznym. Nadanie rygoru umożliwi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie sprawne przeprowadzenie prac przygotowawczych zmierzających do złożenia wniosku do Wojewody Lubelskiego w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 687) o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji a także na szybką realizację tego przedsięwzięcia. Przedmiotowa inwestycja ujęta jest w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.

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

Realizacja inwestycji w możliwie najkrótszym terminie wpłynie na poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej województwa lubelskiego, podniesienie jej przepustowości oraz poziomu bezpieczeństwa ruchu i komfortu podróżowania, zapewnienie ciągłości prowadzenia ruchu na kierunku północ – południe poprzez zapewnienie alternatywnego względem obecnego przebiegu DK 19 ciągu drogowego, zapewnienie sprawnej obsługi transportowej w obszarze centralnej części województwa lubelskiego, poprawa dostępności terenów inwestycyjnych (aktualnych i potencjalnych), położonych w rejonie obsługiwanym przez obecną drogę krajową nr 19 i planowaną drogę ekspresową S19.

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

- zapewnienie odpowiednich warunków infrastrukturalnego wsparcia zachodzących procesów modernizacji i restrukturyzacji gospodarki województwa. Należy do nich zaliczyć przede wszystkim zwiększenie możliwości przepływu towarów i usług, poprawę dostępności nowych terenów inwestycyjnych oraz wsparcie procesów rewitalizacji obszarów poprzemysłowych;
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu oraz komfortu podróżowania, a dzięki zastosowaniu odpowiednich zabezpieczeń środowiskowych poprawa warunków życia mieszkańców otoczenia drogi.

Przedmiotowa inwestycja ma strategiczne znaczenie dla regionu Polski Wschodniej, wynikające z włączenia państw Europy Środkowej i Wschodniej do Unii Europejskiej.

Organ rozstrzygający przeprowadził przedmiotowe postępowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi jego uprawnienia, jak i w oparciu o przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zapewniono stronom czynny udział w toku postępowania. Strony były informowane o przysługujących im prawach w formie obwieszczeń i miały możliwość zapoznania się z całością zebranego w sprawie materiału dowodowego.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

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

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008r., o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji wymienionych w art. 72 ust.1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r.

Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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

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



Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

Dr Jerzy Ciesielski
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie

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 (tj. Dz.U. z 2013r., poz. 1235 z późn. zm.).

Planowane przedsięwzięcie położone będzie w całości na terenie województwa lubelskiego w powiecie lubelskim, kraśnickim i janowskim. Na terenach planowanej lokalizacji drogi występują grunty użytkowane rolniczo, tereny leśne, obszary chronione przyrodniczo oraz tereny zabudowane. Istniejąca droga przebiega poprzez centra wielu miejscowości, w szczególności Niedzwica Duża, Niedzwica Kościelna, Wilkołaz, Modliborzyce oraz przez liczne wioski. Z przeprowadzonych analiz wynika, że ok. 21,5% długości istniejącej drogi (ok. 17 km) przebiega poprzez tereny o zwartej zabudowie. Zabudowa mieszkalna jednorodzinna i zagrodowa usytuowana jest wzdłuż drogi, często w odległości mniejszej niż 50m. Gęsta zabudowa wiąże się z dużą liczbą zjazdów indywidualnych z istniejącej drogi do poszczególnych posesji. W bezpośrednim otoczeniu drogi znajdują się również obiekty użyteczności publicznej oraz kościoły i kapliczki.

Projektowana droga pozwoliłaby przede wszystkim odsunąć zwiększony ruch pojazdów (szczególnie ciężkich) na tereny mniej wrażliwe (niezabudowane)). Mniejsza ilość skrzyżowań oraz włączeń pojazdów do ruchu (np. skrzyżowania, zjazdy itp.) wpłynęłaby na większą płynność ruchu, a co za tym idzie na większy komfort jazdy. Nowa droga posiadać będzie w miejscach migracji zwierząt odpowiednio przystosowane przejścia, których istniejąca droga nie posiada, co wiąże się z częstymi ich potraceniami. Z uwagi na rosnące natężenie ruchu, zaniechanie budowy przedsięwzięcia obniży bezpieczeństwo ruchu, znacznie wpłynie na płynność ruchu oraz spowoduje kumulację zwiększonej emisji szczególnie hałasu w rejonie zabudowy znajdującej się w bliskim sąsiedztwie drogi.

Planowana inwestycja obejmuje budowę nowej drogi ekspresowej S-19 na odcinku od końca obwodnicy Lublina do granicy woj. lubelskiego i podkarpackiego, wraz z węzłami umożliwiającymi bezkolizyjny wjazd i wyjazd z projektowanej drogi, miejscami obsługi podróżnych, przebudową dróg poprzecznych i budową dróg dojazdowych umożliwiających komunikację lokalną. Budowa nowej drogi spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej nie związanej z drogą jak linie elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, wodociągi czy kanalizacja.

Inwestycję podzielono na trzy części:

Cześć A: obejmuje odcinek drogi ekspresowej S-19 od końca obwodnicy m. Lublin do początku obwodnicy m. Kraśnik.

Cześć B: obejmuje odcinek drogi ekspresowej S-19 od końca obwodnicy Kraśnika do granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego.

Obwodnica m. Kraśnik: obejmuje wykonanie obwodnicy miasta Kraśnika w ciągu drogi ekspresowej S-19 oraz budowę odcinka drogi krajowej klasy GP stanowiącego połączenie obwodnicy Kraśnika w ciągu drogi krajowej nr 74 z obwodnicą Kraśnika w ciągu drogi ekspresowej S 19.

Planowana droga S19 będzie drogą o ograniczonym dostępie tj. będzie dostępna wyłącznie w węzłach ulokowanych na połączeniu drogi ekspresowej z drogami krajowymi: DK 19 i DK 74, drogami wojewódzkimi: DW 834, 842, 857 oraz z drogą powiatową DP 2744L. W miejscach krzyżowania planowanej drogi z pozostałymi istniejącymi drogami przewiduje się budowę dwupoziomowych, bezkolizyjnych skrzyżowań (bez dostępności do drogi ekspresowej), poprzez wybudowanie obiektów nad lub pod drogą ekspresową.

Zakres inwestycji obejmuje budowę: dwujezdniowej drogi ekspresowej, budowę węzłów drogowych, budowę systemu odwodnienia drogi i obiektów towarzyszących (rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, separatory, osadniki, zbiorniki retencyjne, zbiorniki infiltracyjne, zbiorniki retencyjno- infiltracyjne), budowę miejsc obsługi podróżnych, budowę obiektów inżynierskich w ciągu planowanej drogi ekspresowej i w ciągu dróg krzyżujących się z nią (wiadukty, mosty i in.), budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie poziome, oznakowanie pionowe, bariery ochronne), budowę urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, urządzenia oczyszczające,

przejścia dla zwierząt dziko żyjących), budowę dróg obsługujących ruch lokalny z terenów odciętych przez drogę ekspresową, przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogą, budowę infrastruktury technicznej zaopatrującej w media MOP-y, zapewniającej łączność oraz oświetlenie na węzłach, przebudowę dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych krzyżujących się z planowaną drogą, przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z planowaną drogą ekspresową. Niweleta drogi będzie prowadzona w wykopach, na nasypach lub obiektach takich jak wiadukty.

Parametry techniczne S-19:

(Część A)

- Klasa techniczna drogi - ekspresowa (S),
- szerokość pojedynczego pasa ruchu - 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego - 2,5 m,

Przekrój normalny składa się z dwóch jezdni, każda dwupasowa, o szerokości 7 m z dodatkowym pasem awaryjnym o szerokości 2,5 m i poboczem gruntowym o szerokości 1,25 m. Jezdnie dzieli pas zieleni o szerokości 12 m.

(Część B)

- Klasa techniczna drogi - ekspresowa (S),
- przekrój normalny drogi - 2x2(2x3) z pasem dzielącym ziemnym,
- szerokość pasa ruchu - 3,5m,
- szerokość pasa dzielącego - 12m,
- szerokość pasa awaryjnego - 2,5 m,
- skrajnia drogi - 5m.

Obwodnica Kraśnika

- Klasa techniczna drogi - ekspresowa (S),
- szerokość pojedynczego pasa ruchu - 3,5 m,
- szerokość pasa dzielącego (z opaskami) - 12,0 m.

Celem inwestycji jest poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi, poprawa warunków ekologicznych mieszkańców miejscowości położonych w sąsiedztwie istniejącego korytarza drogi krajowej nr 19.

Inwestycja w dużym stopniu przyczyni się do rozwoju gospodarczego i społecznego województw położonych wzdłuż polskiej granicy wschodniej. Będzie to podstawowa i jedyna droga łącząca województwa wzdłuż granicy wschodniej, będącej granicą Unii Europejskiej, a jednocześnie najkrótsza droga ekspresowa łącząca północną część Unii Europejskiej z południem Europy. Droga ta może się stać częścią nowego europejskiego korytarza komunikacyjnego, który połączy kraje nadbałtyckie.

Lokalizację planowanego przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku graficznym w skali 1:25 000, stanowiącym integralną część niniejszej charakterystyki.

Zakład Inżynierii i Projektowania
Urząd w Stradonieckach, Lublin
dr Jerzy Krzyżwicki
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochotny Stradonieckach, Lublin