



LUBELSKA FUNDACJA
OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO

20-346 LUBLIN, UL. DŁUGA 13a, tel. (081) 744-48-25, fax 744-46-57
e-mail: lfosn@fosn.org.pl <http://www.fffosn.org.pl>
KRS 0000112694 NIP 712-010-36-11
Konto: BOŚ S.A. O/Lublin 21 1540 1144 2001 6400 1238 0002

**ANEKS DO RAPORTU
O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO
PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Budowa Obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego

w ciągu drogi krajowej nr 17

Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne

(I etap budowy obwodnicy)

ETAP: DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ

Zamawiający:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O/Lublin

Skład Zespołu:

dr inż. Andrzej Chyla

dr hab. Marek Kucharczyk

dr inż. Janusz Szopa

mgr inż. Sylwia Wójcik

Prezes Zarządu:

mgr inż. Andrzej Karaś.....

Lublin, kwiecień 2010 r.

Spis treści

<u>Wstęp.....</u>	<u>2</u>
<u>I.Oddziaływanie związane z emisją hałasu.</u>	<u>2</u>
<u>II.Oddziaływanie przedsięwzięcia, na jakość powietrza.</u>	<u>3</u>
<u>III.Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.....</u>	<u>4</u>
<u>IV.Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów.....</u>	<u>5</u>
<u>V.Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze.....</u>	<u>10</u>
<u>VI.Załącznik. Pismo RDOŚ z dnia 19 kwietnia 2010 roku znak RDOŚ-06-WOOS-6651-13-003-2/10ik</u> <u>.....</u>	<u>12</u>

Wstęp

Niniejszy „Aneks...” opracowano w związku z uwagami Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie zgłoszonymi do Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy m. Tomaszów Lubelski w ciągu drogi ekspresowej S17 (Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne0 etap I obwodnicy. Uwagi przedstawione są w piśmie RDOŚ z dnia 19 kwietnia 2010 znak RDOŚ-06-WOOŚ-6651-13-003-2/10ik.

Aneks odnosi się kolejno do każdego z punktów podniesionych w w/w piśmie RDOŚ w Lublinie.

I. Oddziaływanie związane z emisją hałasu.

1. W punkcie 10.8 „Raportu...” podano, że w badaniach oparto się „również” na Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 23 grudnia 2004 roku w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji (Dz.U. Nr 283, poz. 2842). Dokument ten jednak dla konkretnego przedsięwzięcia nie jest istotny, gdyż projektowana trasa obwodnicy nie przebiega w rejonie zakładów przemysłowych emitujących hałas do środowiska.

Podstawowym dokumentem na podstawie którego wykonano badania pilotażowe jest dokument wymieniony w pozycji 22 punktu 20 „Raportu...” tj. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 roku w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub emisji przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392).

2. Zbędność ekranów w km 0+600 do 0+680

Na odcinku w km od 0+600 do 0+680 brak jest zabudowy mieszkaniowej.

3. Zbędność ekranów w sąsiedztwie łącznicy Nr 4

Teren, na którym zlokalizowany jest budynek przy rondzie łączącym DW850 z łącznicami 3 i 4 położony jest 6 m poniżej ronda. Można przyjąć, że linia łącząca szczyt budynku z zastępczym źródłem hałasu (łącznica i rondo) jest równoległa do powierzchni jezdni łącznicy i ronda. Oznacza to, że w hałasie docierającym do budynku nie występuje jedna ze składowych hałasu emitowanego przez pojazdy tj. brak składowej odbitej od powierzchni drogi lub gruntu między budynkiem a drogą. Zostaje tylko bezpośrednia fala akustyczna i odbita od ścian budynku. Gdyby budynek ten i droga znajdowały się na jednym poziomie hałas emitowany przez pojazdy byłby większy o około 1,5 –2 dB w zależności od przyjętych efektów gruntowych. Ponadto łącznica nr 4 jest obiektem ekranującym hałas od obwodnicy, która w tym rejonie przebiega 5m poniżej łącznicy nr 4.

Z tego względu odstąpiono tu od lokalizacji ekranu akustycznego.

4. Brak zabezpieczeń

Dla budynku w km 5+620 izolinia 50 dB przedstawiająca granicę emisji hałasu dla pory nocnej dla roku 2020 nieznacznie zahacza o róg budynku, który znajduje się po prawej stronie obwodnicy.

Zahaczenie to wynika z występowania odbić od fasady budynku, które wykonaniu pomiarów i oceny emisji hałasu na fasadzie budynku uwzględnia się przez odjęcie od wyniku pomiaru 3dB i mieści się w granicach błędu symulacji.

W związku z tym, że przekroczenia są tylko dla pory nocnej dla roku 2020 i są one niewielkie oraz praktycznie mieszczą się w granicach błędu obliczeń nie przewidziano tu zabezpieczeń w formie ekranów akustycznych.

Zgodnie z uwagą RDOŚ w Lublinie zaleca się w ramach analizy porealizacyjnej wykonać tu (km 5+620) punktowego pomiaru hałasu. Pomiar należy wykonać zgodnie z metodami referencyjnymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 roku w sprawie w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub emisji przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392).

II. Oddziaływanie przedsięwzięcia, na jakość powietrza.

W pozycji 9 punktu 20 „Materiały źródłowe i pomocnicze błędnie podano nazwę rozporządzenia – powinno być: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. nr 47, poz. 281).

Natomiast na czas opracowywania „Raportu...” pozycja 11 była obowiązującą i wykonane obliczenia oraz wnioski podane w oparciu o te obliczenia są prawidłowe. Wykonane obliczenia i sformułowane wnioski zawarte w „Raporcie...” a dotyczące oddziaływania na środowisko są nadal prawidłowe, gdyż wartość odniesienia dla tlenków azotu w nowym rozporządzeniu jest taka sama jak w rozporządzeniu uchylonym. Ta właśnie substancja była analizowana, jako substancja zanieczyszczająca powietrze atmosferyczne o największym oddziaływaniu przy emisji z poruszających się pojazdów. Również sposób wykonania obliczeń przyjęty w „Raporcie...” jest prawidłowy, gdyż wprowadzona zmiana w przepisach dotyczy tylko poziomów odniesienia a nie modelu obliczeniowego. W związku, z tym, że zasięgi ponadnormatywnego oddziaływania emisji na jakość powietrza nie wykraczają poza granice pasa drogowego nie zamieszcza się ich w formie graficznej.

III. Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne

III.1.

Podczyszczane wody opadowe odprowadzane są do rzeki Sołokiji, trzema wylotami:
W1 – w km 35+607 km rzeki Sołokiji
W2 – w km 35+577 km rzeki Sołokiji
W3 – w km 35+277 km rzeki Sołokiji

Pozostałe wyloty nie posiadają urządzeń podczyszczających i odprowadzają wody deszczowe do rowów melioracyjnych. Odprowadzane wody opadowe spełniają warunki rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984).

W związku z tym, że wody deszczowe z wylotów W1, W2 i W3 odprowadzane są do rzeki Sołokija w obszarze Natura 2000 „Dolina Sołokiji”, winny być objęte monitoringiem. Zaleca się wykonanie dwukrotnie w ciągu roku analiz odprowadzanych wód deszczowych w zakresie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984) co najmniej 2 razy do roku należy przeprowadzić przegląd eksploatacyjny urządzeń oczyszczających. eksploatacja tych urządzeń powinna być zgodna z zaleceniami zawartymi w instrukcji obsługi i konserwacji urządzeń, a czynności z nią związane odnotowane w zeszycie eksploatacji.

III.2.

Projektowana trasa obwodnicy przecina rzekę Sołokiję w km 35+507,30 (estakada). Rozwiązania kolizji projektowanej obwodnicy m. Tomaszów Lub. z rowami „A”, „C”, „J”, „J-1” i „J-14” zostały uzgodnione bez uwag przez Wojewódzki Zarząd Melioracji Wodnych.

III.3.

W miejscach gdzie są problemy dotyczące bezpośredniego odprowadzenia wód opadowych do odbiorników zaprojektowano trzy zbiorniki retencyjno – odparowujące.

1. Zbiornik retencyjno – odparowujący nr 1 po prawej stronie projektowanej obwodnicy przy węźle „Tomaszów Północ” w km 1+600. Zadaniem zbiornika jest opóźnienie odpływu wód oraz ich częściowe zmagazynowanie do późniejszego odparowania.

Parametry zbiornika:

- powierzchnia: 1 900 m²
- pojemność całkowita – 1 700 m³

w tym:

- pojemność retencyjna – 500 m³ (do odprowadzenia)
- pojemność magazynująca – 1 200 m³ (do odparowania).

Nadmiar wody odprowadzany będzie do istniejącego rowu.

2. Zbiornik retencyjno – odparowujący nr 2 po prawej stronie projektowanej obwodnicy za węzłem „Tomaszów Północ” w km 2+200. Zadaniem zbiornika jest opóźnienie odpływu wód oraz ich częściowe zmagazynowanie do późniejszego odparowania.

Parametry zbiornika:

- powierzchnia: 4 500 m²
- pojemność całkowita – 5 250 m³

w tym:

- pojemność retencyjna – 750 m³ (do odprowadzenia)
- pojemność magazynująca – 4 500 m³ (do odparowania).

Nadmiar wody odprowadzany będzie do istniejącego cieku bez nazwy.

3. Zbiornik odparowujący po lewej stronie projektowanej obwodnicy przy przejeździe „Sołokije II” w km 8+800. Parametry zbiornika:

- powierzchnia: 700 m²
- pojemność magazynująca (całkowita) – 850 m³

Pojemność zbiorników została dostosowana do odwadnianej powierzchni i zapewnia przyjęcie wód dla deszczu miarodajnego bez negatywnych oddziaływań na grunty przyległe.

III.4.

Technologia robót nie przewiduje prowadzenia odwodnienia wykopów.

IV. Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów

IV.1.

Oddziaływanie tego przedsięwzięcia obejmuje powstawanie odpadów w fazie budowy zarówno związanych z budową nowej drogi jak i koniecznością wykonania niezbędnych wyburzeń. Poniżej podaje się uaktualnione zestawienie powstających odpadów z wydzieleniem grupy odpadów dotyczących rozbiórki budynków.

Faza realizacji			
L.p.	Rodzaj odpadu	Kod	Ilość [Mg/rok]
Realizacja drogi			
1	opakowania z papieru i tektury	15 01 01	0,02
2	opakowania z drewna	15 01 03	0,04
3	opakowania wielomateriałowe	15 01 05	0,04
4	odpady z remontów i przebudowy dróg (kruszywo kamienne, ew. kostka granitowa) – nie zawierające asfaltu	17 01 81	10 000
5	asfalt z nawierzchni (destrukcja) – asfalt inny niż wymieniony	17 03 02	210

	w 17 03 01		
6	żelazo i stal	17 04 05	2
7	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	230 000
8	inne niewymienione odpady (grunt z wierceń pod pale fundamentowe)	01 05 99	7000
9	Odpadowa masa roślinna	02 01 03	20
Rozbiórka budynku			
1	odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	200
2	gruz ceglany	17 01 02	200
3	odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	17 01 03	50
4	drewno	17 02 01	20
5	szkło	17 02 02	2
6	odpadowa papa	17 03 80	10
7	mieszanki metali	17 04 07	5
8	materiały izolacyjne zawierające azbest	17 06 01*	30
Faza eksploatacji			
1	zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12 (zużyte źródła światła zawierające rtęć)	16 02 13*	0,2
2	elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15 (zużyte oprawy oświetleniowe)	16 02 16	0,3
3	mieszanki odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach (osady ze zbiorników wód opadowych)	13 05 08*	5
4	niesegregowane odpady komunalne	20 03 01	0,5
5	odpady z czyszczenia ulic i placów	20 03 03	10,0
Odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych:			
1	odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	16 81 01*	1
2	odpady inne niż wymienione w	16 81 02	5

	16 81 01*		
<i>Uwaga: numer kodu * - oznacza odpad niebezpieczny</i>			

IV.2.

W tabeli w punkcie IV.1. uwzględniono odpady powstałe z rozbiórki pokryć dachowych (papa, blacha, eternit) traktując te pokrycia, jako materiał izolujący dach, a nie materiał konstrukcyjny.

IV.3.

W tabeli dodano dodatkową pozycję zawierającą odpady z wycinki drzew (karpina, gałęzie). Pozyskane drewno z wycinki drzew odwiezione zostanie na teren Bazy Materiałowej Rejonu Dróg Krajowych w Tarnawatce jako surowiec do produkcji tarcicy budowlanej.

IV.4.

Poniżej podaje się sposób magazynowania i zagospodarowania odpadów nie przedstawionych w „Raporcie...”

Materiały przydatne do wykorzystania takie jak:

- destruk z frezowania nawierzchni (17 03 02)
 - elementy metalowe – konstrukcje wsparcia, tablice znaków drogowych, bariery ochronne (17 04 05)
 - odpady z remontów i przebudowy dróg nie zawierające asfaltu (17 01 81)
- będą przewiezione na teren Bazy Materiałowej Rejonu Dróg Krajowych w Tarnawatce i stąd w ramach odzysku (R14) wykorzystywane będą:
- destruk jako dodatek do produkcji mas bitumicznych
 - odpady z remontów i przebudowy dróg (nie zawierające asfaltu) po rozkruszeniu jako podbudowy pod drogi
 - elementy metalowe do wykorzystania we własnym zakresie lub przekazane uprawnionemu odbiorcy.

Na teren Bazy Materiałowej Rejonu Dróg Krajowych w Tarnawatce będzie odwożone także drewno jako surowiec do produkcji tarcicy.

Usuwana gleba i ziemia, grunty organiczne z odcinków wymiany gruntów oraz grunty z wykonywanych odwiertów pod fundamenty palowe estakady będą wykorzystane do formowania nasypów i jako humus pod obsiewy na skarpach nasypów i wykopów.

Materiały z rozbiórki budynków zagospodarowuje Wykonawca robót. Za wyjątkiem szkła oraz odpadów zawierających azbest wszystkie rodzaje odpadów z rozbiórki budynków mogą być przekazywane osobom fizycznym:

- do utwardzania powierzchni budowy fundamentów wykorzystanie jako podsypki pod posadzki na gruncie po rozkruszeniu:

17 01 01

17 01 02

17 01 03 (odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia wykonanych z ceramiki)

- do wykonywania drobnych napraw i konserwacji:

17 02 01

17 03 80

17 04 07

- do wykorzystania jako paliwo (o ile nie jest zanieczyszczone impregnatami i powłokami ochronnymi)

17 02 01 (odpady te mogą być także odzyskiwane poza instalacjami)

- do wypełniania terenów niekorzystnie przekształconych

17 01 01

17 01 02

17 01 03 (odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia wykonanych z ceramiki)

- do utwardzenia powierzchni terenów, do których posiadacz ma tytuł prawny

17 01 01

17 01 02

17 01 03 (odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia wykonanych z ceramiki)

- do wykonywania drobnych napraw:

17 02 01

17 03 80

17 04 05

17 04 07

- do porządkowania i zabezpieczenia przed erozją wodną i wietrzną skarpy i powierzchni korony zamkniętego składowiska lub jego części:

17 01 01

17 01 02

17 01 03

17 01 81

- do budowy wałów, nasypów kolejowych i drogowych, podbudów dróg i autostrad, nieprzepuszczalnych wykładzin czasz osadników ziemnych, rdzeni budowli hydrotechnicznych oraz innych budowli i obiektów budowlanych w tym fundamentów pod warunkiem, że zostało to uwzględnione w decyzji wydanej na podstawie przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym lub prawa budowlanego

17 01 01

17 01 02

17 01 03

Uwaga: odpady mogą być wykorzystane pod warunkiem poddania ich procesom kruszenia.

Pokrycia dachowe z płyt i płytek azbestowo – cementowych powinny być demontowane przez brygady posiadające stosowne uprawnienia. Odpady te winny być deponowane w wydzielonych do tego kwaterach wysypisk odpadów.

IV.5.

Obowiązki Wytwórcy odpadów wynikające z art. 17 ustawy o odpadach przedstawione są w punkcie 8.4.2. „Raportu...”

IV.6.

Ilość odpadów wiertniczych uzupełniono w tabeli w punkcie IV.4. „Aneksu...”

IV.7.

Sposób zagospodarowania powstających odpadów przedstawiono szczegółowo w punkcie IV.4. „Aneksu...”. Odpady o kodzie 17 01 01 mogą być przekazywane osobom fizycznym do utwardzania powierzchni, budowy fundamentów, wykorzystania jako podsypki pod posadzki na gruncie po rozkruszeniu, a także mogą być unieszkodliwiane poza instalacjami i urządzeniami do wypełniania terenów niekorzystnie przekształconych.

IV.8.

Odpady powstające na etapie eksploatacji projektowanej obwodnicy magazynowane będą czasowo na terenie Bazy Materiałowej Rejonu dróg Krajowych w Tarnawatce i przekazywane sukcesywnie uprawnionym odbiorcom. Odpady z separatorów odbierane będą bezpośrednio przez wykonawcę usługi czyszczenia separatorów.

Przy przestrzeganiu zasad prawidłowej gospodarki odpadami ich oddziaływanie na środowisko będzie niewielkie. Wg uzyskanych informacji od służb eksploatacyjnych w utrzymaniu dróg powstają odpady o kodach 16 01 03 i 16 01 19, ale związane są z niewłaściwym postępowaniem użytkowników dróg. W związku z tym, że nie są wynikiem realizacji planowanego przedsięwzięcia nie zamieszcza się ich w niniejszym Aneksie.

IV.9.

Obowiązek monitoringu gospodarki odpadami jest obligatoryjny i wynika z art. 36 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r o odpadach /(Dz. U. nr 62, 628 z późn. zm.)

Zgodnie z tym artykułem posiadacz odpadów jest obowiązany do prowadzenia ich ilościowej i jakościowej ewidencji zgodnie z przyjętym katalogiem odpadów i listą odpadów niebezpiecznych (nie dotyczy to wytwórców odpadów komunalnych oraz osób fizycznych i jednostek organizacyjnych nie będących przedsiębiorcami, które wykorzystują odpady na własne potrzeby). Wzory dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 lutego 2006r. w sprawie wzoru dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. U. nr 30, poz. 213). Nie zależnie od powyższego posiadacz odpadów prowadzący ewidencję jest obowiązany sporządzić zbiorcze zestawienie danych o rodzajach i ilości odpadów, sposobach zagospodarowania nimi oraz o instalacjach i urządzeniach służących do odzysku i unieszkodliwiania tych odpadów.

Zbiorcze zestawienie przekazuje się marszałkowi województwa właściwemu ze względu na miejsce wytwarzania, zbierania, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów w terminie do końca I kwartału za poprzedni rok kalendarzowy

V. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

V.1.

Obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. z 2004 r. Nr 220, poz. 2237) i do list zamieszczonych w tym rozporządzeniu odnosi się tekst raportu wszędzie tam gdzie dotyczy chronionych gatunków zwierząt.

V.2.

Ze względu na występowanie populacji czerwończyka nieparka w odległości 100-150 m od odcinka od km 4+930 do 5+130 nie mogą być lokalizowane bazy materiałowe i drogi technologiczne po stronie wschodniej w/w. odcinka.

V.3.

Dzięcioł białoszyi wykazywany jest z obszaru Natura 2000 PLB060021 „Dolina Sołokiji” w ilości 23 par. Jedyne stwierdzenie tego gatunku w okolicach Tomaszowa znajduje się w odległości ok. 1 km od inwestycji w Resztówce poza obszarem Natura 2000. W obrębie obszaru, w rejonie potencjalnego oddziaływania inwestycji nie stwierdzono stanowisk tego gatunku. Wpływ inwestycji na dzięcioła białoszyjego oszacowano na podstawie ubytku i przekształcenia potencjalnych siedlisk w obrębie obszaru Natura 2000. Dzięcioł białoszyi jest gatunkiem synantropijnym, powiązany z siedliskami stworzonymi przez człowieka: zasiedla cmentarze, parki, stare ogródki działkowe, dzielnice willowe. Poza obszarami zabudowanymi gatunek preferuje inne siedliska antropogeniczne, m.in. sady owocowe, przydrożne szpalery drzew czy zadrzewienia śródpolne. Jako gatunek zajmujący dziuple w drzewach liściastych dogodne warunki znajduje również w dolinach rzek, z fragmentami łągów topolowych i wierzbowych (Buczek 2001)

V.4.

Realizacja i eksploatacja inwestycji nie wymaga zastosowania środków łagodzących względem obszaru Natura 2000 PLB060012 „Roztocze”. W tabeli na stronie 130 „Raportu...”, w ostatni wiersz winien mieć postać:

Zakłócenia i zmiany w kluczowych elementach obszaru	niepokojenie, kolizje z pojazdami	Mała	Nieistotne	-
---	-----------------------------------	------	------------	---

Jak przedstawiono w punkcie V.3. dzięcioł białoszy jest gatunkiem preferującym siedliska antropogeniczne. Przedstawione w załączniku 7 obszary potencjalnego gniazdowania dzięcioła odnoszą się do siedlisk znajdujących się w obrębie zabudowy Tomaszowa: parki, zieleń przydrożna, zieleń przydomowa. Zasadnicza część tych arealów mieści się poza obszarem Natura 2000 - im dalej na wschód w kierunku doliny Sołokiji warunki dla tego gatunku stają się suboptymalne. Z tego względu uznano, że oddziaływanie inwestycji na przedmiot ochrony obszarze za nieistotne tym bardziej, że oddzielona część obszaru Natura 2000 pokrywa się z obszarem potencjalnego gniazdowania dzięcioła białoszygo jedynie na powierzchni 0,5 ha.

V.5.

W okresie sezonowych wędrówek płązów: 1 marca – 30 kwietnia, 1 września – 31 października należy zabezpieczyć place budowy w obrębie dolin i obniżeń siatką lub płótkami.

V.6.

W przypadku wykonania przejścia dla zwierząt w km 0+122 w dokonanych analizach uwzględniających ustalenia inwentaryzacji przyrodniczej, potwierdzono, iż „budowa przejścia dla zwierząt średnich w km 0+008 (co odpowiada km 0+122) o wysokości minimalnej 2,5 m i szerokości co najmniej potrójnej szerokości cieku nie znajduje uzasadnienia” z uwagi na nie stwierdzoną migrację zwierząt średnich w tym miejscu. Dla lokalnych populacji zwierząt wystarczające jest przejście dla zwierząt małych o wysokości powyżej 1 m i szerokości powyżej 2 m z suchymi półkami, co zapewnia istniejący przepust zlokalizowany pod drogą krajową Nr 17, który na realizacji planowanego przedsięwzięcia zostanie wyremontowany i wyposażony w suche półki. Niemniej jednak, zgodnie z zasadą prewencji, inwestor rozważył możliwość budowy w tym miejscu przejścia o parametrach dla zwierząt średnich. Jednakże ze względu na fakt, iż przejście to jest obiektem zlokalizowanym na włączeniu obwodnicy m. Tomaszów Lubelski do istniejącego przebiegu drogi krajowej Nr 17, rozwiązania projektowe nie pozwalają na podniesienie niwelety projektowanej drogi tak, aby przejście to spełniało wymagania przejść dla zwierząt średnich.

Obecnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) Oddział w Lublinie prowadzi prace przygotowawcze w zakresie budowy drogi ekspresowej S-17 na odcinku Zamość – Hrebenne w kierunku Lwowa na odcinku od projektowanej Obwodnicy Zamościa do projektowanej obwodnicy m. Tomaszów Lubelski i od obwodnicy Tomaszowa do wybudowanej obwodnicy Hrebennego. Jest to zadanie odrębne i nie powiązane technologicznie z przedsięwzięciem będącym przedmiotem niniejszego aneksu oraz analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, do którego został sporządzony ten aneks.

W ramach planowanej budowy drogi ekspresowej S-17 na odcinku Zamość – Hrebenne jest planowane wykonanie nowego przejścia dla zwierząt o parametrach przeznaczonych dla zwierząt średnich. Przejście to planowane jest w miejscu istniejącego przepustu. Tak więc docelowo obiekt ten uzyska parametry przejścia dla zwierząt średnich. Ostatecznie, zgodnie z koncepcją drogi ekspresowej, istniejący przepust przebudowany zostanie do parametrów odpowiadających parametrom dla przejścia średniego, określonych w decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy m. Tomaszów Lubelski, co zrealizowane zostanie na etapie budowy drogi ekspresowej w ciągu S17 (Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne).

VI. Załącznik. Pismo RDOŚ z dnia 19 kwietnia 2010 roku znak RDOŚ-06-WOŚ-6651-13-003-2/10ik