



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 20 grudnia 2011 r.

WOŚ-II.4200.1.2011.MW

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze i ust. 5 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), a także § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.), w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”) oraz § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 lutego 2009 r. Pana Stanisława Dmuchańskiego – Pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia oraz ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A2 na odcinku Warszawa - Kukuryki według wariantu 4+4a¹+4 i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie autostrady A2 na odcinku między Warszawą, a granicą Rzeczypospolitej Polskiej z Republiką Białoruską, tj. na odcinku Izabela – Kukuryki, od km 489+403 do km 657+113, przy czym z odcinka tego wyłączono autostradową obwodnicę Mińska Mazowieckiego od km 504+000 km 524+005 (dla której wydane zostały już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach i o ustaleniu lokalizacji autostrady) oraz most graniczny nad Bugiem (objęty osobnym przedsięwzięciem między państwowym). Poza autostradową inwestycją liniową w zakres przedsięwzięcia będzie wchodzić ponadto przebudowa odcinków istniejących dróg krzyżujących się z trasą autostrady oraz przebudowa kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych nadziemnych i podziemnych (elektrycznych, telefonicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych itd.).

Projektowany odcinek autostrady A2 Warszawa – Kukuryki realizowany będzie na terenie województwa mazowieckiego i lubelskiego, w powiatach: otwockim, mińskim, siedleckim (ziemskim i grodzkim), łosickim, łukowskim i białskim (białsko-podlaskim, ziemskim), na obszarze gmin: Wiązowna, Halinów, Dębe Wielkie, Kałuszyn, Mrozy, Grębków, Kotuń, Mokobody, Skórzec, Siedlce (miasto i gmina), Wiśniew, Zbuczyn, Mordy, Huszlew, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Rokitno, Zalesie i Terespol.

Projektowana droga posiada długość około 170 km (licząc razem z autostradową obwodnicą Mińska Mazowieckiego).

Autostradę zaprojektowano jako drogę dwujezdniową czteropasową z pozostawieniem rezerwy terenu na dobudowę docelowo od środka dodatkowego, trzeciego pasa ruchu do każdej jezdni autostrady. Dostęp do autostrady A2 będzie możliwy tylko w węzłach. W związku z tym wzdłuż trasy autostradowej powstaną liczne, dodatkowe drogi lokalne zapewniające dojazd do zabudowy i gruntów rolnych, a ponadto powstaną poprzeczne bezkolizyjne przejazdy drogowe w poprzek autostrady (bez możliwości wjazdu i zjazdu z autostrady) dla licznych dróg lokalnych, głównie powiatowych i gminnych.

Przedsięwzięcie składa się z następujących odcinków:

1. Budowa dwujezdniowej autostrady bez wykorzystania istniejących dróg (po nowym śladzie) na odcinkach: Izabela – Swoboda od km 489+403 do km 560+100 oraz Grabianów - Koroszczyn od km 563+000 do km 654+300;
2. Rozbudowa istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 2 (obwodnicy Siedlec) do parametrów dwujezdniowej autostrady na odcinku Swoboda – Grabianów od km 560+100 do km 563+000;
3. Rozbudowa istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 68 do parametrów dwujezdniowej autostrady na odcinku Koroszczyn – Kukuryki od km 654+300 do km 657+113.

Projektowana budowa nowej trasy autostradowej będzie obejmować:

- grunty rolne, leśne i budowlane, które znajdują się w projektowanym pasie drogowym przewidzianym dla przeprowadzenia nowej drogi przy spełnieniu niezbędnych wymagań technicznych i ekologicznych,
- grunty pod wodami płynącymi (odcinki rzek: Kałuska, Kostrzyń, Muchawka, Złota Krzywula, Klukówka, Krzna, Czapelka i Bug, a także starorzecze Bugu oraz fragmenty rowów melioracyjnych),
- pasy kolejowe linii kolejowej relacji Warszawa – Siedlce – Łuków – Terespol w miejscach jej skrzyżowań z autostradą,
- fragmenty pasa drogowego istniejących dróg krajowych nr 2 Warszawa – Terespol, nr 63 Siedlce – Łuków, nr 19 Lublin – Białystok (w miejscu przecięcia z planowaną autostradą we wsi Łukowisko) oraz nr 68 Wólka Dobryńska – Kukuryki (w miejscu nałożenia na trasę autostrady między Koroszczynem a Kukurykami) zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz przez służby graniczne,
- krótkie odcinki istniejących pasów drogowych innych dróg w rejonie ich przecięć z autostradą, w tym fragmenty pasów drogowych dróg wojewódzkich nr 803 Siedlce – Seroczyn (Stoczek Łukowski), nr 811 Biała Podlaska – Sarnaki (Siemiatycze) i nr 698 Terespol – Łosice – Siedlce oraz fragmenty dróg powiatowych i gminnych.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano dziewięć głównych wariantów realizacji inwestycji oraz rozpatrzono dodatkowe „łamane” opcje przebiegu autostrady, będące wynikiem połączenia co najmniej dwóch wariantów głównych. Przeanalizowano również przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.

We wszystkich analizowanych wariantach początek budowanej drogi znajduje się w km 489+403 i nawiązuje do granicy projektowanego węzła „Lubelska” – w Izabeli koło Warszawy – który nie jest objęty zakresem inwestycji. Koniec wzmiankowanej drogi przyjęto w km 657+113 – na przejściu granicznym w Kukurykach włącznie.

Do realizacji wskazano wariant 4+4a¹+4.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

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

Dla województwa mazowieckiego i lubelskiego

- 1.2.1. Prace stanowiące uciążliwość akustyczną, w tym prace budowlane przy użyciu ciężkiego sprzętu, w sąsiedztwie miejsc ochrony akustycznej oraz w granicach terenów stanowiących korytarze migracji zwierząt, czyli w pikiecieżu planowanych przejść dla zwierząt dużych i średnich powiększonym o 200 m w każdą stronę licząc od skrajni przejścia i obszarów Natura 2000 należy wykonywać w porze dziennej (od 6:00 do 22:00).
- 1.2.2. Wycinka drzew i krzewów winna odbyć się poza sezonem lęgowym ptaków, a więc od 16 października do końca lutego; przed usunięciem roślinności należy dokonać inspekcji na obecność zwierząt oraz zapewnić im możliwość ewakuacji.
- 1.2.3. Wierzchnia warstwa gleby o grubości 20-30 cm powinna być w całości usunięta z obszaru planowanych robót ziemnych, a następnie wykorzystana do stworzenia stałej obudowy biologicznej powierzchni przejść dla zwierząt skarp, rowów, nasypów i wykopów.
- 1.2.4. Zdjęcie humusu winno nastąpić na początku sezonu wegetacyjnego (po przebudzeniu się zwierząt); podczas prac należy umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu objętego inwestycją.
- 1.2.5. Miejsca składowania ziemi z wykopów archeologicznych należy wyznaczyć poza terenami wartościowymi przyrodniczo wymienionymi punkcie 1.2.16. niniejszej decyzji.
- 1.2.6. Na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji należy zagwarantować możliwość migracji zwierząt (zachowanie drożności korytarzy):
 - 1.2.6.1. prace związane z budową przejść w miarę możliwości należy wykonać w pierwszej kolejności,
 - 1.2.6.2. przejścia górne na swojej powierzchni, na nasypach najść oraz przy wylotach przejść dolnych winny mieć rozmieszczone karpie korzeniowe i głązy; dno przepustów dla małych zwierząt i płazów winno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię,
 - 1.2.6.3. corocznie należy dokonywać oczyszczania i konserwacji przejść dla zwierząt oraz kontroli stanu i szczelności wygrodzeń.
- 1.2.7. W przypadku prowadzenia wykopów należy wprowadzić zabezpieczenia przeciwdziałające uwięzieniu zwierząt (np. ogrodzenia z płotków i siatki, pochylnie); przed realizacją i zasypaniem wykopów należy dokonać inspekcji na obecność zwierząt i zapewnić im możliwość ucieczki.
- 1.2.8. W zakresie zadrzewień i zakrzaczeń:
 - 1.2.8.1. w trakcie prac budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew przewidzianych do adaptacji oraz ich pielęgnację; w zasięgu koron drzew nie należy prowadzić dróg dojazdowych na plac budowy, lokalizować zaplecze budowy oraz składować materiałów budowlanych,
 - 1.2.8.2. w trakcie budowy należy wykonywać etapowo w dostosowaniu do postępu robót ziemnych rekultywację terenu wokół istniejących i nowo wykonywanych nasadzeń drzew obejmującą zasypanie karczowisk, darniowanie i humusowanie przy wykorzystaniu do tego celu zgromadzonej wcześniej ziemi urodzajnej oraz darni; karpie drzew można odłożyć do wykorzystania przy zagospodarowywaniu przejść dla zwierząt,
 - 1.2.8.3. w przypadku nieprzyjęcia się sadzonek lub stwierdzenia ich uszkodzeń, należy niezwłocznie, tj. przed najbliższym sezonem wegetacyjnym, wprowadzić nasadzenia uzupełniające; na etapie eksploatacji inwestycji należy poddawać zieleń stosownym zabiegom pielęgnacyjnym oraz uzupełnieniom pozwalającym na jej utrzymanie w stanie właściwym do pełnienia funkcji.
- 1.2.9. W zakresie ochrony nietoperzy:
 - 1.2.9.1. usunięcie drzew na terenach, gdzie zdiagnozowano występowanie borowca wielkiego oraz karlika większego, tj. w podanym niżej pikiecieżu powiększonym o 100 m w każdą stronę, winno być przeprowadzone poza okresem narodzin i opuszczenia kolonii rozrodczych przez młode, które przypadają odpowiednio na: połowa czerwca - początek lipca (narodziny), połowa lipca – sierpień (opuszczanie kolonii rozrodczych), uwzględniając fakt lokalnych uwarunkowań; usunięcie drzew w poniższych pikiecieżach w okresie hibernacji borowca wielkiego oraz karlika większego, która przypada na październik/listopad - marzec/kwiecień, możliwe jest jedynie po przeszukaniu drzew pod kątem obecności nietoperzy, a w przypadku ich wykrycia zastosowaniu się do przepisów wynikających z ochrony gatunkowej; pikiecież: 530+350, 533+700, 541+900, 567+800, 568+ 820, 569+000, 569+200, 580+000, 585+300, 585+400, 592+200, 597+800, 618+800, 646+000, 654+400,

- 1.2.9.2. adekwatnie do liczby i powierzchni zdiagnozowanych, a przeznaczonych do likwidacji siedlisk, w tym żerowisk nietoperzy, należy wykonać (w dostosowaniu do potrzeb poszczególnych gatunków) remizy dla nietoperzy; remizy należy wykonać (w formie zalesień, zadrzewień, zbiorników wodnych, specjalnie skonstruowanych skrzynek, martwych, sędziwych drzew z wycinki itp.) w rejonie stwierdzonych stanowisk nietoperzy, a więc w rejonie km: 526+150, 526+450, 530+350, 533+700, 541+900, 550+500, 550+600, 567+800, 568+820, 568+900, 569+000, 569+200, 571+100, 580+000, 585+300, 585+400, 589+500, 592+200, 595+400, 597+800, 598+900, 610+200, 618+800, 624+600, 626+500, 630+200, 631+200, 638+900, 646+000, 654+300, 654+400,
- 1.2.9.3. należy wbudować w sklepienia obiektów mostowych, z wykluczeniem przejść górnych i wiaduktów, specjalnie wykonane (dziurkowane) cegły/pustaki, w ilości minimalnej 45/obiekt.
- 1.2.10. W zakresie ochrony płazów, prac w dolinach rzecznych oraz na terenach wrażliwych z punktu widzenia środowiska wodnego (tereny podmokłe i obniżenia, obszary źródliskowe):
- 1.2.10.1. zbiorniki wodne położone poza pasem drogowym należy zachować w stanie nienaruszonym,
- 1.2.10.2. likwidacji zbiorników wodnych i zalewisk przeznaczonych do zniszczenia należy dokonać jesienią, ale przed rozpoczęciem hibernacji, umożliwiając zwierzętom ucieczkę z terenu robót; prace likwidacyjne należy poprzedzić inspekcją terenu przeprowadzoną przy udziale przyrodnika,
- 1.2.10.3. w zamian za miejsca rozrodu płazów, które muszą ulec likwidacji w wyniku budowy drogi, należy wykonać (w adekwatnej liczbie, jak i powierzchni) zastępcze miejsca rozrodu płazów; budowa zbiorników zastępczych winna nastąpić przed likwidacją miejsc rozrodu płazów; należy umożliwić zasiedlenie nowych zbiorników w najbliższym sezonie rozrodczym płazów, w tym dokonać trwałego przeniesienia osobników do nowo wykonanych zbiorników,
- 1.2.10.4. likwidacja roślinności przybrzeżnej winna nastąpić poza jej okresem wegetacyjnym; w trakcie prac ziemnych w obrębie brzegów należy umożliwić ewakuację fauny.
- 1.2.11. Działania minimalizujące niekorzystne oddziaływanie przedsięwzięcia na gatunki bezkręgowców i ich siedliska:
- 1.2.11.1. na placu budowy i wzdłuż drogi należy stosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne (np. sodowe), ograniczające przywabianie owadów nocą; bezwzględnie należy stosować szczelne obudowy lamp na placach budowy, bazy materiałowej i parków maszynowych, uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką,
- 1.2.11.2. w zamian za siedliska entomofauny chronionej, które muszą ulec likwidacji w wyniku budowy drogi, należy utworzyć siedliska zastępcze adekwatne do liczby i powierzchni likwidowanych siedlisk oraz w dostosowaniu do wymogów danego gatunku; odtworzone siedliska entomofauny winny przylegać bezpośrednio do istniejącego siedliska lub być z nim funkcjonalnie połączone.
- 1.2.12. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu minimalizującego pylenie, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb)/ w dni słoneczne i wietrzne, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, osłanianie przed działaniem wiatru składowisk materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe.
- 1.2.13. Na etapie budowy należy w jak największym stopniu stosować do podbudowy gotowe mieszanki betonu i mas bitumicznych wytworzone poza miejscem realizacji przedsięwzięcia; masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu.
- 1.2.14. Zachować czystość wyjazdu z budowy, stosować specjalistyczny sprzęt do czyszczenia nawierzchni, myć koła pojazdów przed opuszczaniem budowy.
- 1.2.15. Skarpy wykopów i nasypów należy przykryć warstwą ziemi urodzajnej, obsiać trawą oraz systematycznie podlewać w okresie długotrwałej suszy.
- 1.2.16. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne należy organizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni; zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów / odpadów budowlanych zlokalizować na terenie otwartym, przekształconym antropogenicznie, w możliwie

największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, z dala od zbiorników i cieków wodnych, poza terenami płytkiego zalegania wód podziemnych oraz poza obszarami wokół czynnych ujęć wód i obszarami cennymi przyrodniczo, a więc poza: terenami leśnymi i zadrzewionymi, terenami wartościowymi dla entomofauny chronionej, w dolinach rzek i innych cieków wodnych (w tym doliny rzeki Krzna), naturalnymi zbiornikami wodnymi, terenami stanowiącymi korytarze migracji zwierząt, stanowiskami chronionych gatunków roślin, rezerwatami przyrody, obszarami Natura 2000; w przypadku obszarów Natura 2000 zaplecze budowy oraz drogi dojazdowe należy zlokalizować w odległości minimum 100 m od granicy obszaru.

- 1.2.17. Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód.
- 1.2.18. Należy stosować wysokosprawne maszyny i narzędzia budowlane możliwie niskoemisyjne i o najkorzystniejszych parametrach akustycznych oraz utrzymywać je w wysokiej sprawności technicznej.
- 1.2.19. Opracować i wdrożyć taki plan robót, aby w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów).
- 1.2.20. Zaplecza budowy wyposażać w sanitariaty, a ścieki bytowe ujmować w szczelne zbiorniki bezodpływowe, okresowo opróżniane przez uprawnione podmioty.
- 1.2.21. Podczas realizacji inwestycji należy dążyć do ograniczania powstawania odpadów u źródła, minimalizować ich ilości, usuwać z miejsc powstawania oraz wykorzystywać lub unieszkodliwiać w sposób zapewniający ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska.
- 1.2.22. Odpady, które nie mogą być wykorzystane w obrębie planowanej inwestycji, powinny być selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, a następnie zostać przekazane odpowiednim jednostkom uprawnionym do ich dalszego obrotu.
- 1.2.23. Odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych; odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych powinno być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 1.2.24. Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i w miarę możliwości po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom np. do kompostowania.
- 1.2.25. Plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowane uprawnienia w tym zakresie, a zużyte sorbenty traktować jako odpady niebezpieczne i przechowywać, do czasu przekazania do utylizacji, w szczelnych pojemnikach.
- 1.2.26. Odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu) lub przekazać uprawnionym odbiorcom; zagospodarowywać odpady powstające w trakcie robót ziemnych tylko, gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 1.2.27. Zapewnić pracownikom pomieszczenia socjalne; powstające ścieki komunalne przekazywać do oczyszczalni ścieków lub korzystając z sieci kanalizacji zbiorczej.
- 1.2.28. Dno wykopów drogowych i rowów odwadniających drogę, jeśli pozwalają na to warunki terenowe, lokalizować powyżej pierwszego poziomu wód gruntowych.
- 1.2.29. Prace odwodnieniowe ograniczyć do minimum w zakresie czasu i skali; wody z odwodnień odprowadzać do najbliższego cieku wodnego w sposób nie powodujący erozji wodnej brzegów i dna.
- 1.2.30. Ograniczyć maksymalne przepływy do zewnętrznej sieci hydrologicznej poprzez zastosowanie zbiorników retencyjnych.

- 1.2.31. W przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej i przedostania się do systemu odwodnieniowego substancji niebezpiecznych wprowadzić takie procedury postępowania by niezwłocznie zamknąć odpływ wód zbieranych z powierzchni jezdni do odbiorników powierzchniowych oraz podjąć działania mające na celu jak najszybsze usunięcie czynnika niebezpiecznego z zamkniętego systemu.
- 1.2.32. W obszarze robót ziemnych w okresie budowy, należy wykonywać tymczasowe rowy odprowadzające wody opadowe i tymczasowe zbiorniki retencyjne zatrzymujące zanieczyszczone spływy opadowe.
- 1.2.33. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być wyścielone materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym.
- 1.2.34. Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzać rowami przydrożnymi do projektowanych zbiorników w sposób niepowodujący szkód i podtopień na terenach sąsiednich.
- 1.2.35. Prace związane z budową i utrzymaniem drogi oraz jej eksploatacją prowadzić tak, aby nie powodować podtopień na terenach sąsiednich.
- 1.2.36. Do zwalczania gołoledzi należy stosować środki cechujące się najmniej agresywnym wpływem na środowisko wodno-gruntowe.
- 1.2.37. Dna zbiorników retencyjnych i osadniki wpustowe powinny być okresowo oczyszczane z zatrzymanych osadów.
- 1.2.38. Roboty ziemne należy rozpocząć po przeprowadzeniu archeologicznych badań wykopaliskowych i po ustanowieniu stałego nadzoru archeologicznego.
- 1.2.39. Realizacja przedsięwzięcia, a także zakończenie robót budowlanych nie może stwarzać stałych utrudnień w sposobie korzystania z terenów przyległych do projektowanej autostrady, w tym do istniejących budynków, pól i innych obiektów.
- 1.2.40. W stosunku do zagrożonych archeologicznych obiektów chronionych należy wykonać ratownicze badania stanowisk archeologicznych obejmujące teren inwestycji, które należy przeprowadzić po uzyskaniu zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, ale przed rozpoczęciem robót ziemnych.
- 1.2.41. Inwestycję należy objąć nadzorem przyrodniczym, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc wartościowych przyrodniczo wymienionych zgodnie z punktem 1.2.16.; nadzór przyrodniczy winien obejmować kwestie określone w warunkach niniejszej decyzji, w tym w szczególności:
 - 1.2.41.1. prace w rejonie torfowiska w Starym Koniku,
 - 1.2.41.2. prace uciążliwe akustycznie w okresie rozrodczym/lęgowym w rejonie zdiagnozowanych przez nadzór stanowisk chronionych gatunków zwierząt,
 - 1.2.41.3. realizację środków minimalizujących dla poszczególnych grup zwierząt,
 - 1.2.41.4. ocenę poprawności zabezpieczeń drzew i krzewów w trakcie trwania prac budowlanych, ze szczególnym uwzględnieniem pomnika przyrody oraz ich pielęgnacji,
 - 1.2.41.5. realizację archeologicznych badań wykopaliskowych, w tym nadzór nad terenem prac wykopaliskowych, nad wyznaczonymi w tym celu drogami dojazdowymi i miejscami na bazy sprzętowe oraz nad miejscami składowania ziemi z wykopów archeologicznych,
 - 1.2.41.6. konserwację systemu odwadniającego, przejść dla zwierząt oraz kontrolę stanu i szczelności wygrodzeń.

Dodatkowy warunek dla województwa mazowieckiego

- 1.2.42. W zakresie przejścia autostrady przez obszar Natura 2000 Dolina Kostrzynia należy wykonać od razu docelowy przekrój poprzeczny autostrady (2x3 pasy ruchu) zarówno na odcinku estakady jak i na odcinkach nasypów na dojazdach do niej; roboty polegające na zdjęciu humusu i usunięciu roślinności należy wykonać w okresie od końca sierpnia do początku marca; roboty związane z palowaniem należy wykonać w okresie od końca lipca do początku kwietnia.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś:

Dla województwa mazowieckiego i lubelskiego

- 1.3.1. Zabezpieczenia akustyczne należy projektować jako nieprzezroczyste, w szczególności w formie zielonej ściany, skarp i wałów przeciwhałasowych, obsadzonych krzewami; w ostateczności mogą to być konstrukcje przezroczyste z naklejonymi pionowymi pasami szerokości 2 cm rozmieszczonymi co 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem; na górnej krawędzi ekranu winna być umieszczona nieprzezroczysta belka o wysokości 10 cm.
- 1.3.2. Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, zbiorniki retencyjne zaprojektować tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt; zbiorniki retencyjno sedymentacyjne należy wykonać jako obiekty wkomponowane w krajobraz w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść dla zwierząt; w przypadku niemożności zachowania ze względów technicznych ww. odległości zbiorniki retencyjne należy wykonać jako zbiorniki o łagodnym nachyleniu (w stosunku 1:2,5), nieutwardzonych skarpach i dnie, obłożone naturalnym materiałem tj. warstwą z ziemi próchnicznej oraz obsiane trawą, obsadzone krzewami nadającymi charakter bogatego roślinnego skupiska, z niskim ogrodzeniem uniemożliwiającym zasiedlanie zbiorników przez płazy; zbiorniki należy lokować zgodnie z przepisami ustawy Prawo wodne.
- 1.3.3. W zakresie ochrony nietoperzy:
- 1.3.3.1. przy projektowaniu oświetlenia autostrady należy zastosować światło sodowe lub inne posiadające tzw. „ciepłe widmo”; należy wykluczyć oświetlenie żarowo – rtęciowe – przyciągające owady,
- 1.3.3.2. w rejonie stwierdzonych stanowisk nietoperzy, a więc w rejonie km: 526+150, 526+450, 530+350, 533+700, 541+900, 550+500, 550+600, 567+800, 568+820, 568+900, 569+000, 569+200, 571+100, 580+000, 585+300, 585+400, 589+500, 592+200, 595+400, 597+800, 598+900, 610+200, 618+800, 624+600, 626+500, 630+200, 631+200, 638+900, 646+000, 654+300, 654+400, należy zaprojektować (w dostosowaniu do wymogów poszczególnych gatunków oraz adekwatnie do liczby i powierzchni zdiagnozowanych, a przeznaczonych do likwidacji siedlisk, w tym żerowisk nietoperzy) remizy dla nietoperzy w formie zbiorników wodnych, zalesień, zadrzewień, specjalnie skonstruowanych skrzynek, martwych, sędziwych drzew z wycinki itp.,
- 1.3.3.3. w projekcie należy przewidzieć konieczność wbudowania w sklepienia obiektów mostowych (z wykluczeniem przejść górnych i wiaduktów), dziurkowanych cegieł/pustaków, w ilości minimalnej 45/obiekt.
- 1.3.4. W projekcie budowlanym należy zaprojektować zbiorniki zastępcze (po obydwu stronach drogi) w zamian za zbiorniki i podmokłości, które muszą ulec likwidacji w wyniku budowy drogi; zbiorniki winny być zlokalizowane zgodnie z wymogami danego gatunku (optymalnie w odległości min. 200 m od drogi); pod drogą należy przewidzieć przepust umożliwiający migrację zwierząt między zbiornikami położonymi po obu stronach trasy; zbiorniki zastępcze dla płazów winny posiadać: szeroką wypłyconą strefę przybrzeżną o głębokości 0,35-1,5 m; wydłużoną i nieregularną linię brzegową o nachyleniu skarp 1:3 pozwalającym na odtworzenie naturalnej roślinności, być humusowane, obsiane mieszkanką traw oraz obsadzone roślinnością drzewiastą i krzewiastą i posiadać z uszczelnione dno.
- 1.3.5. Realizacja inwestycji winna zagwarantować możliwość migracji zwierząt, dlatego też należy zaprojektować i wykonać następujące przejścia dla zwierząt, w orientacyjnej lokalizacji:
- 1.3.5.1. na terenie województwa mazowieckiego:
- 1.3.5.1.1. przejścia dla zwierząt dużych (PZD) i średnich (PZŚ):
- 1.3.5.1.1.1. PZŚ-2 w Lesie Izabelskim koło Starego Konika w km 492+300,
- 1.3.5.1.1.2. PZD-11 w Lesie Dębskim koło Adamówki w km 502+385,
- 1.3.5.1.1.3. PZŚ-13A w Lesie Grodziskim koło Olszewic w km 526+585,
- 1.3.5.1.1.4. PZŚ-14A w dolinie Witówki w Szymonach w km 527+700 (estakada nad doliną),
- 1.3.5.1.1.5. PZŚ-15A w Lesie Kałuskim koło Szymon w km 529+450,
- 1.3.5.1.1.6. PZD-16 w Lesie Kałuskim koło Marysina w km 530+370,
- 1.3.5.1.1.7. PZD-16B w Lesie Kałuskim koło Groszków Starych (nad drogą nr 2),
- 1.3.5.1.1.8. PZD-16C w Lesie Kałuskim koło Groszków Starych w km 531+800,
- 1.3.5.1.1.9. PZŚ-18A w dolinie Gawrońca koło Sinołęki w km 533+600,
- 1.3.5.1.1.10. PZŚ-19A w Piotrowinie w km 534+700,
- 1.3.5.1.1.11. PZD-23 w dolinie Kostrzynia koło Sługocina w km 539+150 (estakada nad doliną),

- 1.3.5.1.1.12. PZD-25 w Lesie Mingoskim koło Kadłubnego w km 542+385,
- 1.3.5.1.1.13. PZD-25B w Lesie Mingoskim koło Uroczyńska Nowiny w km 543+985,
- 1.3.5.1.1.14. PZŚ-26B w Tymiance w km 547+150,
- 1.3.5.1.1.15. PZD-28A w lesie koło Gręzowa w km 551+300,
- 1.3.5.1.1.16. PZD-31A w lesie w Kolonii Dąbrówka-Wyłazy w km 555+600,
- 1.3.5.1.1.17. PZD-36 w dolinie Muchawki koło Swobody w km 560+740 (estakada nad doliną),
- 1.3.5.1.1.18. PZŚ-38A w lesie w Siedlcach w km 562+210,
- 1.3.5.1.1.19. PZŚ-41A w lesie w Helenowie w km 567+535,
- 1.3.5.1.1.20. PZD-43A w Lesie Joachimowskim koło Ługów-Rętek w km 570+775,
- 1.3.5.1.1.21. PZD-45A na skraju Lasu Zbuczynskiego koło Tarcz w km 573+925,
- 1.3.5.1.1.22. PZŚ-48A w Bzowie w km 577+000,
- 1.3.5.1.1.23. PZD-51 na skraju Lasu Abisyńskiego koło Malinowca w km 580+542,
- 1.3.5.1.1.24. PZŚ-51A w dolinie Zbuczynki w Modrzewiu w km 581+450,
- 1.3.5.1.1.25. PZŚ-53A w dolinie w Izdebkach-Wąsach w km 584+320,
- 1.3.5.1.1.26. PZŚ-55 na skraju Lasu Izdebskiego koło Wąsów w km 586+185,
- 1.3.5.1.1.27. PZŚ-56A w dolinie koło Krzeska w km 588+900,
- 1.3.5.1.1.28. PZŚ-58 koło Sobicz w km 590+135,
- 1.3.5.1.1.29. PZŚ-59 w dolinie Krzymoszy koło Wesółki w km 592+596 (estakada nad doliną),
- 1.3.5.1.1.30. PZŚ-69 w dolinie Piszczki koło Dziadkowskiego w km 602+259 (estakada nad doliną),
- 1.3.5.1.1.31. PZŚ-73 w dolinie Złotej Krzywuli koło Waśkowólki w km 607+064 (estakada nad doliną),
- 1.3.5.1.1.32. PZŚ-73A w dolinie Leniwki w Krasnej w km 608+872,
- 1.3.5.1.2. przejścia dla zwierząt małych (PZM):
- 1.3.5.1.2.1. PZM-1, w km 490+200, w Izabeli,
- 1.3.5.1.2.2. PZM-2, w km 490+830, w Michałowku,
- 1.3.5.1.2.3. PZM-2A, w km 491+750, w Michałowku,
- 1.3.5.1.2.4. PZM-2B, w km 495+250, w Stefanowie
- 1.3.5.1.2.5. PZM-2C, w km 499+250, w Olesinie,
- 1.3.5.1.2.6. PZM-2D, w km 500+000, w Olesinie,
- 1.3.5.1.2.7. PZM-3, w km 500+235, w Ostrowie-Kani,
- 1.3.5.1.2.8. PZM-3A, w km 500+900, w Adamówce,
- 1.3.5.1.2.9. PZM-3B, w km 501+880, w Adamówce,
- 1.3.5.1.2.10. PZM-3C, w km 502+880, w Kobiernem,
- 1.3.5.1.2.11. PZM-3D, w km 503+510, w Choszczówce,
- 1.3.5.1.2.12. PZM-3E, w km 525+000, w Ryczołku,
- 1.3.5.1.2.13. PZM-3F, w km 525+750, w Olszewicach,
- 1.3.5.1.2.14. PZM-4, w km 529+500, w Skrzekach,
- 1.3.5.1.2.15. PZM-5A, w km 535+000, w Piotrowinie,
- 1.3.5.1.2.16. PZM-6, w km 537+330, w Trzciance Nowej,
- 1.3.5.1.2.17. PZM-7, w km 537+800, w Bojmiu,
- 1.3.5.1.2.18. PZM-8, w km 540+000, w Gałkach,
- 1.3.5.1.2.19. PZM-8A, w km 540+450, w Jagodnem,
- 1.3.5.1.2.20. PZM-8B, w km 541+630, w Jagodnem,
- 1.3.5.1.2.21. PZM-8C, w km 543+300, w Jagodnem
- 1.3.5.1.2.22. PZM-8D, w km 544+650, w Polakach,
- 1.3.5.1.2.23. PZM-9, w km 545+525, w Czarnoważu,
- 1.3.5.1.2.24. PZM-10A, w km 549+000, w Broszkowie,
- 1.3.5.1.2.25. PZM-10B, w km 549+700, w Tuszetowie,
- 1.3.5.1.2.26. PZM-10C, w km 553+400, w Starym Opolu,
- 1.3.5.1.2.27. PZM-10D, w km 553+800, w Starym Opolu (WA-31),
- 1.3.5.1.2.28. PZM-11, w km 554+900, w Kolonii Dąbrówka
- 1.3.5.1.2.29. PZM-12, w km 561+040, w Siedlcach,
- 1.3.5.1.2.30. PZM-12A, w km 564+040, w Grabianowie,
- 1.3.5.1.2.31. PZM-12B, w km 565+400, w Białkach,
- 1.3.5.1.2.32. PZM-12C, w km 565+370, w Białkach,
- 1.3.5.1.2.33. PZM-12D, w km 566+050, w Białkach,
- 1.3.5.1.2.34. PZM-12E, w km 568+550, w Borkach-Wyrkach,
- 1.3.5.1.2.35. PZM-12F, w km 571+300, w Ługach-Rętkach,

- 1.3.5.1.2.36. PZM-13, w km 572+650, w Ługach Wielkich,
- 1.3.5.1.2.37. PZM-13A, w km 574+120, w Choi,
- 1.3.5.1.2.38. PZM-13B, w km 577+294, w Bzowie,
- 1.3.5.1.2.39. PZM-13C, w km 578+800, w Świstówce,
- 1.3.5.1.2.40. PZM-13D, w km 580+032, w Abisynii,
- 1.3.5.1.2.41. PZM-13E, w km 581+000, w Modrzewiu,
- 1.3.5.1.2.42. PZM-13F, w km 583+900, w Kolonii Modrzew,
- 1.3.5.1.2.43. PZM-13G, w km 584+700, w Izdebkach-Wąsach,
- 1.3.5.1.2.44. PZM-13H, w km 585+500, w Izdebkach-Wąsach,
- 1.3.5.1.2.45. PZM-13I, w km 586+750, w Izdebkach-Kośmidrach,
- 1.3.5.1.2.46. PZM-13L, w km 600+095, w Krynicy,
- 1.3.5.1.2.47. PZM-13M, w km 600+530, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.1.2.48. PZM-13N, w km 601+200, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.1.2.49. PZM-13O, w km 602+870, w Zasiadkach,
- 1.3.5.1.2.50. PZM-13R, w km 606+200, w Waskowólce,
- 1.3.5.1.2.51. PZM-14, w km 608+100, w Krasnej,
- 1.3.5.1.2.52. PZM-14A, w km 608+600, w Krasnej,
- 1.3.5.1.3. przejścia dla pławów (PP):
- 1.3.5.1.3.1. PP-1, w km 489+550, w Izabeli,
- 1.3.5.1.3.2. PP-2, w km 489+850, w Izabeli,
- 1.3.5.1.3.3. PP-3, w km 490+450, w Izabeli,
- 1.3.5.1.3.4. PP-4, w km 491+300, w Michałówku,
- 1.3.5.1.3.5. PP-5, w km 491+550, w Michałówku
- 1.3.5.1.3.6. PP-6 w km 491+950, w Michałówku,
- 1.3.5.1.3.7. PP-7, w km 492+600, w Koniku Starym
- 1.3.5.1.3.8. PP-9, w km 496+010, w Cisiach,
- 1.3.5.1.3.9. PP-10, w km 500+100, w Ostrowie-Kani,
- 1.3.5.1.3.10. PP-13, w km 524+050, w Ryczołku,
- 1.3.5.1.3.11. PP-14, w km 526+300, w Olszewicach,
- 1.3.5.1.3.12. PP-15, w km 528+700, w Skrzekach,
- 1.3.5.1.3.13. PP-16, w km 533+120, w Groszkach Starych,
- 1.3.5.1.3.14. PP-16A w km 533+700, w Sinołęce,
- 1.3.5.1.3.15. PP-16B w km 533+750, w Sinołęce,
- 1.3.5.1.3.16. PP-17 w km 533+800, w Sinołęce,
- 1.3.5.1.3.17. PP-17A w poprzek drogi powiatowej nr 2253W po lewej stronie autostrady, w Sinołęce,
- 1.3.5.1.3.18. PP-17B w poprzek drogi powiatowej nr 2253W po prawej stronie autostrady, w Sinołęce,
- 1.3.5.1.3.19. PP-18 w km 533+950, w Sinołęce,
- 1.3.5.1.3.20. PP-19, w km 535+400, w Trzciance Starej,
- 1.3.5.1.3.21. PP-20, w km 535+950, w Trzciance Starej,
- 1.3.5.1.3.22. PP-21, w km 536+800, w Trzciance Nowej,
- 1.3.5.1.3.23. PP-22, w km 547+300, w Tymiance,
- 1.3.5.1.3.24. PP-23, w km 555+750, w dolinie Świnicy w Wyględówce,
- 1.3.5.1.3.25. PP-24, w km 556+150, w dolinie Świnicy w Wyględówce,
- 1.3.5.1.3.26. PP-25, w km 557+000, w Wyględówce,
- 1.3.5.1.3.27. PP-26, w km 557+380, w Wyględówce,
- 1.3.5.1.3.28. PP-27, w km 560+300, w dolinie Muchawki w Żelkowie,
- 1.3.5.1.3.29. PP-28, w km 560+400, w dolinie Muchawki w Żelkowie,
- 1.3.5.1.3.30. PP-29, w km 560+500, w dolinie Muchawki w Żelkowie,
- 1.3.5.1.3.31. PP-30, w km 563+750, w Grabianowie,
- 1.3.5.1.3.32. PP-31, w km 563+950, w Grabianowie,
- 1.3.5.1.3.33. PP-32, w km 564+200, w Białkach,
- 1.3.5.1.3.34. PP-33, w km 564+530, w Białkach,
- 1.3.5.1.3.35. PP-34, w km 564+680, w Zachojniaku,
- 1.3.5.1.3.36. PP-35, w km 567+300, w Helenowie,
- 1.3.5.1.3.37. PP-36, w km 570+400, w Ługach-Rętkach,
- 1.3.5.1.3.38. PP-37, w km 573+565, w Tarczach,
- 1.3.5.1.3.39. PP-38, w km 576+350, w Bzowie,

- 1.3.5.1.3.40. PP-39, w km 579+300, w Kolonii Rządew,
- 1.3.5.1.3.41. PP-40, w km 579+800, w Abisynii,
- 1.3.5.1.3.42. PP-41, w km 580+200, w Abisynii,
- 1.3.5.1.3.43. PP-42, w km 580+350, w Abisynii,
- 1.3.5.1.3.44. PP-43, w km 580+800, w Modrzewiu,
- 1.3.5.1.3.45. PP-43A, w km 581+200, w Modrzewiu,
- 1.3.5.1.3.46. PP-44, w km 581+550, w Modrzewiu,
- 1.3.5.1.3.47. PP-45, w km 581+700, w Modrzewiu,
- 1.3.5.1.3.48. PP-46, w km 581+900, w Modrzewiu,
- 1.3.5.1.3.49. PP-47, w km 582+000, w Modrzewiu
- 1.3.5.1.3.50. PP-48, w km 582+100, w Modrzewiu,
- 1.3.5.1.3.51. PP-49, w km 584+200, w Izdebkach-Wąsach,
- 1.3.5.1.3.52. PP-50, w km 584+500, w Izdebkach-Wąsach,
- 1.3.5.1.3.53. PP-51, w km 588+600, w Krzesku,
- 1.3.5.1.3.54. PP-52, w km 588+750, w Krzesku,
- 1.3.5.1.3.55. PP-53, w km 591+900, w Wesółce,
- 1.3.5.1.3.56. PP-54, w km 592+450, w dolinie Krzymoszy koło Wesółki,
- 1.3.5.1.3.57. PP-55, w km 592+550, w dolinie Krzymoszy koło Wesółki,
- 1.3.5.1.3.58. PP-60, w km 600+300, w Krynicy,
- 1.3.5.1.3.59. PP-61, w km 600+700, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.1.3.60. PP-62, w km 600+900, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.1.3.61. PP-63, w km 601+050, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.1.3.62. PP-64, w km 602+150, w dolinie Piszczki w Dziadkowskiem,
- 1.3.5.1.3.63. PP-65, w km 602+550, w dolinie Piszczki w Dziadkowskiem,
- 1.3.5.1.3.64. PP-66, w km 602+700, w dolinie Piszczki w Dziadkowskiem,
- 1.3.5.1.3.65. PP-67, w km 608+720, w dolinie Leniwki w Krasnej,
- 1.3.5.1.3.66. PP-68, w km 609+000, w dolinie Leniwki w Krasnej,
- 1.3.5.1.3.67. PP-69, w km 609+150, w dolinie Leniwki w Krasnej.
- 1.3.5.2. na terenie województwa lubelskiego:
- 1.3.5.2.1. przejścia dla zwierząt dużych (PZD) i średnich (PZŚ):
- 1.3.5.2.1.1. PZD-61 na skraju Lasu Krzewickiego koło Łukowiska w km 595+410,
- 1.3.5.2.1.2. PZD-67 na skraju Lasu Dołhołęckiego koło Krynicy w km 599+400,
- 1.3.5.2.1.3. PZŚ-69 w dolinie Piszczki koło Dziadkowskiego w km 602+259 (estakada nad doliną),
- 1.3.5.2.1.4. PZŚ-73 w dolinie Złotej Krzywuli koło Waśkowólki w km 607+064 (estakada nad doliną),
- 1.3.5.2.1.5. PZŚ-73A w dolinie Leniwki w Krasnej w km 608+872,
- 1.3.5.2.1.6. PZŚ-73B w dolinie w Sworach w km 610+100,
- 1.3.5.2.1.7. PZŚ-75A na skraju Lasu Woronieckiego koło Pólka w km 613+615,
- 1.3.5.2.1.8. PZŚ-75B na skraju Lasu Woronieckiego koło Franopola w km 614+607,
- 1.3.5.2.1.9. PZŚ-77A na skraju bagna Bagonica koło Rakowisk w km 619+181,
- 1.3.5.2.1.10. PZŚ 77B w Rakowiskach w km 620+450,
- 1.3.5.2.1.11. PZŚ-80A w dolinie Klukówki koło Cicibora (pod drogą nr 811),
- 1.3.5.2.1.12. PZŚ-82 w dolinie Klukówki koło Roskoszy w km 624+930,
- 1.3.5.2.1.13. PZŚ-83A w dolinie w Wilczynie w km 627+250,
- 1.3.5.2.1.14. PZD-84A w Lesie Kalińskim (Kijowiec) między Julkowem a Kalińcem w km 630+506,
- 1.3.5.2.1.15. PZŚ-86A na skraju Lasu Woskrzenickiego (Kijowiec) koło Woskrzenic w km 633+839,
- 1.3.5.2.1.16. PZD-87A na skraju Lasu Husińskiego (Kijowiec) koło Husinki w km 635+701,
- 1.3.5.2.1.17. PZD-90 w dolinie Pomaranki koło Szarowicz w km 638+645,
- 1.3.5.2.1.18. PZŚ-93A w dolinie Uszki w Kolonii Kijowiec w km 643+380,
- 1.3.5.2.1.19. PZD-94 w dolinie Krzyny koło Kolonii Dobryń w km 645+077 (estakada nad doliną),
- 1.3.5.2.1.20. PZŚ-101 w dolinie Czapelki w Koroszczynie w km 654+201,
- 1.3.5.2.1.21. PZŚ-101A w dolinie Czapelki w Koroszczynie (pod drogą celną),
- 1.3.5.2.1.22. PZŚ-102 na skraju starorzecza Bugu koło Kuzawki w km 655+662.
- 1.3.5.2.2. przejścia dla zwierząt małych (PZM):
- 1.3.5.2.2.1. PZM-13J, w km 594+500, w Łukowisku,
- 1.3.5.2.2.2. PZM-13K, w km 597+400, w Łukowisku,
- 1.3.5.2.2.3. PZM-13L, w km 600+095 w Krynicy,
- 1.3.5.2.2.4. PZM-13M, w km 600+530, w Kolonii Dziadkowskie,

- 1.3.5.2.2.5. PZM-13N, w km 601+200, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.2.2.6. PZM-13O, w km 602+870, w Zasiadkach,
- 1.3.5.2.2.7. PZM-13P, w km 604+400, w Zasiadkach,
- 1.3.5.2.2.8. PZM-13R, w km 606+200, w Waskowólce,
- 1.3.5.2.2.9. PZM-14, w km 608+100, w Krasnej,
- 1.3.5.2.2.10. PZM-14A, w km 608+600, w Krasnej,
- 1.3.5.2.2.11. PZM-14B, w km 611+180 w Sworach,
- 1.3.5.2.2.12. PZM-14C, w km 611+820 w Sworach,
- 1.3.5.2.2.13. PZM-14D, w km 612+700 w Pólku,
- 1.3.5.2.2.14. PZM-14E, w km 615+300 w Kolonii Łukowce,
- 1.3.5.2.2.15. PZM-14F, w km 616+550 w Kolonii Łukowce,
- 1.3.5.2.2.16. PZM-14G, w km 617+400 w Sitniku,
- 1.3.5.2.2.17. PZM-14H, w km 618+630 w Sitniku,
- 1.3.5.2.2.18. PZM-14I, w km 619+900 w Rakowiskach,
- 1.3.5.2.2.19. PZM-14J, w km 620+450 w Rakowiskach,
- 1.3.5.2.2.20. PZM- 14, w km 620+996, w Rakowiskach,
- 1.3.5.2.2.21. PZM-14K, w km 623+450 w Ciciborze Dużym,
- 1.3.5.2.2.22. PZM-15, w km 626+255, w Wilczynie,
- 1.3.5.2.2.23. PZM-16, w km 627+750, w Grabanowie,
- 1.3.5.2.2.24. PZM-16A, w km 628+620, w Julkowie,
- 1.3.5.2.2.25. PZM-16B, w km 629+300, w Julkowie,
- 1.3.5.2.2.26. PZM-16C, w km 630+850, w Kaliłowie,
- 1.3.5.2.2.27. PZM-16D, w km 632+200, w Kaliłowie,
- 1.3.5.2.2.28. PZM-17, w km 633+159, w Woskrzenicach Małych,
- 1.3.5.2.2.29. PZM-17A, w km 634+950, w Husince,
- 1.3.5.2.2.30. PZM-17B, w km 636+200, w Husince,
- 1.3.5.2.2.31. PZM-17C, w km 637+550, w Kolonii Kaczukówka,
- 1.3.5.2.2.32. PZM-17D, w km 639+600, w Kaczukówce,
- 1.3.5.2.2.33. PZM-17E, w km 641+400, w Kijowcu,
- 1.3.5.2.2.34. PZM-18 w km 644+500, zblokowane z rowem melioracyjnym biegnącym wzdłuż zachodniej krawędzi doliny Krzny,
- 1.3.5.2.2.35. PZM-18A w km 645+050, zblokowane z mostem nad Krzną,
- 1.3.5.2.2.36. PZM-19A, w km 646+220, w Kolonii Dobryń,
- 1.3.5.2.2.37. PZM-19B, w km 648+650, w Dobryniu Dużym,
- 1.3.5.2.2.38. PZM-19C, w km 652+800, w Koroszczyńce,
- 1.3.5.2.2.39. PZM-20, w km 653+870, w dolinie Czapelki w Koroszczyńce,
- 1.3.5.2.2.40. PZM-21, w km 654+530, w dolinie Czapelki w Kolonii Samowicze,
- 1.3.5.2.2.41. PZM-22, w km 655+200, w Kolonii Samowicze.
- 1.3.5.2.3. przejścia dla płazów (PP):
- 1.3.5.2.3.1. PP-57, w km 598+500, w Dołhołęce,
- 1.3.5.2.3.2. PP-58, w km 599+150, w Dołhołęce,
- 1.3.5.2.3.3. PP-59, w km 599+650, w Krynicy,
- 1.3.5.2.3.4. PP-60, w km 600+300, w Krynicy,
- 1.3.5.2.3.5. PP-61, w km 600+700, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.2.3.6. PP-62, w km 600+900, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.2.3.7. PP-63, w km 601+050, w Kolonii Dziadkowskie,
- 1.3.5.2.3.8. PP-64, w km 602+150, w dolinie Piszczki w Dziadkowskim,
- 1.3.5.2.3.9. PP-65, w km 602+550, w dolinie Piszczki w Dziadkowskim,
- 1.3.5.2.3.10. PP-66, w km 602+700, w dolinie Piszczki w Dziadkowskim,
- 1.3.5.2.3.11. PP-67, w km 608+720, w dolinie Leniwki w Krasnej,
- 1.3.5.2.3.12. PP-68, w km 609+000, w dolinie Leniwki w Krasnej,
- 1.3.5.2.3.13. PP-69, w km 609+150, w dolinie Leniwki w Krasnej,
- 1.3.5.2.3.14. PP-70, w km 609+300, w dolinie Leniwki w Sworach,
- 1.3.5.2.3.15. PP-71, w km 609+850, w Sworach,
- 1.3.5.2.3.16. PP-72, w km 609+930, w Sworach,
- 1.3.5.2.3.17. PP-73, w km 610+270, w Sworach,
- 1.3.5.2.3.18. PP-74, w km 610+500, w Sworach,

1.3.5.2.3.19. PP-75, w km 610+620, w Sworach,
1.3.5.2.3.20. PP-76, w km 610+800, w Sworach,
1.3.5.2.3.21. PP-77, w km 610+940, w Sworach,
1.3.5.2.3.22. PP-78, w km 611+070, w Sworach,
1.3.5.2.3.23. PP-79, w km 611+350, w Sworach,
1.3.5.2.3.24. PP-80, w km 611+500, w Sworach,
1.3.5.2.3.25. PP-81, w km 611+650, w Sworach,
1.3.5.2.3.26. PP-82, w km 611+970, w Sworach,
1.3.5.2.3.27. PP-83, w km 612+100, w Sworach,
1.3.5.2.3.28. PP-84, w km 612+250, w Sworach,
1.3.5.2.3.29. PP-85, w km 618+200, w Silniku,
1.3.5.2.3.30. PP-86, w km 618+350, w Sitniku,
1.3.5.2.3.31. PP-87, w km 618+480, w Sitniku,
1.3.5.2.3.32. PP-88, w km 618+850, w Sitniku,
1.3.5.2.3.33. PP-89, w km 618+950, w Sitniku,
1.3.5.2.3.34. PP-90, w km 619+050, w Sitniku,
1.3.5.2.3.35. PP-91, w km 620+600, w Rakowiskach,
1.3.5.2.3.36. PP-92, w km 620+750, w Rakowiskach,
1.3.5.2.3.37. PP-93, w km 621+050, w Rakowiskach,
1.3.5.2.3.38. PP-94, w km 622+010, w Rakowiskach,
1.3.5.2.3.39. PP-95, w km 624+800, w dolinie Kukłówki w Ciciborze
1.3.5.2.3.40. PP-96, w km 625+050, w dolinie Kukłówki w Kolonii Roskosz
1.3.5.2.3.41. PP-98, w km 625+200, w dolinie Kukłówki w Kolonii Roskosz
1.3.5.2.3.42. PP-99, w km 625+350, w dolinie Kukłówki w Kolonii Roskosz
1.3.5.2.3.43. PP-100, w km 625+500, w dolinie Kukłówki w Kolonii Roskosz
1.3.5.2.3.44. PP-101, w km 625+650, w dolinie Kukłówki w Kolonii Roskosz
1.3.5.2.3.45. PP-102, w km 625+800, w dolinie Kukłówki w Kolonii Roskosz
1.3.5.2.3.46. PP-103, w km 625+950, w dolinie Kukłówki w Kolonii Roskosz
1.3.5.2.3.47. PP-104, w km 626+100, w dolinie Kukłówki w Kolonii Roskosz
1.3.5.2.3.48. PP-105, w km 627+100, w dolinie w Wilczynie
1.3.5.2.3.49. PP-106, w km 627+400, w dolinie w Wilczynie
1.3.5.2.3.50. PP-107, w km 627+550, w dolinie w Wilczynie
1.3.5.2.3.51. PP-108, w km 627+850, w Grabanowie
1.3.5.2.3.52. PP-109, w km 635+550, w Husince,
1.3.5.2.3.53. PP-110, w km 642+650, w Kolonii Kijowiec,
1.3.5.2.3.54. PP-111, w km 643+290, w dolinie Uszki w Kolonii Kijowiec,
1.3.5.2.3.55. PP-112, w km 644+350, w dolinie Krzny w Kolonii Kijowiec,
1.3.5.2.3.56. PP-113 w km 644+550,
1.3.5.2.3.57. PP-114 w km 644+650,
1.3.5.2.3.58. PP-115 w km 644+750,
1.3.5.2.3.59. PP-116 w km 644+850,
1.3.5.2.3.60. PP-117 w km 644+950,
1.3.5.2.3.61. PP-117A w km 645+150,
1.3.5.2.3.62. PP- 117B w km 645+200,
1.3.5.2.3.63. PP-117C w km 645+300,
1.3.5.2.3.64. PP-117D w km 645+400,
1.3.5.2.3.65. PP-117E w km 645+500,
1.3.5.2.3.66. PP-117F w km 645+580, zblokowane z rowem melioracyjnym biegnącym wzdłuż wschodniej
krawędzi doliny Kraty,
1.3.5.2.3.67. PP-118, w km 646+350, w Kolonii Dobryń,
1.3.5.2.3.68. PP-119, w km 646+500, w Kolonii Dobryń,
1.3.5.2.3.69. PP-120, w km 646+650, w Kolonii Dobryń,
1.3.5.2.3.70. PP-121, w km 653+500, w dolinie Czapelki w Koroszczynie,
1.3.5.2.3.71. PP-122, w km 653+680, w dolinie Czapelki w Koroszczynie,
1.3.5.2.3.72. PP-123, w km 654+000, w dolinie Czapelki w Koroszczynie,
1.3.5.2.3.73. PP-124, w km 654+380, w dolinie Czapelki w Kolonii Samowicze,
1.3.5.2.3.74. PP-125, w km 655+900, w dolinie Bugu w Kukurykach,

- 1.3.5.2.3.75. PP-126, w km 656+000, w dolinie Bugu w Kukurykach,
1.3.5.2.3.76. PP-127, w km 656+100, w dolinie Bugu w Kukurykach,
1.3.5.2.3.77. PP-128, w km 656+200, w dolinie Bugu w Kukurykach,
1.3.5.2.3.78. PP-129, w km 656+300, w dolinie Bugu w Kukurykach.
1.3.5.2.3.79. PP-130, w km 656+450, w dolinie Bugu w Kukurykach.
- 1.3.6. Projektowane przejścia dla zwierząt winny posiadać minimalne parametry istotne z punktu widzenia ich funkcjonalności i skuteczności:
- 1.3.6.1. przejście górne dla dużych zwierząt (głównie łosie i jelenie): szerokość użytkowa minimalna – 70,0 m, skosy rozszerzające (na obiekcie mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia – 30°, skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia – 60°, po obu stronach pełny nieprzezroczysty ekran akustyczny dla zwierząt wyprowadzony poza przyczółki na odległość co najmniej 15 m, obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z końcami ekranów krawędziowych na przejściu,
- 1.3.6.2. przejście dolne dla dużych zwierząt (głównie łosie i jelenie): minimalna wysokość przejścia $H = 5$ m, minimalna szerokość użytkowa przejścia $B = 70,0$ m, stała szerokość B przejścia pod jezdniami drogowymi (w obrębie obiektu mostowego), otwór między jezdniami o szerokości minimum 6 m, doświetlający przejście, skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia 45° (skośne ściany czołowe obiektu mostowego), spadki powierzchni terenu w przejściu nie większe niż $lu = 0,5\%$, a w strefach dojazdu do przejścia nie większe niż $ld = 5\%$, po obu stronach drogi pełny nieprzezroczysty ekran akustyczny dla zwierząt wyprowadzony poza przyczółki na odległość co najmniej 15 m, obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia,
- 1.3.6.3. przejście górne dla średnich zwierząt (głównie sarny i dziki): szerokość użytkowa minimalna – 30,0 m, skosy rozszerzające (na obiekcie mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30°, skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia 60°, po obu stronach pełny nieprzezroczysty ekran akustyczny dla zwierząt wyprowadzony poza przyczółki na odległość co najmniej 10 m, obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z końcami ekranów krawędziowych na przejściu,
- 1.3.6.4. przejście dolne dla średnich zwierząt (głównie sarny i dziki): minimalna wysokość przejścia $H = 4,5$ m, minimalna szerokość użytkowa przejścia $B = 30,0$ m, stała szerokość B przejścia na długości L (pod obiektem mostowym), otwór między jezdniami o szerokości minimum 4 m, doświetlający przejście, skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia 30°, pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości minimum 5,0 m, spadki powierzchni terenu w przejściu nie większe niż $lu = 0,5\%$, a w strefach dojazdu do przejścia nie większe niż $ld = 7\%$, po obu stronach drogi: pełny nieprzezroczysty ekran akustyczny dla zwierząt wyprowadzony poza przyczółki na odległość co najmniej 10 m, obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia,
- 1.3.6.5. przejścia dolne dla małych zwierząt PZM (zające, wydry, łasice, gryzonie, płazy, gady): przekrój prostokątny przejścia (bez skosów lub wyokrągłeń), minimalna wysokość przejścia (w części przeznaczonej dla zwierząt) $H = 1,5$ m, minimalna szerokość przejścia (w części przeznaczonej dla zwierząt) $B = 2,0$ m, w przypadku przeprowadzenia stałego ciek w wodnego w przepuszcie ekologicznym: obustronne półki dla ruchu zwierząt stanowiące wydzieloną część dla zwierząt, wyniesione o minimum 0,5 m ponad dno rowu (w przypadku cieków okresowych półki takie nie są wymagane), skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia 45°, pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości minimum $Bu = 1,8$ m, obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia,
- 1.3.6.6. przejścia dolne dla płazów PP (płazy): przekrój prostokątny przejścia (bez skosów lub wyokrągłeń), minimalna wysokość przejścia (w części przeznaczonej dla zwierząt) $H = 1,0$ m, minimalna szerokość przejścia (w części przeznaczonej dla zwierząt) $B = 1,5$ m, w przypadku przeprowadzenia stałego ciek w wodnego w przepuszcie ekologicznym: obustronne półki dla ruchu zwierząt stanowiące wydzieloną część dla zwierząt, wyniesione

- o minimum 0,5 m ponad dno rowu (w przypadku cieków okresowych półki takie nie są wymagane), skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia 45°, pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości minimum $B_u = 1,2$ m, obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia,
- 1.3.6.7. parametry przejść dla zwierząt winny uwzględniać współczynnik ciasnoty przewidziany dla poszczególnych typów przejść, a w przypadku przejść usytuowanych na ciekach wodnych również szerokość przejścia po obu stronach cieku,
- 1.3.6.8. w przypadku przejść dla zwierząt dużych i średnich, przejazdów gospodarczych, czy też innych wiaduktów o natężeniu ruchu poniżej 2000 poj/dobę, zlokalizowanych w miejscach zdiagnozowanego występowania nietoperzy, o których mowa w pkt. 1.2.9.2. niniejszej decyzji, należy przewidzieć możliwość połączenia ww. obiektów z funkcją przejść dla nietoperzy poprzez wprowadzenie nasadzeń naprowadzających na przejścia lub (w przypadku braku możliwości zastosowania na wiaduktach górnych nasadzeń naprowadzających) zastosowanie drewnianych ekranów odbijających,
- 1.3.6.9. przejście dla dużych zwierząt PZD-16 w ciągu drogi leśnej winno być zagospodarowane w sposób umożliwiający dalsze bezpieczne wykorzystywanie przez nietoperze ww. drogi jako żerowiska poprzez wprowadzenie rzędowych nasadzeń (szpalery) drzew na powierzchni przejścia oraz w jego otoczeniu (wzdłuż ekranów przeciwołśnieniowych i ogrodzeń), łączących się z naturalnymi pasami zadrzewień w otoczeniu drogi i tworzące ciągły układ przestrzenny,
- 1.3.6.10. przejścia powinny być harmonizowane z krajobrazem; należy zaprojektować dla przejść górnych pokrywę wierzchnią ziemi właściwą dla projektowanej na przejściu roślinności.
- 1.3.7. Przejścia przez doliny rzeczne należy zaprojektować tak, by nie spowodowały zwężenia dolin i umożliwiły swobodną migrację zwierząt.
- 1.3.8. Należy zaprojektować na całej długości trasy (z wyjątkiem stref podejść do poprzecznych przejść dla zwierząt) ogrodzenie z siatki metalowej, które winno obejmować również zbiorniki retencyjno sedymentacyjne oraz infiltracyjne, obszary projektowanych węzłów i MOP-ów; ogrodzeń z siatki nie należy stosować w miejscu występowania ekranów akustycznych; ogrodzenia ochronne wzdłuż drogi winny płynnie łączyć się z ogrodzeniem na powierzchni przejść górnych; ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków; wysokość siatki ponad gruntem winna wynosić 2,4 m, minimalne zagłębienie siatki w gruncie winno wynosić 0,4 m, siatka powinna mieć oczka wielkości: w strefie od 0,0 m do 0,5 m ponad gruntem: 2,5x1,5 cm, w strefie od 0,5 m do 1,2 m ponad gruntem: 5x15 cm, w strefie od 1,2 m do 2,4 m ponad gruntem: 15x15 cm; na odcinkach stwierdzonej migracji płazów oraz drobnych zwierząt i w odległości do 100 m od tych miejsc w obie strony należy zastosować dodatkowe zabezpieczenie w postaci siatek o wysokości do 50 cm o oczkach wielkości 0,5x0,5 cm, trwale powiązanych z ogrodzeniem; 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 czołem przepustu; ogrodzenia dla płazów należy wyposażyć w 10 cm przewieszkę; płyty lub siatki muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwione.
- 1.3.9. Na wysokości przejść dla zwierząt przewidzianych do realizacji w miejscach przecięcia się autostrady ze zdiagnozowanymi szlakami migracji ssaków i płazów, niweletę planowanych dróg sąsiadujących z autostradą należy zaprojektować na poziomie otaczającego ją terenu; jeżeli nie ma takiej możliwości na drogach równoległych należy przewidzieć ewentualną budowę odpowiednich dla danej grupy zwierząt przejść; w przypadku dróg serwisowych należy przewidzieć zastosowanie szczelnych płotków naprowadzających zwierzęta na przejścia zlokalizowane na tej samej wysokości pod drogą główną i serwisową.
- 1.3.10. Drogę serwisową, planowaną w km od 644+500 do km 645+600, należy zaprojektować w sposób umożliwiający niezakłócone funkcjonowanie zespolonego z nią przejścia dla zwierząt nr PZD-94 z uwzględnieniem następujących warunków:
- 1.3.10.1. parametry techniczne drogi muszą być dostosowane w taki sposób aby przeprowadzać jedynie lokalny, niewielki ruch pojazdów i pieszych,
- 1.3.10.2. droga nie może posiadać utwardzonej nawierzchni; powierzchnię korpusu drogowego należy wykonać jako nawierzchnię gruntową ulepszoną na wysokości przejścia dla zwierząt,

- 1.3.10.3. drogę należy zlokalizować na poziomie okolicznych łąk lub na nasypie o wysokości do 0,5 m ponad poziomem terenu, z wyjątkiem dojazdów do mostu nad rzeką Krzna od km 645+000 do km 645+100,
- 1.3.10.4. skarpy rowów przy drodze serwisowej oraz ewentualne skarpy nasypu drogowego pod tę drogę należy uformować w sposób przyjazny dla zwierząt, tj. o nachyleniach nie większych niż 1:3,
- 1.3.10.5. w razie wystąpienia nienośnych gruntów budowlanych w podłożu drogowym należy zastosować dostępne rozwiązania mające na celu niedopuszczenie do zagęszczenia podłoża gruntowego oraz ochronę środowiska gruntowo-wodnego w rejonie doliny rzeki Krzna,
- 1.3.10.6. na przecięciu dróg serwisowych z głównym szlakiem migracyjnym od km 645+600 do km 645+700 należy zastosować rowy zakryte – przepusty,
- 1.3.10.7. w celu uniemożliwienia dostępu zwierzętom małym na drogę serwisową należy wyposażyć ją w obustronny murek o wysokości około 30 cm z nawisem - murek powinien łączyć się płynnie z konstrukcją mostu,
- 1.3.10.8. obiekty i urządzenia budowlane wchodzące w skład drogi należy dostosować odpowiednio do ruchu zwierząt.
- 1.3.11. Należy zorganizować, w miejscach przecięcia szlaków migracji zwierząt dużych z istniejącymi i projektowanymi drogami sąsiadującymi z autostradą, bezpieczne przejścia dla zwierząt po powierzchni drogi o minimalnej szerokości 200 m, odpowiednio oznakowane i urządzone w następujący sposób: brak ogrodzenia i barier ochronnych, niweleta drogi zbliżona do poziomu przyległego terenu, brak oświetlenia drogi, ograniczenie prędkości do 50 km/h; powyższego należy dokonać w następującej orientacyjnej lokalizacji:
- 1.3.11.1. w km 595+400 i km 599+400 droga powiatowa nr 1008L relacji Łuniew – Łukowisko – Manie,
- 1.3.11.2. w km 602+350 droga powiatowa nr 02318 relacji Międzyrzec Podlaski- Huszlew – Łuzki,
- 1.3.11.3. w km 630+500 droga powiatowa nr 1036L relacji Biała Podlaska (ul. Francuska) – Rokitno – Błonie,
- 1.3.11.4. w km 638+700 droga powiatowa nr 1042L relacji Woskrzenice – Koczukówka – Kijowiec,
- 1.3.11.5. w km 645+800 droga powiatowa nr 1045L relacji droga krajowa nr 2 – Horbów – Dobryń,
- 1.3.11.6. w km 655+800 droga gminna nr 100788L relacji droga wojewódzka nr 698 – Samowicze.
- 1.3.12. W zakresie projektu nasadzeń i zalesień:
- 1.3.12.1. nasadzenia izolacyjne należy wykonać z użyciem gatunków rodzimych z dostosowaniem do lokalnych warunków siedliskowych, w formie pasów zwartej zieleni wysokiej o szerokości co najmniej 12 m, złożonych z dwóch rzędów drzew i jednego rzędu krzewów; zwarte pasy zieleni izolacyjnej należy zaprojektować w miejscu przebiegu autostrady w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Gołobórz (od km 562+500 do km 564+500) i w rejonie miejsc cennych przyrodniczo wymienionych w pkt. 1.3.1. niniejszej decyzji,
- 1.3.12.2. zalesienia, w tym odbudowę stref ekotonowych, należy wykonać w rejonach zwartych kompleksów leśnych oraz na terenach położonych w granicach obszarów chronionego krajobrazu w ramach utrzymania ciągłości i trwałości ekosystemów leśnych; zalesienia, adekwatne do ilości i jakości utraconego siedliska, winny być zgodne z danym siedliskiem, z gatunków rodzimych właściwych dla danego siedliska; nowe zalesienia należy w miarę możliwości przekazać w nadzór Lasom Państwowym,
- 1.3.12.3. nasadzenia ochronne dla nietoperzy należy zaprojektować po obu stronach autostrady na odcinkach: od około km 526+000 do km 526+500, od około km 530+200 do km 530+550, od około km 533+550 do km 533+850, od około km 541+600 do km 542+200, od około km 550+300 do km 550+900, od około km 567+500 do km 568+100, od około km 568+700 do km 569+500, od około km 570+800 do km 571+400, od około km 579+700 do km 580+300, od około km 585+150 do km 585+600, od około km 589+300 do km 589+700, od około km 592+000 do km 592+700, od około km 594+900 do km 595+800, od około km 597+300 do km 599+500, od około km 609+800 do km 610+600, od około km 618+300 do km 619+500, od około km 624+000 do km 625+200, od około km 626+000 do km 627+000, od około km 629+800 do km 631+500, od około km 638+500 do km 639+100, od około km 645+800 do km 646+400, od około km 653+800 do km 654+700, w formie pasów zwartej zieleni wysokiej po obu stronach drogi o szerokości min. 12 m; do nasadzeń należy użyć wyrosniętego materiału szkółkarskiego,
- 1.3.12.4. do nowych nasadzeń należy wykorzystać wszystkie drzewa i krzewy przeznaczone do

- przesadzenia, a kolidujące z projektowaną budową autostrady; w celu przyspieszenia prac przesadzeniowych i uniknięcia przesuszenia brył korzeniowych zaleca się przyjęcie mechanicznego sposobu przesadzania za pomocą specjalistycznych przesadzarek,
- 1.3.12.5. w przypadku, gdy wokół drzew zakwalifikowanych do pozostawienia projektowany teren będzie podniesiony w stosunku do istniejącego o więcej niż 30 cm, należy zaprojektować odpowiednią warstwę drenażowo-napowietrzającą wokół drzewa,
- 1.3.12.6. na odcinkach drogi, położonych na nasypach i w wykopach, pasy zieleni mogą być zlokalizowane na skarpach drogowych, odpowiednio wyłagodzonych i użyźnionych warstwą humusu grubości 50 cm; zieleń na nasypach i w wykopach należy zaprojektować w formie rzędów drzew i gęstej roślinności krzewiastej,
- 1.3.12.7. skarpy nasypów na dojazdach w rejonie dolin rzecznych należy obsadzić gęsto drzewami i krzewami gatunków rodzimych, z wyłączeniem gatunków jagododajnych; z nasadzeń gatunków jagododajnych należy również zrezygnować na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni,
- 1.3.12.8. w rejonie przejść dla zwierząt należy zaprojektować zwartą roślinność maskującą obiekty budowlane i poprawiającą warunki ruchu migracyjnego zwierząt, w tym wprowadzić nasadzenia krzewów i bylin na powierzchni przejść oraz wzdłuż ogrodzeń ochronnych (na długości co najmniej 100 m od przyczółków przejść dolnych i krawędzi zewnętrznych przejść górnych) i ekranów antyolśnieniowych, luźne zadrzewienia w strefach podejścia i dojścia do przejścia, a przy skrajach przejścia zwartą roślinność krzewiastą, po obu stronach przejścia nasadzenia ochronne winny łączyć się z nasadzeniami wzdłuż ekranów akustycznych na najściach i na powierzchni przejść górnych,
- 1.3.12.9. dla przejść dla zwierząt dużych i średnich, przejazdów gospodarczych, czy też innych wiaduktów o natężeniu ruchu poniżej 2000 poj/dobę, zlokalizowanych w miejscach zdiagnozowanego występowania nietoperzy należy zaprojektować roślinność naprowadzającą nietoperze na ww. obiekty np. w postaci szpalerów drzew i krzewów wzdłuż krawędzi wiaduktów górnych, szpalerów drzew i wysokich krzewów łączących przejście z układem zadrzewień w jego otoczeniu (w przypadku braku możliwości zastosowania nasadzeń na wiaduktach górnych należy przewidzieć zastosowanie drewnianych ekranów odbijających),
- 1.3.12.10. nasadzenia drzew w rejonie przejść dla zwierząt dużych oraz średnich należy wykonywać przy wykorzystaniu starszych egzemplarzy drzew liściastych tak, aby najniższe gałęzie były na wysokości około 2 metrów, dodatkowo ich pień należy zabezpieczyć przed zgryzaniem przez zwierzęta (np. poprzez zastosowanie osłon z siatki).
- 1.3.13. Wykonać ekrany akustyczne zabezpieczające tereny chronione akustycznie przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu, o zapisanych poniżej parametrach:

Zestawienie ekranów równoległych do osi autostrady

Ekran	od	do	Długość [m]	Pow. [m2]
L1	489.600	491.500	1895.86	4540.19
L2	491.700	492.200	500.89	1452.25
L3	492.700	494.085	1393.45	5419.47
L4	495.585	498.185	2601.98	16056.04
L5	499.285	500.185	901.01	5704.84
L6	500.585	501.585	1002.88	6819.55
L7	502.685	503.785	1094.85	6667.59
L8	524.085	524.685	600.37	2101.47
L9	526.885	527.885	992.76	3374.90
L10	534.685	535.885	1202.02	4406.94
L11	537.885	538.985	1101.34	8060.16
L12	539.485	540.685	1200.92	5654.85
L13	546.485	547.685	1199.66	5599.05
L14	548.485	549.585	1099.98	2399.96
L15	549.685	550.385	701.54	1653.15
L16	553.185	553.785	594.34	1386.79
L17	554.585	555.585	992.67	3822.28

Ekran	od	do	Długość [m]	Pow. [m2]
L18	557.585	557.985	395.32	790.64
L19	558.585	559.095	503.66	2179.23
L20	560.945	561.945	1005.20	6484.86
L20a	562.445	562.645	200.01	400.02
L20b	562.745	564.145	1404.46	2959.78
L21	566.345	567.095	745.78	2237.35
L22	568.775	568.975	199.47	398.94
L23	569.075	569.525	448.05	896.10
L24	569.575	569.675	99.60	199.20
L25	575.600	576.200	599.97	2199.90
L26	577.700	578.000	298.67	597.34
L27	578.100	578.800	696.05	1640.65
L28	579.000	579.600	600.02	2250.04
L29	582.200	582.600	401.72	803.44
L30	583.100	583.500	400.00	1700.00
L31	584.600	585.200	600.06	1600.18
P1	489.200	489.700	500.00	1000.00
P2	491.500	491.800	300.71	601.42
P3	492.885	493.385	500.80	1952.72
P4	493.485	496.285	2801.13	14199.76
P5	496.385	499.285	2897.50	18796.53
P6	500.085	501.285	1196.54	6182.15
P7	501.885	502.985	1099.18	3198.56
P8	523.895	524.485	589.59	2557.90
P9	528.085	528.285	201.37	402.74
P10	535.685	536.285	597.84	2241.90
P11	536.385	537.485	1096.04	4184.88
P12	537.685	538.885	1190.72	7123.86
P13	539.585	540.200	612.84	2613.84
P16	546.485	546.785	299.99	649.98
P17	547.085	548.285	1200.43	3151.69
P18	548.785	549.485	699.99	4449.90
P19	552.485	553.285	801.46	2803.54
P20	556.285	556.685	395.32	790.64
P21	559.945	560.645	698.99	3046.57
P22	560.845	562.145	1291.89	7727.88
P23	566.145	566.845	703.87	2362.99
P24	569.675	570.275	599.92	1650.44
P25	575.500	576.100	599.97	1499.93
P26	576.200	577.000	799.44	2298.15
P27	582.100	582.600	497.83	1344.14
P28	585.400	586.000	599.74	2348.91
P29	589.100	589.300	200.68	401.36
P30	591.600	592.100	500.07	1300.17
D1	494.585	495.685	1099.99	8799.93
D2	496.585	497.885	1300.00	11500.00
D3	499.185	500.085	900.00	6700.00
D4	500.385	501.285	900.00	7700.00
D5	502.785	503.385	600.00	4900.00
D6	537.885	538.385	500.00	3900.00
D6a	538.695	539.800	1105.00	4420.00
D6b	539.485	539.785	300.00	1200.00

Zestawienie ekranów zlokalizowanych przy drogach poprzecznych

Ekran	Długość [m]	Pow. [m ²]	Orientacyjna lokalizacja
Prz1	655,44	3352,33	wzdłuż drogi krajowej nr 2 w obrębie węzła "Konik"
Prz2	707,21	1925,86	
Prz3	79,81	159,62	
Prz4	155,14	1325,99	wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 803 w rejonie węzła "Swoboda"
Prz5	97,53	390,12	
Prz6	84,74	338,96	
Prz6a	1050,99	3976,72	wzdłuż drogi krajowej nr 2 na odcinku od rz. Muchawka do Grabianowa
Prz6b	599,68	2648,83	
Prz7	138,65	415,95	wzdłuż drogi krajowej nr 2 w obrębie węzła "Borki"
Prz8	158,52	475,56	
Prz9	269,75	539,5	wzdłuż drogi nr 3638W w miejscowości Choja
Prz10	264,87	529,74	
Prz11	133,21	399,63	
Prz12	373,6	1681,2	wzdłuż drogi S19 w obrębie węzła "Łukowisko"
Prz13	513,06	2052,24	wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 811 w obrębie węzła "Cicibór"
Prz14	156,52	469,56	wzdłuż drogi krajowej nr 68 w obrębie węzła "Dobryń"

- 1.3.14. Należy zarezerwować miejsce pod ekrany akustyczne, które będą wznoszone po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia sukcesywnie w miarę powstawania nowej zabudowy chronionej akustycznie (w ramach tzw. II etapu ekranowania).
- 1.3.15. Zaprojektować system urządzeń zbierających i podczyszczających ścieki opadowe z powierzchni autostrady składający się z: poboczy i rowów trawiastych, osadników na dnie studzienek ściekowych (wpustowych), zbiorników retencyjnych (sedymentacyjnych), zainstalowanych na rowach przydrożnych lub kanalizacji deszczowej, służących do zmniejszania przepływów maksymalnych w sieci odwodnienia drogi oraz do oczyszczenia spływów opadowych z zawiesin ogólnych metodą sedymentacji, osadników zawiesiny w formie zamkniętych zbiorników podziemnych, zatrzymujących częściowo zawiesiny ogólne.
- 1.3.16. Tak zaprojektować zlewniowy system odprowadzania ścieków deszczowych z powierzchni drogi, aby kierował podczyszczone wody opadowe do naturalnych odbiorników powierzchniowych, a w miejscach, gdzie będzie to niemożliwe – do zbiorników infiltracyjnych.
- 1.3.17. Zaprojektować zbiorniki retencyjne w taki sposób, aby pełniły funkcje ochrony wód powierzchniowych i podziemnych przez zatrzymywanie wycieków substancji mogących powstawać w przypadku kolizji drogowych przyjmując, że awaryjna pojemność użyteczna każdego zbiornika powinna zapewnić zatrzymanie nie mniej niż 20 m³.
- 1.3.18. Na zbiornikach zainstalować zastawki awaryjne, służące do zatrzymywania substancji mogących powstawać w przypadku kolizji drogowych.
- 1.3.19. W miejscach szczególnie narażonych na zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi i zawiesinami (rejony węzłów drogowych, wyloty do rzek) zastosować szczelne zbiorniki retencyjne i rowy.
- 1.3.20. Wybudować na terenie MOP i parkingu buforowego oczyszczalnie ścieków deszczowych i komunalnych.
- 1.3.21. Tam gdzie to będzie uzasadnione konstrukcyjnie powierzchnie jezdni odwadniać wpustami ulicznymi zaopatrzonymi w osadniki; wodę z wpustów odprowadzać przykanalikami do rowów i zbiorników retencyjnych.
- 1.3.22. Zbiorniki retencyjne powinny charakteryzować się następującymi parametrami: dno umocnione betonowymi płytami drogowymi, o skarpach umocnionych na całej wysokości ażurowymi płytami; skarpy zbiorników zaprojektować o nachyleniu 1:2, spadek dna

zbiorników zaprojektować w taki sposób, aby umożliwić sedymentację zawieszin oraz odpływ wzdłuż dłuższego boku zbiornika; przy maksymalnym napełnieniu głębokość zbiornika w najgłębszym miejscu nie powinna przekroczyć 1,50 m; poziom maksymalny wody powinien znajdować się na poziomie minimum 0,50 m poniżej powierzchni otaczającego terenu i co najmniej 1,0 m poniżej krawędzi korony drogi; szczelne zbiorniki retencyjne dodatkowo powinny być wyłożone nieprzepuszczalną folią PVC, pokrytą ochronną warstwą piasku.

- 1.3.23. Zbiorniki infiltracyjne zaprojektować jako zbiorniki ziemne z częścią dolnej, warstwy filtracyjnej ze żwiru z przekładką ochronną z geowłókniny filtracyjnej (wymienianej okresowo); dno zbiornika infiltracyjnego powinno znajdować się co najmniej 1,50 m powyżej zwierciadła wód gruntowych tylko na terenach o przepuszczalnym podłożu gruntowym.
- 1.3.24. Rowy trawiaste zaprojektować w następujących parametrach: rowy o kształcie trapezowym, szerokości dna co najmniej 0,40 m, nachyleniu skarp od 1:1,5 do 1:3 oraz o głębokości od 0,30 m do 1,20 m; najmniejszy dopuszczalny spadek podłużny rowu bez utwardzania 0,2 %; przy spadkach większych dno i skarpy rowu utwardzić, w przypadku konieczności przeprowadzenia rowu o spadku powyżej 15% dno wyłożyć kamieniami lub zastosować kaskady, przy czym ich wysokość nie powinna być wyższa niż 0,5 m, pod kaskadą zastosować poduszkę wodną; dno rowów trawiastych skonstruować z trzech warstw: humusu – torfu, piasku i żwiru o grubości warstwy co najmniej 10-15 cm.
- 1.3.25. Spadek rowów i kanałów deszczowych powinien zapewnić swobodny spływ wód opadowych do poprzecznych cieków wodnych naturalnych lub sztucznych.
- 1.3.26. Lokalizacja, ilość i wielkość przepustów pod drogą, zbiorników retencyjnych, zbiorników retencyjno-infiltracyjnych powinna być ustalona w sposób pozwalający na bezpieczne odprowadzenie i gromadzenie spływów powierzchniowych z przynależnych do nich zlewni.
- 1.3.27. Dno zbiornika infiltracyjnego jak również i rowów drogowych powinno znajdować się co najmniej 1,50 m powyżej zwierciadła wód gruntowych, dotyczy to szczególnie wód gruntowych pozbawionych naturalnej izolacji.
- 1.3.28. Przy projektowaniu zbiorników retencyjno – infiltracyjnych należy uwzględnić warunek ograniczenia możliwości długotrwałego stanu przelewania się tych zbiorników tak, aby urządzenia te funkcjonowały w sposób prawidłowy oraz aby zapobiegać sytuacjom podtopienia gruntów rolnych i leśnych, zlokalizowanych w ich obrębie.
- 1.3.29. Zlikwidować ujęcia wód podziemnych znajdujące się do 50 m od osi autostrady.
- 1.3.30. Na podstawie szczegółowej analizy kolizji drogi ze strefą ochrony bezpośredniej należy rozważyć konieczność likwidacji ujęć wód podziemnych znajdujących się w odległości powyżej 50 m do 100 m od osi autostrady.
- 1.3.31. W miejscach, gdzie nie można grawitacyjnie odprowadzić oczyszczonych ścieków deszczowych do istniejących odbiorników, zaprojektować pompownie i przewody tłoczne ciśnieniowe; przepompownie umieścić pod poziomem terenu i wyposażyć w pełną automatykę sterowania.
- 1.3.32. Ekran należy lokalizować tak, aby naprzeciw ekranu odbijającego znajdował się wyłącznie ekran o charakterze pochłaniającym.
- 1.3.33. Na obszarach zwartej zabudowy osiedlowej (zagrodowej) budowa masywnych, ściennych ekranów akustycznych jest dopuszczalna pod warunkiem urządzenia osłony z zieleni wysokiej między ekranem a krajobrazem zewnętrznym lub obustronnego zamaskowania ekranu roślinnością pnącą (np. bluszczem); w przypadku ekranów przezroczystych można wyjątkowo zachować widok na okolicę o wysokich walorach krajobrazowych przez wykonanie przerwy w zieleni wysokiej.
- 1.3.34. Na obszarach otwartych, z rozproszoną zabudową mieszkaniową (zagrodową), niedopuszczalne jest stosowanie masywnych, ściennych ekranów akustycznych, stanowiących wizualny dysonans w krajobrazie kulturowym; w takim przypadku ochrona akustyczna powinna polegać na budowie ziemnych wałów przeciwhałasowych; w sytuacjach wyjątkowych dopuszcza się ekrany ścienne drewniane lub przezroczyste.
- 1.3.35. Poza projektowanym pasem drogowym w obrębie wartościowych kompleksów upraw rolnych należy maksymalnie ograniczać wpływ projektowanej drogi na stan zanieczyszczenia powietrza przez zastosowanie tam izolacyjnych pasów zwartej zieleni wysokiej o szerokości co najmniej 12 m, złożonych z dwóch rzędów drzew i jednego rzędu krzewów; na odcinkach drogi, położonych na nasypach i w wykopach, pasy zieleni mogą być zlokalizowane na

skarpach drogowych, odpowiednio wyłagodzonych i użyźnionych warstwą humusu grubości 50 cm.

- 1.3.36. W projekcie budowlanym należy zapewnić odsunięcie trasy o minimum 15m od pomnika przyrody zlokalizowanego w Ostrowie Kani (gmina Dębe Wielkie), który koliduje z przebiegiem autostrady; strefę ochronną wokół pomnika należy zagospodarować jako powierzchnię biologicznie czynną pokrytą roślinnością.

Dodatkowe warunki dla województwa mazowieckiego

- 1.3.37. Warunki dotyczące przejścia autostrady przez obszar Natura 2000 Dolina Kostrzyna:
- 1.3.37.1. przeprawa winna być zaprojektowana w formie podwójnej estakady nad terenami zalewowymi w dolinie Kostrzyna,
- 1.3.37.2. należy przewidzieć rozsuniecie obu nitek estakady na odległość docelową w świetle co najmniej 20 m oraz usytuować estakadę na wysokości w świetle min. 10 m ponad istniejącym terenem,
- 1.3.37.3. odwodnienie estakad winno następować za pomocą szczelnej kanalizacji deszczowej podwieszanej pod nią z wyprowadzeniem ścieków opadowych poza dolinę rzeki,
- 1.3.37.4. zbiorniki retencyjno-sedymencyjne w dolinie rzeki winny być zaprojektowane w formie naśladowej naturalnego oczka wodnego; w strefie brzegowej zbiorników należy zainicjować roślinność szuwarową i łęgową,
- 1.3.37.5. wzdłuż obydwu nitek trasy należy zaprojektować ekrany akustyczne (pochłaniające) na całej długości przejścia autostrady przez obszar chroniony, o wysokościach tak dobranych, aby poziom hałasu w otoczeniu nie przekraczał poziomu 50 dB w 2035 r.,
- 1.3.37.6. skarpy nasypów na dojazdach winny mieć pochylenie nie większe niż 1:2, z wierzchnią warstwą ziemi urodzajnej na nich o grubości nie mniejszej niż 25 cm.,
- 1.3.37.7. szerokość dróg serwisowych w granicach obszaru Dolina Kostrzyna winna być nie większa niż 3,5m (z wyjątkiem mijanek), zaś ich nawierzchnia drogowa wykonana jako nawierzchnia gruntowa ulepszona, np. żwirowa, tłuczniowa.
- 1.3.38. W projekcie budowlanym w odniesieniu do obszaru Natura 2000 Gołobórz należy przewidzieć:
- 1.3.38.1. szczelne rowy trawiaste obustronnie od km 562+500 do km 564+800; szczelny zbiornik retencyjny ZR w km 564+100, strona lewa,
- 1.3.38.2. separator na wylocie ze zbiornika ZR w km 564+100, strona lewa, zaopatrzonego w zastawkę awaryjną,
- 1.3.38.3. realizację tymczasowych rowów odprowadzających wody opadowe z terenu budowy i tymczasowych zbiorników retencyjnych zatrzymujących zanieczyszczone spływy opadowe przed skierowaniem ich do odbiorników zewnętrznych.
- 1.3.39. Projekt budowlany musi rozwiązać kwestię kolizyjności drogi nr 2 i węzła „Konik” (w okolicy km 494) ze zwartym kompleksem cennych siedlisk przyrodniczych i roślin chronionych (torfowisko w Starym Koniku); projekt musi uwzględniać ochronę torfowiska w Starym Koniku przed jego odwodnieniem, fizyczną degradacją, w tym zmniejszeniem powierzchni oraz uwzględniać kwestię potencjalnych działań zapobiegających negatywnemu oddziaływaniu drogi na siedliska na etapie budowy np. poprzez zaplanowanie dowozu materiałów budowlanych od strony południowej itp.

Dodatkowe warunki dla województwa lubelskiego

- 1.3.40. Na terenie Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu ochrona akustyczna zabudowy mieszkaniowej powinna polegać na budowie ekranów ziemnych w formie skarp i wałów przeciwhałasowych, obsadzonych krzewami; wyjątkowo dopuszcza się ścienne ekrany maskowane zielenią (np. obsadzone pnączami) albo ekrany drewniane lub przezroczyste.
- 1.3.41. Realizacja wykopów w strefie zbliżenia autostrady do rezerwatu przyrody Chmielinne nie może spowodować zaburzeń naturalnych zmian reżimu wodnego przedmiotu ochrony tj. lasu łęgowego.
- 1.3.42. Przejście autostrady przez dolinę rzeki Krzyny w km ok. 645+077 należy zaprojektować jako estakadę o długości ok. 1 300 m i wysokości minimum 7 m ponad dno doliny.
- 1.3.43. Na obszarach chronionego krajobrazu skarpy nasypów i wykopów powinny mieć pochylenie

nie większe niż 1:2; nasypy i wykopy powinny być maskowane od strony krajobrazu zewnętrznego obustronnymi, zwartymi pasami zieleni izolacyjnej, stworzonymi z rzędów drzew i gęstej roślinności krzaczastej; roboty ziemne powinny być wykonane od razu dla docelowego przekroju poprzecznego autostrady.

- 1.3.44. W stosunku do obiektów zabytkowych położonych najbliżej autostrady należy zastosować następujące środki łagodzące:
 - 1.3.44.1. pasy zieleni izolacyjnej o szerokości około 12 m od strony następujących obiektów:
 - 1.3.44.1.1. kościół i cmentarz w Sworach, gm. Biała Podlaska,
 - 1.3.44.1.2. zespół dworsko-parkowy w Roskoszy, gm. Biała Podlaska,
 - 1.3.44.1.3. kościół w Dobryniu Dużym, gm. Zalesie.
 - 1.3.44.2. wały ziemne o wysokości około 5 m i szerokości około 20 m, obsadzone zielenią wysoką, od strony następujących obiektów:
 - 1.3.44.2.1. cmentarz w Ciciborze Dużym, gm. Biała Podlaska,
 - 1.3.44.2.2. zespół dworsko-parkowy w Grabanowie, gm. Biała Podlaska.

1.4. Nie stwierdzam konieczności wprowadzenia warunków w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko

2. Stwierdzam konieczność wykonania badań monitoringowych:

- 2.1. W zakresie elementów przyrody:
 - 2.1.1. pięcioletni monitoring (licząc od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania), którego wyniki należy przysyłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie każdorazowo w postaci rocznego raportu nie później niż do końca lutego za okres minionego roku kalendarzowego w zakresie następujących zagadnień:
 - 2.1.1.1. śmiertelność ptaków (w odległości 100 m w każdą stronę, licząc od skrajni przejść dla zwierząt) i nietoperzy (na wysokości planowanej przydrożnej zieleni barierowej dla nietoperzy) na skutek kolizji z pojazdami – wyniki monitoringu przedstawić w formie tabelarycznej z podziałem na następujące kolumny: gatunek nazwa polska, gatunek nazwa łacińska, miejsce kolizji (kilometraż), czas, komentarz z oceną,
 - 2.1.1.2. wykorzystanie przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki (grupy gatunków o zbliżonej ekologii gatunku), kontrolę stanu przejść oraz ocenę utrzymania przejść, w tym szpalerów drzew naprowadzających zwierzęta na przejścia, monitoring otoczenia przejść oraz aktywności ludzi na przejściach, w tym aktywności kłusowniczej (wnyki) oraz myśliwskiej (ambony),
 - 2.1.1.3. kontrolę miejsc przeniesienia na stanowiska zastępcze herpetofauny, uwzględniającą stan przed jej przeniesieniem, szacunkową liczebność danego gatunku oraz trendy w populacji, w tym jednoroczną kontrolę terenu położonego w rejonie zlikwidowanych zbiorników wodnych (w okresie wegetacyjnym następującym po likwidacji), stanowiących miejsca rozrodu i występowania herpetofauny - i ewentualną ewakuację osobników powracających w pierwotne miejsce bytowania,
 - 2.1.1.4. monitoring oddziaływania akustycznego autostrady na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Kostrzynia zdiagnozowane w rejonie przejścia autostrady przez Obszar.
 - 2.2. Monitoring hałasu na najbardziej narażonych oddziaływaniem przedsięwzięcia obszarach podlegających ochronie akustycznej, jak również należy wprowadzić monitoring w zakresie gospodarki ściekowej (okresowe kontrole stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów opadowych).
 - 2.2.1. Kontrolne pomiary wód opadowych i roztopowych należy wykonać dla zlewni cieków zewnętrznych, odbierających wody z autostrady w następujących lokalizacjach:
 - 2.2.1.1. dla rowów melioracyjnych w dolinie rzeki Kostrzyń w km 538+950 i w km 539+400,
 - 2.2.1.2. dla rzeki Muchawka w km 560+750,
 - 2.2.1.3. dla rowu melioracyjnego w km 564+030,
 - 2.2.1.4. dla rowów melioracyjnych w dolinie rzeki Krzna w km 644+500 i w km 645+600,
 - 2.2.1.5. dla rzeki Czapelka w km 654+200.

Monitoring zanieczyszczeń wód zrzutowych z drogi należy wykonywać u wylotów drogowego systemu odwodnienia do odbiorników zewnętrznych, w trakcie trwania deszczów lub roztopów o intensywności powodującej powstanie spływów opadowych lub roztopowych do odbiornika zewnętrznego. Dla każdego jednostkowego spływu należy pobrać co najmniej trzy próbki wody do badań laboratoryjnych tj. tuż po

pojawieniu się spływu (fala początkowa), po 5-10 minutach od pojawienia się spływu (fal środkowa) i w końcowej jego fazie wyraźnego zmniejszenia się natężenia przepływu (fala końcowa). Badania laboratoryjne powinny dotyczyć oznaczenia stężenia zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w każdej pobranej próbce wody. Do wykonania ww. badań należy zastosować procedury i metodyki, określone w odpowiednich polskich normach. Monitoring należy wykonywać dwukrotnie w każdym roku kalendarzowym przez okres 4 lat, poczynając od pierwszego monitoringu wykonanego po roku od oddania inwestycji do użytkowania.

2.2.2. Kontrolne pomiary poziomu hałasu łącznie z pomiarami natężenia ruchu drogowego w celu porównania wartości prognozowanych z sytuacją rzeczywistą w miejscach najbardziej narażonych na uciążliwość spowodowaną ruchem samochodów i przy obiektach szczególnie chronionych, o orientacyjnej lokalizacji:

- 2.2.2.1. w km 490+560, strona lewa (zabudowa w Michałowku),
- 2.2.2.2. w km 497+060, strona prawa (zabudowa w Cisiach),
- 2.2.2.3. w km 527+030, strona lewa (zabudowa w Szymonach),
- 2.2.2.4. w km 536+980, strona prawa (zabudowa w Trzciance Nowej),
- 2.2.2.5. w km 558+900, strona prawa (zabudowa w Swobodzie),
- 2.2.2.6. w km 561+880, strona prawa (zabudowa w Siedlcach, ul. Gajowa),
- 2.2.2.7. w km 566+430, strona prawa (zabudowa w Zachojniaku),
- 2.2.2.8. w km 578+500, strona lewa (zabudowa w Rządźwie-Świstówce),
- 2.2.2.9. w km 582+400, strona prawa (zabudowa w Modrzewiu),
- 2.2.2.10. w km 591+890, strona prawa (zabudowa w Wesółce),
- 2.2.2.11. w km 593+680, strona lewa (zabudowa w Łuniewie),
- 2.2.2.12. w km 603+220, strona prawa (zabudowa w Zasiadkach),
- 2.2.2.13. w km 609+550, strona prawa (zabudowa w Zabłociu),
- 2.2.2.14. w km 615+550, strona prawa (zabudowa w Kolonii Sitnik),
- 2.2.2.15. w km 617+920, strona lewa (zabudowa w Sitniku),
- 2.2.2.16. w km 628+800, strona prawa (zabudowa w Julkowie),
- 2.2.2.17. w km 636+500, strona prawa (zabudowa w Husince),
- 2.2.2.18. w km 643+700, strona lewa (zabudowa w Kolonii Kijowiec),
- 2.2.2.19. w km 653+200, strona prawa (zabudowa w Koroszczyźnie).

Pomiary akustyczne należy wykonywać w ww. punktach na granicy projektowanego pasa drogowego po jednej stronie drogi. Dodatkowa seria pomiarów powinna mieć miejsce w odległości 10 m, 50 m i 100 m na zewnątrz od projektowanej granicy pasa drogowego oraz przy elewacji najbliższego budynku mieszkalnego od strony autostrady na wysokości okna każdej kondygnacji użytkowej. Pomiary akustyczne należy wykonywać co 5 lat, poczynając od pierwszego monitoringu wykonanego po roku od wydania decyzji o użytkowaniu autostrady.

Do wykonania ww. pomiarów należy zastosować procedury i metodyki, określone w przepisach szczególnych i polskich normach.

3. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania.

3.1. W zakresie ochrony przyrody należy:

- 3.1.1. zweryfikować środki łagodzące negatywny wpływ trasy na migrację zwierząt oraz doprecyzować lokalizację, rodzaj (górne czy dolne) i wymiary przejść dla zwierząt ze szczególnym uwzględnieniem pochylenia strefy podejścia do przejścia, zagospodarowania terenu w rejonie przejść oraz realizacji przejścia przez dolinę Krzny o wymiarach (wysokość trasy oraz rozsuniecie jej nitek) identycznych jak dla estakady nad doliną Kostrzyna,
- 3.1.2. przeanalizować wpływ przyjętych założeń technicznych i technologicznych związanych z budową obiektów mostowych na zamulenie lub zanieczyszczenie wód w ciekach,
- 3.1.3. zweryfikować dane przyrodnicze w zakresie herpetofauny oraz uszczegółwić środki minimalizujące i kompensujące wpływ zamierzenia na płazy, w tym lokalizację, ilość oraz powierzchnię zbiorników zastępczych oraz konieczność realizacji dodatkowych przepustów w miejscach planowanych po obu stronach trasy zbiorników zastępczych,
- 3.1.4. zweryfikować i doprecyzować środki minimalizujące oraz określić środki kompensujące w odniesieniu do ewentualnej utraty siedlisk lokalnych populacji entomofauny oraz siedlisk przyrodniczych,
- 3.1.5. zweryfikować dane przyrodnicze w zakresie chiropterofauny oraz uszczegółwić i ewentualnie rozszerzyć propozycje środków minimalizujących w kontekście niszczenia

- schronień, żerowisk, w tym uszczegółowić rodzaj, lokalizację, ilość i powierzchnię remiz dla nietoperzy,
- 3.1.6. doprecyzować lokalizacje i rodzaje nasadzeń zastępczych,
 - 3.1.7. uszczegółowić sposoby zimowego utrzymania dróg,
 - 3.1.8. uszczegółowić analizy niezbędnych do realizacji dróg serwisowych,
 - 3.1.9. rozważyć zastosowanie trwałego ograniczenia prędkości jazdy w stosunku do istniejących lub projektowanych dróg w sąsiedztwie autostrady, na obszarach szczególnie zagrożonych kolizjami ze zwierzętami, z uwzględnieniem istniejącej drogi nr 2, a także projektowanych dróg lokalnych i serwisowych o nawierzchni twardej (asfaltowej), przebiegających równoległe do autostrady, zastosowania aktywnego systemu ograniczania prędkości jazdy na drogach równoległych polegającego na użyciu czujników podczerwieni oraz ewentualnego zastosowania dodatkowych przejść na drogach równoległych,
 - 3.1.10. doprecyzować planowane do zastosowania rozwiązania mające na celu ochronę stosunków gruntowo-wodnych w dolinie rzeki Krzna w odniesieniu do projektowanej w jej obrębie drogi serwisowej w km od 644+600 do 645+500,
 - 3.1.11. określić rozwiązania projektowe, środki łagodzące oraz sposoby zagospodarowania przejścia dla zwierząt nr PZD-94 jako konstrukcji zespolonej z drogą serwisową i ciekim wodnym, jak również pozostałych przejść dla zwierząt małych i płazów w obrębie drogi serwisowej w km od 644+600 do 645+500.
- 3.2. W raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy przedstawić szczegółowe dane techniczne dotyczące wybranego wariantu inwestycji.

4. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej

- 4.1. W zakresie skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych, z uwzględnieniem monitoringu, działań podjętych w stosunku do zidentyfikowanych podczas prac gatunków oraz diagnozy dotyczącej wykorzystania trasy na etapie jej eksploatacji w kontekście ewentualnej realizacji dodatkowych zabezpieczeń na drogach sąsiadujących z inwestycją. Jej wyniki winny być przedstawione w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia pomiarów.
- 4.2. W zakresie poziomu hałasu, oraz zanieczyszczeń powietrza, gleby, wód powierzchniowych i podziemnych, w formie pomiarów kontrolnych w terminie 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania i przedstawienia jej wyników odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko.

W zakresie ochrony przed hałasem należy wykonać pomiary tych oddziaływań obejmujące tereny w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi podlegające ochronie akustycznej. Opracowana analiza porealizacyjna powinna obejmować także pomiary kontrolne w zakresie zanieczyszczeń powietrza – wykonane w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji w rejonie zabudowy mieszkalnej i upraw rolnych. Natomiast w zakresie zanieczyszczeń gleby, wód powierzchniowych i podziemnych oraz oceny skuteczności zastosowanych środków ochronnych badania należy przeprowadzić na wylotach kanałów odprowadzających wody z drogi do odbiorników.

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia. Przy stwierdzeniu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu należy przedstawić rozwiązania zabezpieczające tereny chronione przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

5. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

U z a s a d n i e

W dniu 3 marca 2009 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął wniosek Pana Stanisława Dmuchowskiego – Pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – z dnia 23 lutego 2009 r. (znak: GDDKiA-O/WA-P.2.2.t/A2/7-06/24/2009) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A2 na odcinku Warszawa – Kukuryki oraz o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na

środowisko.

Rodzaj inwestycji i fakt zakwalifikowania jej do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko potwierdziły – wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy ooś – właściwość Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w przedmiotowej sprawie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa mazowieckiego oraz lubelskiego, przy czym w przeważającej części usytuowane jest w województwie mazowieckim. Na podstawie art. 75 ust. 5 ustawy ooś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowym zakresie wydaje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, ponieważ na jego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym realizowane ma być przedmiotowe przedsięwzięcie.

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia, z uwagi na doprowadzenie projektowanej autostrady do przejścia granicznego z Republiką Białoruską w Kukurykach organ uznał, że może wystąpić transgraniczne oddziaływanie na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Stwierdzając możliwość znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko pochodzącego z terytorium Polski, które jest skutkiem realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz mając na celu włączenie państwa narażonego na taki wpływ oraz umożliwienie mu czynnego udziału w postępowaniu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał w dniu 17 marca 2009 r. postanowienie nakładające obowiązek przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia oraz nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia dokumentacji w języku białoruskim (znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-041/09). Następnie zgodnie z art. 108 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy ooś, pismem z dnia 26 marca 2009 r. (znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-041/09) powiadomił Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o możliwości wystąpienia oddziaływania transgranicznego i przekazał mu wymagane dokumenty.

W dniu 31 marca 2009 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wniósł zażalenie na ww. postanowienie Regionalnego Dyrektora. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 24 lipca 2009 r. (znak: DOOS_{SOOS}-452/4934/626/09/ja-20) rozszadził w kwestii zażalenia w następujący sposób.

Ze względu na to, że budowa autostrady A2 na odcinku Warszawa – Kukuryki jest inwestycją o znaczeniu europejskim, w interesie utrzymania dobrosąsiedzkich stosunków z Republiką Białoruską, należało poinformować stronę o planowanym przedsięwzięciu w trybie Konwencji z Espoo. Natomiast z uwagi na fakt, iż eksperci białoruscy wydający opinię w zakresie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć posługują się terminologią specjalistyczną w języku rosyjskim, uchylił postanowienie Regionalnego Dyrektora w zakresie nałożenia na Inwestora obowiązku sporządzenia dokumentacji w języku białoruskim ustalając obowiązek sporządzenia dokumentacji przez Inwestora w języku rosyjskim. Powołano się tu na ustalenia ze spotkania polsko-białoruskiego w Mińsku w Republice Białoruskiej w dniach 20 – 21 lipca 2009 r., podczas którego strona białoruska wniosowała o tłumaczenie dokumentacji w zakresie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym na język rosyjski.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w postanowieniu z dnia 9 września 2009 r. (znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-041/09) określając zakres raportu ooś uwzględnił oddziaływania na poszczególne elementy środowiska w kontekście transgranicznym, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii oddziaływania na wody powierzchniowe (spływy zanieczyszczeń do rzeki Bug) i podziemne oraz głębę – zgodnie z prośbą strony białoruskiej.

W dniu 2 października 2009 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przekazał stronie białoruskiej dokumentację w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia zawierającą część raportu o oddziaływaniu na środowisko, pozwalającą ocenić oddziaływanie na środowisko w kontekście transgranicznym. W dniu 12 listopada 2009 r., strona białoruska przekazała swoje stanowisko, w którym nie zgłaszała uwag do przedmiotowej dokumentacji. W związku z powyższym postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym zostało zakończone.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady

Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.). Zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) do postępowań w sprawie decyzji, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy ooś, wszczętych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia,
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z późniejszymi zmianami (m.in. aneksem 1, aneksem 2, aneksem 3),
- poświadczone kopie map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- pełnomocnictwo,

a także uzyskano wymaganą zgodnie z:

- art. 70 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 29 kwietnia 2009 r., znak: ZNS.7170-1061-1/09.PN oraz opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie z dnia 10 czerwca 2009 r., znak: DNS-NZ.700/118/2009, uznające konieczność opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz ustalające jego zakres,
- art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 2 sierpnia 2010 r., znak: ZNS.7170-976-2/10.PN, którą organ ten podtrzymał pismem z dnia 11 października 2010 r., znak: ZNS.7170-976-3/10.PN, po przedłożeniu mu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie złożonego przez wnioskodawcę aneksu nr 1 do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Następnie, po otrzymaniu aneksu nr 2 do raportu oraz dodatkowej dokumentacji, w dniu 29 marca 2011 r., Inspektor Sanitarny wydał nową opinię (znak: ZNS.7170-155-1/11.PN), uwzględniającą informacje i zmiany wprowadzone do dokumentacji. Pismem z dnia 26 maja 2011 r. (znak: ZNS.7123p-155-2/11.PN) Inspektor Sanitarny zawiadomił, że po przeanalizowaniu przekazanego mu aneksu 3 do raportu, informacje zawarte w tej dokumentacji nie powodują zmiany jego stanowiska zawartego w opinii z dnia 29 marca 2011 r.
- art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie z dnia 8 czerwca 2010 r., znak: DNS-NZ.GT.700/107/2010, którą organ ten podtrzymał:
 - pismem z dnia 11 października 2010 r., znak: DNS-NZ.700/189/2010, po przedłożeniu mu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie złożonego przez wnioskodawcę aneksu nr 1 do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia,
 - pismem z dnia 9 lutego 2011 r., znak: DNZ-NZ.700.27.2011.GT, po przedłożeniu mu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie złożonego przez wnioskodawcę aneksu nr 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia,
 - pismem z dnia 15 marca 2011 r., znak: DNS-NZ.7016.107.2011, po przedłożeniu mu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie złożonej przez wnioskodawcę dokumentacji zawierającej skorygowane arkusze rysunku 8.5 do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia,
 - pismem z dnia 16 czerwca 2011 r. (znak: DNS-NZ.7016.209.2011.MW) po przedłożeniu mu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie złożonego przez wnioskodawcę aneksu nr 3 do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wzmiankowane opinie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie zawierają uwagi na temat koniecznych do spełnienia w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wymagań higienicznych i sanitarnych.

Ze względu na fakt, że przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na terenie dwóch województw

(mazowieckiego i lubelskiego), zgodnie z art. 75 ust. 5 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie działa w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Lublinie. Z tego też względu każdorazowo po otrzymaniu dokumentacji od Inwestora, przesyłał ją do Regionalnego Dyrektora w Lublinie z prośbą o jej weryfikację i zajęcie stanowiska w sprawie. W odpowiedzi uzyskał:

- pismo z dnia 22 czerwca 2010 r. (znak: RDOŚ-06-WOOS-6650-11-001-4/10/PP) stwierdzające konieczność uzupełnienia raportu,
- pismo z dnia 11 lutego 2011 r. (znak: WOOS.4242.1.19.2011.PP) w którym przedstawiono propozycje środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia w części dotyczącej odcinka autostrady przebiegającej na terenie województwa lubelskiego, dla wariantu preferowanego 4+4a¹+4,
- pismo z dnia 6 kwietnia 2011 r. (znak: WOOS.4242.1.19.2011.PP.26) będące uszczegółowieniem poprzedniego stanowiska,
- pismo z dnia 1 lipca 2011 r. (znak: WOOS.4242.1.19.2011.PP.38) stwierdzające konieczność złożenia dodatkowych wyjaśnień do dokumentacji,
- pismo z dnia 2 sierpnia 2011 r. (znak: WOOS.4242.1.19.2011.PP.43) informujące o braku stosownej analizy popierającej stanowisko Inwestora w kwestii przejścia dla zwierząt PZD-94,
- pismo z dnia 15 września 2011 r. (znak: WOOS.4242.1.19.2011.PP.47) zawierające korekty i uzupełnienie uwarunkowań określonych w piśmie z dnia 11 lutego 2011 r.

Przeprowadzona analiza – o której mowa powyżej – potwierdziła, że treść przedłożonego raportu wraz z uzupełnieniami jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił wszystkie ww. ustalenia zawarte w raporcie i określił na ich podstawie:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1. sentencji decyzji);
2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 1.2. sentencji decyzji);
3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt 1.3. sentencji decyzji);
4. brak konieczności nałożenia wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko (pkt 1.4. sentencji decyzji).

Powyższe warunki, wymagania i zalecenia znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego, zgodnie z którymi wystosowane środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia można umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

Prace związane z realizacją inwestycji będą powodowały uciążliwości hałasowe, których źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Hałas będzie miał zasięg lokalny. Charakteryzować się będzie dużą dynamiką zmian, jednak będą one miały charakter odwracalny, nie kumulujący się w środowisku i ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych.

Mając zatem na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji, Inwestor został zobowiązany do tego, by zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej (pkt 1.2.16. sentencji decyzji), a prace w sąsiedztwie miejsc ochrony akustycznej prowadzić poza porą nocną (pkt 1.2.1. sentencji decyzji) przy użyciu wysokosprawnych maszyn i narzędzi budowlanych możliwie niskoemisyjnych, o najkorzystniejszych parametrach akustycznych (pkt 1.2.18. sentencji decyzji). W celu minimalizacji wpływu fazy budowy na środowisko, warunki życia i zdrowie ludzi, należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów) (pkt 1.2.19. sentencji decyzji).

W otoczeniu projektowanej autostrady występują tereny upraw rolnych, lasy, obszary z zabudową wiejską zagrodową oraz obszary z zabudową mieszkaniową osiedlową bez usług albo z usługami rzemieślniczymi. 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) tereny upraw rolnych i lasy nie wymagają ochrony przed hałasem, zaś dla pozostałych terenów dopuszczalne poziomy hałasu równoważnego według stałej korekcyjnej A wynoszą:

1. Dla terenów zabudowy zagrodowej lub jednorodzinnej z usługami:
 - w dzień 60 dB,
 - w nocy 50 dB.
2. Dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej bez usług:
 - w dzień 55 dB,
 - w nocy 50 dB.

Eksploatacja planowanej autostrady będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń równoważnego poziomu dźwięku dla lat 2020 i 2035 przy założeniu rozprzestrzeniania się hałasu w sposób niezakłócony przeszkodami terenowymi wykazano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, wobec czego zaproponowano zastosowanie rozwiązań ograniczających i minimalizujących emisję hałasu w postaci ekranów akustycznych. Długości i wysokości ekranów akustycznych dobrano w ten sposób, aby po zastosowaniu takich zabezpieczeń przeciwhałasowych, prognozowana strefa ponadnormatywnych oddziaływań hałasu drogowego nie objęła istniejących terenów chronionych sąsiadujących z projektowanym pasem drogowym – zabudowy mieszkaniowej (zwartej lub rozproszonej). W obrębie projektowanych węzłów opracowano sumaryczne izolacje oddziaływań jednocześnie dla projektowanej autostrady A2 i dla dróg poprzecznych dochodzących do węzłów. W wielu przypadkach analizy akustyczne doprowadziły do wniosku, że konieczna jest ochrona budynków mieszkalnych położonych przy drogach poprzecznych w obrębie projektowanych węzłów, wobec czego zaprojektowano dodatkowe ekrany akustyczne chroniące te budynki przed oddziaływaniami skumulowanymi. Według prognozy przedstawionej w raporcie oceny oddziaływania na środowisko po zastosowaniu zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych należy spodziewać się zmniejszenia wartości poziomu hałasu w porównaniu do tego samego okresu prognozowania bez zabezpieczeń akustycznych.

W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranów akustycznych, wymienionych w pkt 1.3.13 sentencji decyzji.

Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 4.2. sentencji decyzji), wyniki której umożliwią niezbędną korektę lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przedmiotową drogą, a także umożliwienia ewentualnego zaprojektowania i wykonania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku lub potwierdzą konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku stwierdzenia ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na skutek eksploatacji przedsięwzięcia. Ponadto Inwestor został zobowiązany, aby w projekcie budowlanym uwzględniona została rezerwa miejsca pod ekrany akustyczne, które będą wznoszone po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia sukcesywnie w miarę powstawania nowej zabudowy chronionej akustycznie (w ramach tzw. II etapu ekranowania) (pkt 1.3.14. sentencji decyzji).

W celu uniknięcia niekorzystnego wpływu odbić fal akustycznych od ekranów na poziomy hałas w strefach chronionych Inwestor został zobowiązany do tego, aby naprzeciw ekranu odbijającego znajdował się włącznie ekran o charakterze pochłaniającym (pkt 1.3.32 sentencji decyzji). W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego planowanej drogi na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli poziomu hałasu (pkt 2.2 i 2.2.2. sentencji decyzji).

Z uwagi na konieczność zapewnienia skutecznej ochrony akustycznej otoczenia autostrady, niepewność prognozy ruchu oraz związane z tym duże prawdopodobieństwo doprecyzowania i uszczegółowienia

rozwiązań technicznych przedsięwzięcia na etapie sporządzania projektu budowlanego, uzasadnione jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (pkt 3.2. sentencji decyzji).

W otoczeniu projektowanej autostrady wystąpią wibracje związane z ruchem ciężkich pojazdów samochodowych o parametrach trudnych do sprecyzowania ilościowego. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń autorów raportu, przy uwzględnieniu rozpoznania geologicznego gruntów zarówno przeznaczonych pod trasę autostrady jak i zlokalizowanych w jej obrębie, szacuje się, że zasięg odczuwalnych wibracji nie powinien sięgać dalej niż 30 m od osi projektowanej autostrady A2 i poprzecznej drogi nr S19 oraz 10 m – od osi pozostałych dróg poprzecznych, a zatem nie będzie wykraczał poza granicę projektowanego pasa drogowego.

Emisja energii elektromagnetycznej do środowiska z przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z oddziaływaniem linii elektroenergetycznych, przewidywanych do przebudowy, w tym zwłaszcza napowietrznych linii o napięciu do 220 kV. Oddziaływanie to zakwalifikowano jako mało istotne, gdyż przy standardowo przyjmowanych wysokościach słupów, pola elektryczne wytwarzane przez te linie nie będą stwarzać zagrożenia dla zabudowy mieszkaniowej, tzn. składowa elektryczna elektromagnetycznego promieniowania niejonizującego nie będzie przekraczała wartości dopuszczalnej 1 kV/m określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. z 2003 r. nr 192 poz. 1883).

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie źródłem uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach samochodów spalinowych oraz innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Dodatkowo podczas prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych może wystąpić zjawisko pylenia.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania ww. czynników na tereny pozostające w najbliższym otoczeniu, w trakcie prowadzenia prac budowlanych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia Inwestor ma obowiązek ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez, m. in. zachowanie wysokiej kultury robót, w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą plac budowy (zależnie od potrzeb)/ w dni słoneczne i wietrzne, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (pkt 1.2.12. sentencji decyzji). Konieczne jest także zachowanie czystości wyjazdu z budowy, stosowanie specjalistycznego sprzętu do czyszczenia nawierzchni oraz mycie kół pojazdów przed opuszczaniem budowy (1.2.14). W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza Inwestor jest zobowiązany do stosowania sprzętu, o którym mowa w pkt 1.2.18 sentencji decyzji. Inwestor ma obowiązek w jak największym stopniu stosować do podbudowy gotowe mieszanki betonu i mas bitumicznych wytworzone poza miejscem realizacji przedsięwzięcia, a masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu (1.2.13). Ponadto obowiązkiem Inwestora jest zadbać, aby skarpy wykopów i nasypów zostały przykryte warstwą ziemi urodzajnej, obsiane trawą oraz były systematycznie podlewane w okresie długotrwałej suszy (pkt 1.2.15. sentencji decyzji).

Emisja substancji zanieczyszczających powietrze w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała jedynie charakter okresowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Ponadto spełnienie przez Inwestora nałożonych na niego warunków sprawi, że uciążliwości te zostaną zminimalizowane.

W trakcie eksploatacji projektowanej drogi będą powstawać zanieczyszczenia komunikacyjne spowodowane ruchem pojazdów. Przedstawione jednak w raporcie wyniki analiz wskazują, że nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza na obszarze poza pasem drogowym w związku z eksploatacją drogi i tym samym eksploatacja ta nie będzie wpływać na pogorszenie stanu sanitarnego powietrza na terenach przyległych. Natomiast w celu ochrony terenów gleb urodzajnych (i upraw rolnych na tych glebach) wskazano Inwestorowi konieczność maksymalnego ograniczenia wpływu projektowanej drogi na stan zanieczyszczenia powietrza poza projektowanym pasem drogowym w obrębie wartościowych kompleksów upraw rolnych poprzez zastosowanie tam pasów zwartej zieleni wysokiej o parametrach określonych w pkt 1.3.35. sentencji decyzji.

Określenie faktycznego oddziaływania związanego z eksploatacją przedmiotowej drogi na stan jakości powietrza, z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń w rejonie planowanej inwestycji, nastąpi po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt 4.2. sentencji decyzji, w trakcie której zostaną wykonane pomiary zanieczyszczenia powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej drogi, w rejonie zabudowy mieszkalnej i upraw rolnych. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, Inwestor zostanie zobowiązany podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W otoczeniu projektowanej autostrady występują złoża surowców skalnych, okruchowych i ilastych możliwych do wykorzystania jako kruszywo budowlane naturalne (drobne lub grube: żwiry, pospółki, piaski) oraz do wyrobu ceramiki budowlanej (gliny i ily czwarto- i trzeciorzędowe). W rejonie Leśnej Podlaskiej i Siemiatycz występują nieeksploatowane złoża kredy piszącej. Trasa autostrady nie koliduje z tymi złożami kopalin.

W wyniku drogowych robót ziemnych nastąpią zmiany w ukształtowaniu powierzchni ziemi wewnątrz planowanego pasa drogowego, a ponadto zostanie w sposób trwały i nieodwracalny usunięta wierzchnia warstwa gleby (ziemia urodzajna, humus) z obszaru przewidzianego na budowę jezdni, poboczy, obiektów mostowych i zbiorników retencyjnych. W odniesieniu do terenów zajętych pod skarpy nasypów i wykopów, rowy oraz kanalizację deszczową przyjęto, że usunięcie gleby będzie tylko czasowe – po zakończeniu robót ziemnych zostanie odtworzona warstwa humusowa na nowej powierzchni terenu. Jezdnie główne nowej drogi zostaną wybudowane z reguły na niskich nasypach o wysokości do 2 m ponad poziom istniejącego terenu. Wyższe wysokości nasypów (do 8 m) wystąpią na krótkich odcinkach drogi przy przekraczaniu niektórych dolin rzecznych i przy przecięciach dwupoziomowych z liniami kolejowymi, a ponadto przy budowie przejazdów poprzecznych dla dróg lokalnych i przy urządzeniu bezkolizyjnych przejść dla zwierząt. Z uwagi na warunki hydrogeologiczne nie będą prowadzone wykopy na dużą skalę.

Przedmiotowa inwestycja wiąże się z pracami budowlanymi o szerokim zakresie. Dodatkowo na etapie eksploatacji wody deszczowe z powierzchni utwardzonych będą stanowiły potencjalne niebezpieczeństwo dla wód powierzchniowych i podziemnych w obszarze funkcjonowania autostrady. Stąd istotne jest, by Inwestor zastosował odpowiednie środki przeciwdziałania oraz zapobiegania potencjalnym zagrożeniom dla środowiska wodno-gruntowego.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego podczas prowadzenia prac budowlanych w rejonie rozbudowywanej drogi Inwestor został zobowiązany do zastosowania odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych, zgodnie z którymi zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód (pkt 1.2.17. sentencji decyzji). Ponadto zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych zostaną zlokalizowane na terenie przekształconym antropogenicznie, z dala od zbiorników i cieków wodnych, poza terenami płytkiego zalegania wód podziemnych oraz poza obszarami wokół czynnych ujęć wód (pkt 1.2.16. sentencji decyzji). Warunkiem w pkt 1.2.25. sentencji decyzji organ wskazał jakie kroki należy podjąć w wypadku wystąpienia zanieczyszczenia gleby substancjami niebezpiecznymi. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno-higienicznych i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy zaplecze placu budowy zostanie wyposażone w pomieszczenia sanitarne i socjalne (pkt 1.2.20 sentencji decyzji). Ścieki sanitarne będą natomiast gromadzone w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i wywożone odpowiednimi pojazdami do najbliższej oczyszczalni ścieków (pkt 1.2.27. sentencji decyzji).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, związane z możliwością zanieczyszczenia wód podziemnych w wyniku uszkodzenia pracującego sprzętu i wycieku do gruntu substancji ropopochodnych. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia takiej sytuacji Inwestor będzie używać sprzętu sprawnego technicznie. Inwestor został zobowiązany zapisami w pkt 1.2.33. sentencji decyzji do właściwego składowania substancji podatnych na migrację wodną. W przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej i wprowadzenia do systemu odwodnieniowego substancji niebezpiecznych Inwestora zobowiązano do zastosowania działań opisanych w pkt 1.2.31. sentencji decyzji.

W okresie budowy Inwestor winien wykonać tymczasowe rowy odprowadzające wody opadowe i tymczasowe zbiorniki retencyjne zatrzymujące zanieczyszczone spływy opadowe (pkt 1.2.32 sentencji decyzji). Dna wspomnianych rowów oraz wykopów drogowych – jeśli pozwalają na to warunki terenowe – należy lokalizować powyżej pierwszego poziomu wód gruntowych (pkt 1.2.28. sentencji decyzji). Prace wykonywane w czasie budowy drogi jak również jej eksploatacja nie mogą doprowadzić do długotrwałej zmiany stosunków wodnych i powstawania podtopień (pkt 1.2.34., 1.2.35. sentencji decyzji). W przypadku konieczności wykonania odwodnień, należy je przeprowadzać zgodnie z zasadami zawartymi w pkt 1.2.29. sentencji decyzji.

Projektowana trasa drogowa znajduje się częściowo (od Warszawy do Mord) w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 215 o nazwie „Subniecka warszawska” oraz częściowo (od Mord do Kałuszyna) w obszarze GZWP nr 215A o nazwie „Subniecka warszawska – część centralna”. Ponadto w rejonie Siedlec autostrada przetnie GZWP nr 223 „Zbiornik międzymorenowy rzeki Górny Liwiec”, a w rejonie Międzyrzecza Podlaskiego i Białej Podlaskiej – GZWP nr 224 „Subzbiornik Podlasie”. Początkowy krótki odcinek autostrady w rejonie Wiązowny znajdzie się na skraju GZWP nr 222 „Dolina Środkowej Wisły (Warszawa – Puławy)”. Ujęcia wód podziemnych, znajdujące się w rejonie projektowanych wariantów przebiegu autostrady A2, zarówno w województwie mazowieckim, jak i w województwie lubelskim, nie mają wyznaczonych stref ochrony pośredniej.

W ramach realizacji inwestycji konieczne jest zlikwidowanie ujęć wód podziemnych znajdujących się w odległości do 50 m od drogi, a także rozpatrzenie – po szczegółowej analizie – możliwości likwidacji ujęć wodnych zlokalizowanych w odległości od 50 m do 100 m od planowanej autostrady (pkt 1.3.29. i 1.3.30. sentencji decyzji).

W odniesieniu do zanieczyszczeń wód podziemnych należy zauważyć, że w przypadku gruntów przepuszczalnych zanieczyszczenia z dróg trafiające do rowów i zbiorników retencyjnych wraz z wodami infiltracyjnymi będą przenikać do gruntu, na podstawie informacji zawartych w dokumentacji można stwierdzić, że nie spowodują zanieczyszczenia wód podziemnych pierwszego poziomu, ponieważ ulegną zatrzymaniu w wierzchniej warstwie gruntu powyżej zwierciadła wód gruntowych. Wniosek ten wynika ze szczegółowej analizy warunków hydrogeologicznych podłoża gruntowego autostrady w powiązaniu z planowanymi robotami ziemnymi, z oceny wrażliwości środowiska gruntowo-wodnego na zanieczyszczenia drogowe i z wyników obliczeń potencjalnych stężeń zanieczyszczeń wód.

Oddziaływanie realizacji drogi na wody podziemne będzie niewielkie i nie spowoduje zagrożeń dla zbiorników wód podziemnych, roślinności, upraw rolnych i innych elementów środowiska.

W celu ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczonymi spływami opadowymi z wybudowanej autostrady i awaryjnymi spływami toksycznych płynów przedmiotowa inwestycja wymaga zaprojektowania i wykonania systemu urządzeń zbierających i podczyszczających ścieki opadowe z powierzchni autostrady składającego się z elementów wymienionych w pkt 1.3.15. sentencji decyzji, zapewniającego zlewniowe odprowadzanie wzmiankowanych ścieków w sposób wskazany w pkt. 1.3.16. sentencji decyzji.

Zbiorniki retencyjne wykonane w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji mają na celu m.in. ograniczanie maksymalnych przepływów do zewnętrznej sieci hydrologicznej, co zwiększy bezpieczeństwo przeciwpowodziowe odwadnianych terenów (pkt 1.2.30. sentencji decyzji). Dodatkowo na zbiornikach będą zainstalowane zastawki awaryjne służące do zatrzymywania substancji mogących powstawać w przypadku kolizji drogowych (pkt 1.3.18. sentencji decyzji).

Analizowany odcinek autostrady A2 odwadniany będzie rowami przydrożnymi biegnącymi po obu stronach jezdni albo kanalizacją deszczową zlokalizowaną w pasie dzielącym. Rowy trawiaste należy zaprojektować zgodnie z wytycznymi zawartymi w pkt. 1.3.24. i 1.3.25. sentencji decyzji, a zbiorniki infiltracyjne oraz retencyjne zaprojektować zgodnie z wytycznymi zawartymi w pkt 1.3.17., 1.3.22., 1.3.23., 1.3.26., 1.3.27. i 1.3.28. sentencji decyzji, mając na względzie by dno zbiornika infiltracyjnego i rowu drogowego znajdowało się co najmniej 1,5 m powyżej zwierciadła wód gruntowych, zwłaszcza na obszarach, na których wody gruntowe pozbawione są naturalnej izolacji (pkt 1.3.27. sentencji decyzji). W miejscach szczególnie narażonych na zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi zawiesinami (rejony węzłów drogowych, wyloty do rzek) zastosowane będą szczelne zbiorniki retencyjne i rowy (pkt 1.3.19. sentencji decyzji).

Dodatkowo wody opadowe z pasa drogowego odprowadzane rowami przydrożnymi do projektowanych zbiorników nie mogą powodować szkód i podtopień na terenach sąsiednich (pkt 1.2.35. sentencji decyzji). Lokalizacja, ilość i wielkość przepustów pod drogą zostanie ustalona zgodnie z zaleceniami zawartymi w pkt. 1.3.26. sentencji decyzji.

W trakcie eksploatacji inwestycji będą stosowane takie środki zwalczania gołoledzi, które cechują się najmniej agresywnym wpływem na środowisko wodno-gruntowe (pkt 1.2.36. sentencji decyzji).

Inwestor zastosuje wpusty uliczne zaopatrzone w stosowne osadniki, w przypadkach opisanych w pkt 1.3.21. sentencji decyzji. Dna zbiorników retencyjnych i osadników wpustowych będą okresowo oczyszczane (pkt 1.2.37. sentencji decyzji). Regularna konserwacja systemu wodno-ściekowego zapewni jego wysoką efektywność.

Na terenie Miejsc Obsługi Podróżnych i parkingu buforowego Inwestor wybuduje oczyszczalnię ścieków deszczowych i komunalnych (pkt 1.3.20. sentencji decyzji). Oczyszczalnię będzie stanowił zbiornik retencyjny magazynujący ścieki opadowe, spowalniający odpływ ścieków w czasie i jednocześnie redukujący zawiesinę, albo osadnik. W miejscach szczególnie narażonych na zanieczyszczenie zostaną zastosowane szczelne zbiorniki retencyjne. Miejscami szczególnie narażonymi na zanieczyszczenia są rejon węzłów drogowych, wyloty do rzek. W rejonie tym rowy drogowe będą szczelne. Z oczyszczalni, po oczyszczeniu do stopnia zgodnego z wymaganiami ujętymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 z 2006 r.), ścieki opadowe odpłyną do odbiornika.

Jako że grawitacyjne odprowadzenie ścieków opadowych nie będzie możliwe na całym odcinku budowanej autostrady, zostaną zastosowane w takich obszarach pompownie i przewody tłoczne ciśnieniowe, zgodnie z zaleceniami zawartymi w pkt. 1.3.31. sentencji decyzji.

W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania planowanej drogi na stan środowiska gruntowo – wodnego na obszarach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, o którym mowa w pkt. 2.2 i 2.2.1. sentencji decyzji, w tym w zakresie kontroli gospodarki ściekowej, polegającej m. in. na okresowych kontrolach stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych. Natomiast w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwdziałających zanieczyszczeniom gleby, wód powierzchniowych i podziemnych nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 4.2. sentencji decyzji).

Podczas budowy przedmiotowej inwestycji będą generowane odpady w wyniku prowadzenia prac rozbiórkowo-przygotowawczych oraz na etapie właściwej budowy projektowanej drogi. Etap pierwszy polegać będzie na rozbiórce istniejących obiektów (zabudowań) i elementów zagospodarowania terenu, urządzeń i instalacji nadziemnych i podziemnych znajdujących się w kolizji z projektowaną drogą, gospodarowaniu zielenią, oczyszczeniu i przygotowaniu terenu. Na tym etapie odpady będą powstawać wzdłuż realizowanego odcinka drogi oraz w zapleczu socjalnym i zapleczu technicznym placu budowy.

Odpady, powstające w tej fazie prac, zaliczane będą, zgodnie z katalogiem odpadów do następujących grup:

- odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach – grupa 15,
- odpady nieujęte w innych grupach – grupa 16,
- odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) – grupa 17,
- odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie – grupa 20.

Etap drugi będzie obejmował budowę projektowanej drogi. W trakcie tego etapu powstawać będą zarówno odpady związane z funkcjonowaniem maszyn budowlanych i instalacji niezbędnych do budowy drogi, resztki niewykorzystanych materiałów, jak i odpady powstałe w wyniku likwidacji zaplecza budowy i parku maszyn.

Wykonywanie robót drogowych, mostowych i infrastrukturalnych przy budowie nowej trasy drogowej będzie się wiązać z powstawaniem odpadów budowlanych takich jak: usuwane fragmenty nawierzchni

drogowych, szyny i podkłady kolejowe, elementy konstrukcji rozbiieranych budynków i przepustów, resztki tworzyw sztucznych, zużyte drewno, ścinki metalowe, puste opakowania itp. Mogą również powstać odpady niebezpieczne, np. puszki zawierające resztki farb używanych do malowania konstrukcji obiektów mostowych lub rozebrane fragmenty smołowych nawierzchni drogowych.

W celu realizacji wymogów odpowiedniego prowadzenia gospodarki odpadami zobowiązano Inwestora do realizacji następujących zasad postępowania z różnymi grupami odpadów. Inwestor winien racjonalnie prowadzić gospodarkę odpadami, wyposażając plac budowy i zaplecze techniczno-socjalne w szczelne, zamykane i oznakowane pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia (pkt 1.2.22.). Podczas realizacji inwestycji Inwestor będzie dążył do ograniczania powstawania odpadów u źródła, minimalizowania ich ilości, usuwać z miejsc powstawania oraz wykorzystywać lub unieszkodliwiać w sposób zapewniający ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska (1.2.21). Odpady niebezpieczne muszą być gromadzone w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, następnie będą przekazywane uprawnionym odbiorcom. Jednocześnie Inwestor został zobowiązany, aby miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostało oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt (pkt 1.2.23. sentencji decyzji). Prace ziemne zostaną poprzedzone usunięciem z podłoża warstwy humusu, który będzie (w miarę możliwości) wykorzystany do formowania powierzchni skarp nasypów, wykopów i rowów oraz urządzania terenów zieleni izolacyjnej (pkt 1.2.3. sentencji decyzji). Na etapie prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany (gdy nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi), powstające w trakcie robót ziemnych będą w jak największym stopniu wykorzystywane we własnym zakresie lub przekazywane uprawnionym odbiorcom (pkt 1.2.26. sentencji decyzji). Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – Inwestor ma obowiązek w miarę możliwości wykorzystywać jako ściółkę wokół nowo posadzonych drzew, krzewów i pnączy, rozdrabniać i w miarę możliwości, po zebraniu odpowiedniej ilości, przekazywać uprawnionym odbiorcom np. do kompostowania (pkt 1.2.24. sentencji decyzji).

Podczas eksploatacji drogi mogą powstać następujące odpady: przypadkowe odpady bytowo-gospodarcze (np. puste opakowania), pozostawiane przez użytkowników dróg lub okoliczną ludność w obrębie pasa drogowego, substancje powstałe w wyniku ścierania się opon i nawierzchni drogi, substancje powstałe w skutek ścierania się sprzęgła samochodowych, zanieczyszczenia pochodzące z pojazdów (smary, paliwa, aerozole, itp.), środki do zwalczania gołoledzi, odpady przypadkowe powstające w wyniku wypadków i kolizji drogowych, odpady powstające w wyniku prowadzenia robót związanych z utrzymaniem i konserwacją dróg, osady i zanieczyszczony piasek zdeponowane w separatorach i w zbiornikach retencyjnych, odpady niebezpieczne powstałe na skutek wypadków drogowych z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.

Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy i postępowania z odpadami niebezpiecznymi, wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

W związku z powyższym ocenia się że, w wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, z zachowaniem warunków określonych w niniejszej decyzji – oddziaływanie związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na środowisko.

Rezerwat przyrody Chmielinne położony jest w minimalnej odległości ok. 0,5 km na północ od autostrady. Przedmiotem ochrony tego rezerwatu jest las łęgowy w dolinie rzeki Klukówki. Dla zachowania właściwego stanu ochrony rezerwatu kluczową rolę posiada utrzymanie naturalnego nie zmienionego reżimu hydrologicznego (odpowiednie przepływy i okresowe wylewy) rzeki Klukówki, ponieważ jest to niezbędne dla funkcjonowania siedlisk łęgowych. Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować oddziaływań bezpośrednich. Natomiast ewentualne wpływy pośrednie zostaną wyeliminowane poprzez nałożenie warunku wyeliminowania w rozwiązaniach projektowych możliwości usytuowania trasy drogi w strefie

zbliżenia do rezerwatu w głębokim wykopie, który ewentualnie mógłby powodować odwodnienie doliny Klukówki (pkt 1.3.41. sentencji decyzji). Nie można jednak wykluczyć wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń, które mogą w bardzo rzadkich sytuacjach awaryjnych znacząco wpłynąć na stan chronionych elementów przyrodniczych np. wypadki drogowe powodujące pożar materiałów niebezpiecznych albo wyciek toksycznych płynów do środowiska gruntowego.

Parkiem krajobrazowym położonym najbliżej planowanej trasy jest „Podlaski Przełom Bugu”, znajdujący się w minimalnej odległości 1,1 km od projektowanej autostrady. Położona na północ od autostrady jego otulina będzie graniczyła z autostradą na odcinku końcowym Koroszczyn – Kukuryki.

Szczególnym celem ochrony Parku jest zachowanie unikalnych walorów przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych, historycznych i turystycznych przełomowego odcinka doliny Bugu. Projektowana inwestycja nie wkracza na obszar Parku Krajobrazowego, nie powoduje więc naruszenia przepisów obowiązujących na jego terenie. Zmiany w środowisku, jakie wystąpią w granicach otuliny, w związku z realizacją oraz funkcjonowaniem inwestycji, ze względu na odległość od granicy Parku, przekraczającą zasięg oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska, także nie generują żadnych oddziaływań na sam Park. Biorąc powyższe pod uwagę, w ocenie organu inwestycja nie zakłóci osiągnięcia celów ochrony Parku Krajobrazowego „Podlaski Przełom Bugu”.

Planowane przedsięwzięcie na terenie województwa mazowieckiego będzie kolidować z:

- Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu – na początkowym odcinku Izabela – Stary Konik,
 - Mińskim Obszarem Chronionego Krajobrazu – na odcinku Kałuszyn – dolina Kostrzynia,
 - Siedlecko-Węgrowski Obszarem Chronionego Krajobrazu – na odcinku doliny Muchawki i w okolicy Siedlec,
- i na terenie województwa lubelskiego z Nadbużańskim Obszarem Chronionego Krajobrazu – na końcowym odcinku Koroszczyn – Kukuryki.

Zgodnie z art. 24 pkt 2 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz.1220 ze zm.) zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą inwestycji celu publicznego. Nie ma więc przeciwwskazań prawnych dla realizacji inwestycji na tym obszarze. Nie mniej jednak w toku oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano możliwe oddziaływanie przedsięwzięcia w kontekście osiągnięcia celów ochrony ww. obszarów.

Największe potencjalne straty krajobrazowe, spowodowane lokalizacją autostrady w tym na obszarach chronionego krajobrazu, wiązać się będą z przekraczaniem dolin rzecznych, kolizjami ze szlakami migracji zwierząt, z wykonaniem nasypów i wykopów drogowych oraz z budową ekranów akustycznych. W związku z tym niezbędne było ustalenie zasad łagodzenia krajobrazowych i przyrodniczych skutków realizacji przedsięwzięcia w tych obszarach jako warunków realizacji przedsięwzięcia określonych w sentencji decyzji (pkt 1.3.33., 1.3.34., 1.3.40. i 1.3.43. sentencji decyzji).

Odpowiednia realizacja przejść przez doliny rzeczne oraz wykorzystanie do odbudowy biologicznej wierzchniej warstwy gleby zdjętej z obszaru robót ziemnych ograniczy zmiany lokalnych warunków siedliskowych w dolinach rzek umożliwi utrzymanie przez nie funkcji korytarzy migracji oraz przyspieszy powrót środowiska do równowagi (1.2.3, 1.3.7). jednocześnie, w związku z faktem, iż na obecnym etapie nie wiadomo jakie zostaną przyjęte rozwiązania dotyczące budowy przepraw mostowych, zobowiązano Inwestora do przeprowadzenia szczegółowej oceny ich wpływu na wody cieków na etapie ponownej oceny (pkt 3.1.2. sentencji decyzji).

Ponadto, w celu ochrony wartości przyrodniczych rejonu inwestycji, zobowiązano Inwestora do przyjęcia odpowiednich rozwiązań projektowych umożliwiających zachowanie pomnika przyrody, o którym mowa w pkt 1.3.36 sentencji decyzji, mimo stwierdzonej kolizji autostrady z ww. obiektem ochrony przyrody. Nienaruszenie strefy ochronnej oraz jej odpowiednie zagospodarowanie wykluczy negatywne oddziaływanie autostrady i pozwoli stworzyć właściwe warunki dla zachowania pomnika.

Zgodnie ze stanowiskiem określonym w raporcie, po zastosowaniu środków łagodzących oddziaływanie nowoprojektowanej autostrady zostanie zredukowane do minimum na odcinkach kolizji z obszarami

chronionego krajobrazu.

Trasa inwestycji na odcinku 538+400 – 539+750 przecina obszar Natura 2000 PLB140009 Dolina Kostrzynia, na odcinku 563+000 – 564+500 przebiega wzdłuż obszaru Natura 2000 PLH140028 Gołobórz. Ponadto trasa biegnie w odległości ok. 850 m od obszaru Natura 2000 PLB140002 Dolina Liwca i w odległości ok. 300 m od obszaru Natura 2000 PLH060066 Dolina Krzny.

Planowana autostrada A2 przecina dolinę Kostrzynia w kierunku wschód – zachód na odcinku długości około 0,6 km, a w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Kostrzynia, na długości 1,3 km. Na etapie budowy drogi jej wpływ na siedliska i strukturę przyrodniczą obszaru Natura 2000, w szczególności dolinę Kostrzynia, będzie zależał od przyjętych rozwiązań technicznych. Ze względu na niewielką szerokość doliny na opisywanym odcinku (około 600 m), możliwa jest budowa przeprawy mostowej na estakadzie, przez całą szerokość doliny. Przy takim rozwiązaniu, część siedlisk, nawet w liniach rozgraniczających drogi, zostanie zachowana. Przeprawa mostowa na estakadzie pełnić będzie zarazem funkcję szerokiego przejścia dla zwierząt, w tym dla dużych ssaków, wędrujących wzdłuż doliny.

W celu wykluczenia podwójnej ingerencji w dolinę rzeczną wskazano konieczność realizacji trasy w docelowym przekroju. Mając zaś na względzie złagodzenie oddziaływania autostrady na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Kostrzynia ograniczono termin wykonania części robót (pkt 1.2.42. sentencji decyzji).

W celu zapewnienia odpowiedniego naświetlenia terenów pod estakadą, umożliwiającego wegetację naturalnej roślinności wskazano konieczność rozsunięcia obu nitek estakady. Realizacja zabezpieczeń akustycznych w dolinie Kostrzynia wykluczy możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania autostrady na przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 (derkacz *Crex crex*) i zagwarantuje utrzymanie przez dolinę funkcji korytarza migracji.

Ekranami wykluczą ewentualne kolizje pojazdów z ptakami (pkt 1.3.37. sentencji decyzji). W celu ograniczenia ewentualnych kolizji ptaków z ekranami akustycznymi określono dopuszczalną formę i rodzaj ekranów (pkt 1.3.1. sentencji decyzji).

Wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej siedliska przyrodnicze występujące zgodnie z SDF w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Kostrzynia, a nie stwierdzone w granicach objętych inwestycją, nie będą narażone w sposób bezpośredni i pośredni na negatywne oddziaływanie na etapie budowy. Potencjalnie może wystąpić zagrożenie siedlisk wodnych, ale tylko w sytuacjach awaryjnych, w wyniku których mogłoby dojść do skażenia wód rzeki Kostrzyni. W celu wykluczenia ewentualnego negatywnego oddziaływania inwestycji na wody Kostrzynia, a pośrednio na gatunki i siedliska chronione, nakazano realizację kanalizacji deszczowej. Odpowiednie wkomponowanie urządzeń wodnych w krajobraz zmniejszy ich oddziaływanie jako elementu obcego w dolinie Kostrzynia (pkt 1.3.2. sentencji decyzji).

Ponadto na Inwestora nałożono obowiązek wykonania monitoringu oddziaływania akustycznego autostrady na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Kostrzynia zdiagnozowane w rejonie przejścia autostrady przez Obszar. Monitoring pozwoli zweryfikować poprawność poczynionych w raporcie założeń w zakresie oddziaływania akustycznego zamierzenia na przedmioty ochrony, umożliwi dokonanie oceny funkcjonalności zaproponowanych rozwiązań minimalizujących oraz określenia ich wpływu na zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych zwierząt (pkt 2.1.1.4. sentencji decyzji).

Biorąc pod uwagę istniejące uwarunkowania (wąska dolina rzeki na trasie drogi), a także planowane rozwiązania techniczne (przejście na estakadzie na całej szerokości doliny, ekrany akustyczne), można przyjąć, że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na przedmioty ochrony i nie zagrazi spójności sieci Natura 2000 i integralności obszaru Natura 2000 Dolina Kostrzynia.

W przypadku realizacji przedsięwzięcia według wariantu preferowanego w rejonie wsi Białki w km 564+050 nastąpi zbliżenie autostrady do granic obszaru Natura 2000 Gołobórz na odległość minimalną 70 m licząc od osi drogi albo 20 m licząc od projektowanej granicy pasa drogowego, w północno – wschodnim fragmencie. W granicach pasa drogowego występują grunty orne i użytki zielone, brak jest siedlisk chronionych. W sąsiedztwie wariantu preferowanego stwierdzono tylko jedno chronione siedlisko przyrodnicze 91T0

Sosnowy bór chrobotkowy, którego fragment północny zbliża się do autostrady na odległość 120 m licząc od osi drogi i 80 m licząc od granicy pasa drogowego.

Realizacja prac zgodnie z warunkami niniejszej decyzji, w tym odpowiednia lokalizacja baz materiałowych i dróg dojazdowych oraz wykonanie nasadzeń izolacyjnych, wykluczy możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań bezpośrednich i pośrednich takich jak: podwyższone poziomy zanieczyszczeń powietrza (względem tła), zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych w obszarze oraz poważne awarie skutkujące zanieczyszczeniem wód, gleb i roślin, na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Gołobórz. W celu ograniczenia spływów zanieczyszczonych wód opadowych z autostrady w kierunku Natury 2000 oraz zmniejszenia ewentualnych skutków awarii zaproponowano zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia drogi na odcinku zbliżenia autostrady do obszaru Natura 2000 Gołobórz od km 562+500 do km 564+800 (pkt 1.3.38, 1 3.12.1. sentencji decyzji).

Autostrada przechodzi w odległości około 1 km od obszaru Natura 2000 Dolina Liwca. Biorąc pod uwagę fakt, że jest to strefa krawędziowa doliny Liwca z gęstą zabudową wiejską, awifauna tego fragmentu doliny jest dosyć uboga. Otwarte łąki na których mogą występować takie gatunki jak rycyk, bekas kszyc, czajka i inne, znajdują się w odległości kilkuset metrów od granic obszaru, a tym samym około 1,5 do 2 km od trasy planowanej autostrady. W związku z tym, można wykluczyć istotny wpływ planowanego przedsięwzięcia na ten obszar chroniony.

Obszar Natura 2000 Dolina Krzny położony jest w minimalnej odległości 0,3 km na północny zachód od planowanej autostrady. Głównym celem ochrony jest ochrona siedlisk motyli: *Maculinea teleius*, *Lycaena dispar*, *Lycaena helle*. *Lycaena helle* ma tutaj silną populację.

Wszystkie przedmioty ochrony zajmują siedliska uzależnione od wód, a więc kluczowym dla zachowania integralności obszaru czynnikiem ekologicznym jest naturalny reżim wodny doliny Krzny. Ponadto istotne znaczenie posiada sposób użytkowania gruntów. Zbyt intensywne koszenie, nawożenie, podsiew urodzajnych traw itp. stanowi zagrożenie dla siedlisk motyli i siedlisk przyrodniczych. Przedsięwzięcie nie będzie miało żadnego wpływu na sposób użytkowania obszaru.

Z analizy danych (inventaryzacja przyrodnicza dla potrzeb przygotowania projektu obszaru Natura 2000 z 2009 r.) wynika, że w rejonie zbliżenia trasy autostrady do obszaru Natura 2000 Dolina Krzny nie występują siedliska gatunków motyli będących przedmiotem ochrony tego obszaru. Dotyczy to zarówno gruntów ornych położonych na suchych terenach wysoczyzn polodowcowych jak i doliny Krzny z siedliskami wilgotnymi i wodnymi, którą autostrada przecina w poprzek poniżej obszaru chronionego.

Zaproponowane w raporcie środki minimalizujące w postaci pasów zieleni izolacyjnej ograniczą rzeczywistą strefę podwyższonych zanieczyszczeń powietrza. W konsekwencji nie wystąpią żadne zagrożenia ostoi motyli związane z planowanym przedsięwzięciem drogowym w zakresie niekorzystnego oddziaływania drogowych zanieczyszczeń powietrza.

Zanieczyszczone spływy opadowe z autostrady nie będą przenikać na ww. teren ostoi Natura 2000, ani drogą filtracji w gruncie, ani drogą powierzchniową poprzez cieki wodne. Fakt ten wynika z prognozowanych niskich poziomów zanieczyszczeń samooczyszczającego się charakteru podłoża gruntowego oraz ze zjawiska rozcieńczenia i wytrącania zanieczyszczeń podczas przepływu wód w korytach cieków wodnych. Z uwagi na to, że do oczyszczenia spływów opadowych z autostrady będą zastosowane rowy trawiaste i zbiorniki retencyjne, to spływy opadowe z nowej drogi zostaną oczyszczone wewnątrz projektowanego pasa drogowego i nie będą przenikać na zewnątrz, a zatem nie wystąpią żadne niekorzystnego oddziaływania drogowych zanieczyszczeń wód poza pasem autostrady.

Skutki sytuacji awaryjnych spowodowanych wypadkami drogowymi mogą sięgnąć do granic ww. obszaru chronionego np. w przypadku zanieczyszczenia wód rzeki Krzna. Jednak biorąc pod uwagę fakt, że obszar położony jest w odległości nie mniejszej niż 300 m od projektowanej drogi, ewentualne sytuacje awaryjne nie spowodują niekorzystnych zmian przyrodniczych istotnych z punktu widzenia ochrony gatunków motyli i siedlisk przyrodniczych, będących przedmiotem ochrony. Przecięcie drogi z doliną Krzny nastąpi poniżej obszaru Natura 2000, a więc także ewentualne sytuacje awaryjne w obrębie obiektu mostowego nie spowodują zagrożenia przedostania się zanieczyszczeń na teren obszaru Natura 2000. Dodatkowo, w celu

ograniczenia ingerencji w dolinę rzeki określono parametry planowanej estakady (pkt 1.3.42.).

Przedsięwzięcie nie spowoduje żadnych ubytków w powierzchni siedlisk. Nie nastąpią także żadne zakłócenia w funkcjonowaniu siedlisk przyrodniczych oraz populacji i siedlisk chronionych gatunków, ponieważ przedsięwzięcie nie spowoduje także żadnej ingerencji w reżim wodny doliny Krzyny. Nie nastąpią również żadne niekorzystne zmiany w jakości siedlisk na terenie obszaru Natura 2000, związane z emisją zanieczyszczeń w fazie funkcjonowania drogi (odległość od obszaru jest znacząco większa niż maksymalny zasięg emisji zanieczyszczeń, proponowany system odprowadzenia wód deszczowych gwarantuje eliminację spływu i przenikania w kierunku obszaru). Przedsięwzięcie w żaden sposób nie naruszy koryta rzeki Krzyny – siedliska i korytarza migracyjnego różanki – jednego z przedmiotów ochrony.

Po analizie materiału dowodowego można stwierdzić, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia według wariantu preferowanego nie przyczyni się do wystąpienia znaczącego oddziaływania na przedmioty ochrony oraz możliwości osiągnięcia celów ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Krzyny.

Realizacja przedmiotowego zamierzenia będzie związana z koniecznością wycinki zieleni, zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnych (łąki, grunty orne, nieużytki) oraz przecięcia lokalnych powiązań ekologicznych. W celu ograniczenia oddziaływania prac budowlanych na środowisko przyrodnicze Inwestor ma obowiązek zorganizować zaplecze budowy i drogi dojazdowe z dala od miejsc cennych przyrodniczo (pkt 1.2.16. sentencji decyzji). Mając na uwadze ograniczenie uciążliwości akustycznych na miejsca rozrodu i bytowania ptaków, gadów, ssaków, wprowadzono warunek ograniczenia czasu wykonywania prac do pory dziennej (6⁰⁰-22⁰⁰) (pkt 1.2.1 sentencji decyzji).

W rejonie węzła „Konik” na wysokości km 494 po lewej stronie autostrady znajduje się obniżenie terenu, gdzie występują cenne siedliska (naturalny eutroficzny zbiornik wodny, torfowisko przejściowe i trzęsawisko, bory i lasy bagienne) i rośliny chronione (m. in. bagno zwyczajne, torfowiec kończysty i nastroszony). Na obecnym etapie trudno określić wielkość ingerencji inwestycji w ww. kompleks siedlisk. Powyższe zależy od przyjętych rozwiązań projektowych węzła „Konik”. W związku z tym wskazano, aby na etapie projektu budowlanego opracować rozwiązania ograniczające kolizyjność drogi nr 2 i węzła „Konik” ze zwartym kompleksem cennych siedlisk przyrodniczych oraz opracować propozycje działań zapobiegających osuszaniu i degradacji ww. kompleksu przyrodniczego (pkt 1.3.39. sentencji decyzji).

Krajobraz otoczenia projektowanej autostrady można scharakteryzować jako typowy dla terenów nizinnych Mazowsza, Podlasia i Polesia, mozaikowy układ pól uprawnych, poprzedzielanych gęsto miedzami, z pojedynczymi drzewami, zagajnikami i lasami, położony w płaskim, równinnym obszarze Niziny Środkowoeuropejskiej i Białoruskiej. W składzie gatunkowym drzew rosnących w lasach, dominuje sosna, a w zagajnikach przeważają gatunki pionierskie (klony, brzozy, olsze). Na terenach otwartych występują z reguły dęby, klony, topole, jesiony, lipy, brzozy oraz olsze.

W otoczeniu projektowanej drogi wstępują duże obszary leśne takie jak: Lasy Halinowskie, Lasy Cegłowskie, Lasy Kostrzyńskie, Lasy Łukowskie, Lasy Zbuczyńskie, Las Międzyrzeckie, Lasy Janowskie, Lasy Chotyłowskie oraz niewielkie, izolowane lasy położone w obrębie praktycznie każdej wsi sąsiadującej z nową trasą drogową. Poza lasami zgrupowania drzew i krzewów występują w postaci sadów, ogrodów działkowych, zieleni cmentarnej, ogródków przydomowych oraz zadrzewień wśród pól, wzdłuż dróg i cieków wodnych oraz wokół zabudowań.

W ramach realizacji inwestycji konieczne będzie usunięcie drzew m.in. na terenach otwartych w przypadku kolizji z projektowanymi jezdniami drogowymi, obiektami mostowymi, skarpami wykopów i nasypów, rowami, zbiornikami retencyjnymi oraz kanalizacją deszczową. Kolizje autostrady z lasami dotyczyć będą skrajnych fragmentów dużych kompleksów leśnych lub mniejszych izolowanych lasów, tworzących mozaikę rolno-leśną. Ze względu na lokalne układy terenów leśnych, pól i zwartej zabudowy wiejskiej oraz ograniczone możliwości swobodnego odginania trasy autostradowej (ze względu na zachowanie minimalnych promieni łuków poziomych na projektowanych jezdniach) nie ma możliwości całkowitego uniknięcia kolizji drogi z lasami. W przypadku drzew o dużej średnicy pni koniecznym będzie ich wycięcie i wykarczowanie. Część drzew kolidujących z trasą, o średnicy pnia nie większej niż 15 cm zostanie przesadzona. Mając na celu ograniczenie wpływu inwestycji na etapie realizacji na środowisko przyrodnicze określono wytyczne dotyczące prowadzenia prac w rejonie drzew przeznaczonych do przesadzenia lub

pozostawienia (pkt 1.2.8. sentencji decyzji). Inwestora zobowiązano również do tego, aby dokonał nasadzeń uzupełniających, w przypadku nie przyjęcia się sadzonek lub ich uszkodzenia. Wypełnienie przez Inwestora ww. warunków zapewni utrzymanie roślinności w dobrej kondycji oraz sprzyjać będzie jej zachowaniu. Doprecyzowanie lokalizacji i rodzaju drzew i krzewów do wycinki lub przesadzenia zostanie dokonane w planach wyrębu i przesadzeń w projekcie gospodarki zielenią, w ramach którego uszczegółowione zostaną również miejsca nasadzeń zastępczych, w szczególności nasadzeń izolacyjnych (pkt 3.1.6. sentencji decyzji).

Przeważające rolnicze i leśne zagospodarowanie terenu z rozproszonymi ośrodkami miejskimi w Mińsku Mazowieckim, Siedlcach, Międzyrzeczu Podlaskim, Białej Podlaskiej i w innych, mniejszych miastach, z licznymi kompleksami leśnymi i z szerokimi, podmokłymi dolinami rzek ma decydujący wpływ na skład gatunkowy i liczebność zwierząt dziko żyjących. W otoczeniu projektowanej autostrady występują w stosunkowo dużym zagęszczeniu zajęce, bażanty, kuropatwy, a także dziki, sarny i jelenie; sporadycznie pojawiają się łosie. W dolinach mniejszych cieków wodnych bytują bobry, a praktycznie we wszystkich dolinach rzek i w podmokłych zagłębieniach terenu występują liczne populacje płazów i gadów, którym towarzyszą często gniazda bociana białego.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na zwierzęta określono termin usunięcia roślinności - poza sezonem lęgowym ptaków. Z uwagi na fakt, iż ssaki takie jak wiewiórki, kuny leśne, nietoperze wykorzystują jako kryjówki dziuple drzew, zaś niektóre gatunki owadów (np. pachnica dębowa) bytują na drzewach, prace związane z usunięciem roślinności Inwestor ma obowiązek przeprowadzić po uprzedniej inspekcji (pkt 1.2.2. sentencji decyzji).

Mając na względzie ochronę zwierząt na etapie realizacji prac, w tym zapewnienie możliwości ich ucieczki z terenu inwestycji oraz uniemożliwienie uwięzienia w wykopach, nałożono na Inwestora warunki określone w pkt 1.2.4, 1.2.7, 1.2.10.1, 1.2.10.2., 1.2.10.4. sentencji decyzji. Natomiast w celu ochrony przed zasypaniem zdiagnozowanych w trakcie oceny miejsc cennych przyrodniczo, ze szczególnym uwzględnieniem siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych, nakazano odpowiednią lokalizację miejsc składowania ziemi z wykopów archeologicznych - poza terenami wartościowymi przyrodniczo - wymienionymi w pkt. 1.2.16. niniejszej decyzji (pkt. 1.2.5. sentencji decyzji). W celu ochrony zwierząt na etapie realizacji prac Inwestor ma obowiązek realizacji robót pod nadzorem przyrodniczym, który w razie konieczności dokona bieżącej diagnozy terenu i ewentualnego przeniesienia osobników, również na etapie prac archeologicznych i prowadzenia wykopów. Nadzór przyrodniczy sprzyjać będzie ograniczeniu śmiertelności zwierząt i minimalizacji strat w siedliskach i roślinach gatunków chronionych. Nadzór pozwoli także zapewnić pełną ochronę nad przedmiotami ochrony, dla których utworzono obszary Natura 2000 (pkt 1.2.41. sentencji decyzji).

W celu ochrony herpetofauny oraz rekompensaty za zniszczone w ramach realizacji zamierzenia siedliska wskazano Inwestorowi konieczność budowy (przed likwidacją miejsc rozrodu płazów), zbiorników zastępczych w zamian za likwidowane zbiorniki i podmokłości oraz nakazano umożliwić ich zasiedlenie przez płazy w najbliższym sezonie rozrodczym płazów (pkt 1.2.10.3. sentencji decyzji). W celu zapewnienia poprawnego funkcjonowania zbiorników zastępczych określono ich parametry i wstępną lokalizację. Ponadto w celu zachowania możliwości migracji herpetofauny nakazano realizację dodatkowych przepustów łączących nowe zbiorniki planowane do budowy po obu stronach trasy (pkt 1.3.4. sentencji decyzji). Uszczegółowione rozwiązania w zakresie herpetofauny nakazano poddać ocenie na etapie projektu budowlanego (pkt 3.1.3.). Ponadto w pkt 2.1.1.3. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania badań monitoringowych w zakresie kontroli miejsc przeniesienia na stanowiska zastępcze herpetofauny. Przeprowadzenie monitoringu umożliwi sprawdzenie możliwości zachowania pierwotnych populacji poszczególnych gatunków herpetofauny oraz zaplanowanie ewentualnego przenoszenia osobników powracających do zniszczonych bądź przekształconych miejsc rozrodu i bytowania, oraz stanowisk zastępczych w celu potwierdzenia efektywności przeprowadzonych działań minimalizujących.

Aby nie dopuścić do utraty wartości użytkowych wierzchniej warstwy gleby o grubości 20 – 30 cm określono warunki postępowania z ziemią urodzajną. Inwestor ma obowiązek wykorzystania jej do stworzenia stałej obudowy biologicznej skarp rowów, nasypów i wykopów, co przyspieszy powrót środowiska przyrodniczego do stanu równowagi (pkt. 1.2.3.).

Na trasie wariantu nr 4 i 4a stwierdzono występowanie co najmniej 9-10 gatunków nietoperzy, dla których

głównym zagrożeniem podczas eksploatacji autostrady może być natężony ruch i niebezpieczeństwo kolizji z pojazdami. W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na nietoperze wskazano Inwestorowi termin usunięcia drzew. Natomiast w celu rekompensaty za zniszczenie terenów bytowania/żerowania nietoperzy zobowiązano Inwestora do wykonania i uwzględnienia w projekcie budowlanym tzw. remiz dla nietoperzy (których ilość i powierzchnia winna być adekwatna do ilości i powierzchni zlikwidowanych siedlisk oraz uwzględniać średnie zagęszczenie osobników i wymogi poszczególnych gatunków) oraz zaprojektowania i realizacji zastępczych kryjówek i miejsc hibernacji w postaci podwieszanych konstrukcji pod obiektami mostowymi (pkt. 1.2.9., 1.3.3.2., 1.3.3.3. sentencji decyzji). Ponadto w pkt 1.3.3.1., 1.3.12.3. sentencji decyzji wskazano działania łagodzące, mające na celu ograniczenie możliwości kolizji nietoperzy z pojazdami na drodze, tj.: zastosowanie światła sodowego lub innego posiadającego tzw. „ciepłe widmo” oraz wykonanie nasadzeń ochronnych w formie pasów zwartej zieleni wysokiej po obu stronach drogi o szerokości 12 m (w określonych lokalizacjach).

Dodatkowo Inwestor ma obowiązek uzupełnienia danych dotyczących chiropterofauny na etapie ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś (pkt 3.1.5. sentencji decyzji). W raporcie o oś stwierdzono występowanie nietoperzy, jednakże części osobników nie rozpoznano. Ponadto nie uszczegółowiono, czy w przypadku zdiagnozowanych stanowisk mamy do czynienia z kryjówkami letnimi, miejscami przebywania koloni rozrodzkiej, czy też miejscami zimowania. W oparciu o uszczegółowione dane na etapie ponownej oceny należy zweryfikować propozycje środków minimalizujących i rozważyć ich uzupełnienie (np. lokalizacja, ilość, powierzchnia i szczegółowe zagospodarowanie remiz, odbudowa schronień, żerowisk, realizacja zabezpieczeń zmieniających trajektorię lotu nietoperzy, bramy dla nietoperzy, dostosowanie wiaduktów i przejazdów do rangi przejść dla nietoperzy). Rozważenia wymaga także realizacja dodatkowych nasadzeń ochronnych lub innych środków minimalizujących na terenach, gdzie wskazano obecność borowca wielkiego. Podczas ponownej oceny należy również określić ilość i rozmieszczenie skrzynek dla nietoperzy w kontekście planowanych do usunięcia dziuplastych drzew (liczba skrzynek winna być ustalona na podstawie średnich zagęszczeń dziuplaków w poszczególnych siedliskach i analizy przyrodniczej siedlisk i otoczenia oraz na podstawie literatury, zaś dokładana informacja dot. usuwanych zadrzewień znana będzie dopiero po wykonaniu projektu gospodarki zielenią). Z uwagi na konieczność uszczegółowienia danych dotyczących chiropterofauny na etapie ponownej oceny należy także zweryfikować propozycję monitoringu w zakresie chiropterofauny. Monitoring pozwoli na weryfikację poczynionych w raporcie założeń w zakresie śmiertelności zwierząt na skutek kolizji z pojazdami, w tym ocenę skuteczności zaprojektowanej zieleni barierowej dla nietoperzy.

Realizacja w poszerzonym pasie rozdzielającym nasadzeń ze świerka wiązać się będzie ze zwiększeniem zajętości terenu pod inwestycję, a tym samym większymi stratami w kompleksach leśnych i terenach otwartych pełniących funkcję żerowisk. Ponadto realizacja zadrzewień w pasie dzielącym stworzy atrakcyjne miejsce do gniazdowania dla ptaków. Możliwe, iż będzie to sprzyjać zwiększonej śmiertelności ptaków na skutek kolizji z pojazdami. Świerki, jako gatunki wrażliwe na niekorzystne warunki płytko korzeniące się, mogą w przyszłości stanowić zagrożenie dla podróżujących. W związku z powyższym na etapie ponownej oceny szczegółowej analizie należy poddać propozycję realizacji ww. środka minimalizującego, w kontekście innych rozwiązań (np. konstrukcje mostowe z nasadzeniami naprowadzającymi) (pkt 3.1.5 sentencji decyzji).

Szlaki migracji zwierząt są związane z układem dużych kompleksów leśnych, z dolinami rzecznyymi oraz z zadrzewieniami mozaikowymi wśród pól i łąk.

W celu zachowania ekologicznej funkcji i drożności szlaków migracji zwierząt znajdujących się na obszarze, przez który przebiega przedmiotowe przedsięwzięcie oraz zniwelowania barierowego oddziaływania planowanej drogi, Inwestor został zobowiązany do wykonania przejść dla zwierząt i przepustów wymienionych w pkt 1.3.5. sentencji decyzji. Wykonanie ww. obiektów zapewni utrzymanie lokalnej i ponadlokalnej migracji zwierząt, a tym samym różnorodności biologicznej.

Mając zaś na uwadze konieczność zachowania na etapie realizacji przedsięwzięcia ruchu zwierząt w zdiagnozowanych korytarzach wskazano konieczność realizacji przejść dla zwierząt w pierwszej kolejności (pkt 1.2.6.1 sentencji decyzji). Ponadto w celu zapewnienia poprawnego funkcjonowania przejść (gwarantującego korzystanie z nich przez poszczególne grupy zwierząt), nałożono na Inwestora obowiązek

właściwego doboru ich parametrów oraz odpowiedniego zagospodarowania, wyposażenia i utrzymania (pkt 1.2.6.2, 1.2.6.3., 1.3.6. sentencji decyzji). Zaprojektowanie odpowiedniej zieleni oraz roślinności naprowadzającej na przejściach pozwoli „wtopić” konstrukcje przejść w krajobraz oraz umożliwi korzystanie z przejść zarówno przez większe jak i małe ssaki np. ssaki poruszające się w koronach drzew, czy nietoperze (pkt 1.3.6.8 – 1.3.6.10., 1.3.12.8. - 1.3.12.10. sentencji decyzji).

Wpływ na ewentualne utrzymanie szlaków migracji będą miały również projektowane drogi sąsiadujące z inwestycją. W związku z czym wskazano konieczność ich realizacji (na odcinkach położonych na wysokości planowanych przejść dla zwierząt), w sposób umożliwiający przekraczanie ww. dróg przez wszystkie zwierzęta (tzw. przejścia po powierzchni drogi), a w przypadku niemożności zaprojektowania niwelety drogi na równi z terenem otaczającym, rozważenia na etapie projektu budowlanego możliwości realizacji dodatkowych zabezpieczeń (pkt 1.3.9. sentencji decyzji). W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania przejść dla zwierząt na przecięciach z istniejącymi i planowanymi drogami sąsiadującymi z inwestycją nałożono warunki w pkt 1.3.10. – 1.3.11. sentencji decyzji.

Z uwagi na klasę trasy (autostrada), przewidywane natężenie ruchu samochodowego oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa na drodze, w tym eliminację wypadków drogowych ze zwierzętami, nakazano Inwestorowi wygrodenie trasy. W celu zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania wygrodzień określono wytyczne dotyczące ich wysokości, średnicy oczek siatki oraz rozmieszczenia (pkt 1.3.8. sentencji decyzji).

Obowiązkiem Inwestora jest również przeprowadzenie badań monitoringowych opisanych w pkt. 2.1.1.1. – 2.1.1.3. sentencji decyzji, zgodnie z metodyką określoną w pkt 2.1.1. sentencji decyzji. Podczas analizy wpływu skumulowanego (np. z innymi drogami) oraz założeń planistycznych wskazano miejsca o dużym prawdopodobieństwie powstania zagrożenia w postaci zablokowania szlaków migracyjnych. Skala zamierzenia oraz prognozowany ruch na omawianej autostradzie będą wpływać zarówno na wykorzystanie przejść przez poszczególne zwierzęta, jak i ich śmiertelność w wyniku kolizji. Monitoring przejść dla zwierząt i ich otoczenia pozwoli zbadać wykorzystanie i skuteczność przejść, ocenić stan ich utrzymania oraz wykryć niekorzystne zmiany w środowisku, takie jak wzmożona aktywność myśliwych i kłusowników w rejonie przejść dla zwierząt. Badania pozwolą ocenić przydatność zaproponowanych rozwiązań, wpływ przejść na zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych zwierząt. Budowa przejść spowoduje ukierunkowanie ruch zwierząt będących potencjalnymi ofiarami ptaków drapieżnych. W konsekwencji nastąpi zmiana ich behawioru, w tym prawdopodobny wzrost koncentracji ptaków drapieżnych w rejonie trasy. W związku z powyższym zobowiązano Inwestora do objęcia monitoringiem rejonu przejść dla zwierząt pod kątem kolizji pojazdów z udziałem ptaków.

Na etapie przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko obowiązkiem Inwestora jest wskazanie dokładnej lokalizacji i wymiarów przejść oraz wskazanie rodzaju przejść (górne czy dolne), a także ostateczne określenie zagospodarowania rejonu przejść i stref najść na przejścia oraz oświetlenia trasy w rejonach przejść dla zwierząt. Kąt pochylenia strefy podejścia przejść dla zwierząt winien być dobrany do wymogów poszczególnych grup gatunków oraz uwzględniać ewentualne straty w roślinności leśnej, gdyż łagodniejsze podejście do przejścia wiąże się ze zwiększeniem jego długości, a tym samym koniecznością zajęcia większej powierzchni terenu. W ramach ponownej oceny rozważenia wymaga możliwość objęcia estakadą całej doliny rzeki Kostrzyn i Krzna (pkt 3.1.1. sentencji decyzji).

Analiza materiałów wykazała, że w miejscu przejścia autostrady przez dolinę Krzny licznie występuje derkacz (*Crex crex*). Mając na uwadze konieczność ochrony siedlisk ww. gatunku, w tym ograniczenie płoszenia osobników na etapie eksploatacji inwestycji, wskazano konieczność przeanalizowania założeń dotyczących wysokości estakady oraz przeswitu pomiędzy jej dwoma nitkami (pkt 3.1.1. sentencji decyzji).

Ponadto na etapie projektu budowlanego konieczne będzie rozważenie dodatkowych środków łagodzących w stosunku do istniejących i projektowanych dróg sąsiadujących z autostradą np. możliwość zastosowania trwałego ograniczenia prędkości jazdy na obszarach szczególnie zagrożonych kolizjami ze zwierzętami, aktywnego systemu ograniczania prędkości jazdy, czy też dodatkowych przejść na drogach równoległych. Konieczne będzie również dokonanie analizy obszarów w promieniu 1 km od przyczółków przejść dużych i średnich pod kątem ambon myśliwskich, z naniesieniem ich lokalizacji na załącznik graficzny. Należy również wskazać, iż istnieją inne oprócz realizacji specjalnych zadrzewień metody umożliwiające migrację gatunków prowadzących nadrzewny tryb życia takie jak liny, czy kładki przewieszane przez drogę. Z uwagi

na fakt, iż autostrada przecina większe kompleksy leśne wskazuje się konieczność dokładniejszej analizy możliwości i zasadności realizacji tego typu środków minimalizujących (pkt 3.1.8 i 3.1.9. sentencji decyzji).

Dodatkowo obowiązkiem Inwestora jest określenie na etapie ponownej oceny rozwiązań projektowych, środków łagodzących oraz sposobu zagospodarowania przejścia dla zwierząt nr PZD-94 jako konstrukcji zespolonej z drogą serwisową i ciekim wodnym, jak również pozostałych przejść dla zwierząt małych i płazów w obrębie drogi serwisowej w km od 644+600 do 645+500 (pkt 3.1.11. sentencji decyzji).

W celu ograniczenia przywabiania entomofauny na plac budowy i nad trasę Inwestor ma obowiązek dopilnować aby stosowano odpowiednio dobrane oświetlenie (pkt 1.2.11.1. sentencji decyzji). W zamian za siedliska entomofauny chronionej, które muszą ulec likwidacji w wyniku budowy drogi Inwestor ma obowiązek odbudowy utraconych siedlisk (pkt 1.2.11.2. sentencji decyzji). Na etapie projektu budowlanego zadaniem Inwestora jest dokładne określenie stopnia ingerencji w siedliska przyrodnicze oraz siedliska entomofauny. Zakłócenia wywołane pracami budowlanymi na etapie budowy autostrady oraz jej eksploatacji spowodują straty (np. poprzez pogorszenie warunków siedliskowych) w lokalnych populacjach entomofauny oraz wpłyną negatywnie na niektóre siedliska, w tym na torfowisko w Starym Koniku. Skala zniszczeń będzie znana po wykonaniu projektu budowlanego, gdy przyjęte zostaną poszczególne rozwiązania projektowe. Powyższe umożliwi na etapie ponownej oceny doprecyzowanie środków minimalizujących lub ewentualne określenie środków kompensujących straty np. poprzez rozszerzenie lewostronnego pasa najścia przy przejściu dla zwierząt PZŚ-2 w km 492+300 o sąsiednie torfowisko (w Lesie Izabelskim koło Nowego Konika i Hipolitowa) w celu przygotowania miejsca do ewentualnego przeniesienia tam roślin z zagrożonego torfowiska (w Starym Koniku), czy też realizację nasadzeń izolacyjnych, które ograniczą nadlatywanie owadów nad trasę oraz ilość kolizji z pojazdami (pkt 3.1.4. sentencji decyzji).

Mając na uwadze ochronę fauny zobowiązano Inwestora do realizacji urządzeń odwodnienia drogi tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt oraz ogrodzenia zbiorników retencyjno – sedimentacyjnych. W celu minimalizacji oddziaływania pośredniego nakazano wkomponowanie zbiorników w krajobraz oraz dobór odpowiednich parametrów (pkt 1.3.2. sentencji decyzji).

Na etapie ponownej oceny Inwestor ma obowiązek doprecyzować planowane do zastosowania rozwiązania mające na celu ochronę stosunków gruntowo-wodnych w dolinie rzeki Krzna w odniesieniu do projektowanej w jej obrębie drogi serwisowej w km od 644+600 do 645+500 (pkt 3.1.10. sentencji decyzji).

W celu ochrony terenów cennych przyrodniczo, w zakresie projektu nasadzeń i zieleni Inwestor ma obowiązek wprowadzenia nasadzeń, które sprzyjać będą ograniczeniu zanieczyszczeń powietrza i gleby oraz chronić będą przed hałasem drogowym. W celu rekompensaty strat w roślinności nakazano odbudowę zalesień zgodnie z danym siedliskiem. Projektowane nasadzenia sprzyjać będą utrzymaniu właściwego stanu siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych. Rezygnacja z nasadzeń gatunków, które posiadają owoce, będące pokarmem dla ptaków, ograniczy ilość zderzeń ptaków z pojazdami (pkt 1.3.12.1, 1.3.12.2, 1.3.12.4., 1.3.12.6., 1.3.12.7. sentencji decyzji).

Powstawanie efektu barierowego nie zależy jedynie od autostrady. Utrzymanie szlaków będzie również zależało od projektu dróg sąsiadujących z inwestycją. W raporcie przedstawiono propozycje dotyczące układu dróg serwisowych. Na etapie ponownej oceny Inwestor ma obowiązek rozważyć konieczność budowy dodatkowych środków łagodzących również w stosunku do istniejących i projektowanych dróg sąsiadujących z autostradą, w tym możliwość zastosowania trwałego ograniczenia prędkości jazdy na obszarach szczególnie zagrożonych kolizjami ze zwierzętami, czy też zastosowanie aktywnego systemu ograniczania prędkości jazdy, zasadność prowadzenia dróg serwisowych pod kątem istniejącego układu komunikacyjnego zapewniającego mieszkańcom sprawne przemieszczanie się. Analiza winna uwzględniać wpływ układu dróg serwisowych na rozwój zabudowy (np. od km 552+300 do 553+000) oraz na środowisko przyrodnicze, w tym możliwość utrzymania szlaków migracji (np. od WD 15 w km 528+930 do przecięcia z istniejącą drogą krajową) (pkt 3.1.8. sentencji decyzji).

Natomiast wykonana na etapie ponownej oceny analiza alternatywnych metod zimowego utrzymania dróg, w tym możliwości zastosowania systemu geotermalnego, pozwoli na wybór metody optymalnej dla środowiska przyrodniczego, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego (pkt 3.1.7. sentencji decyzji).

W trakcie przedmiotowej oceny podjęto kwestię budowy dodatkowych zabezpieczeń na istniejącej trasie nr 2, w tym m. in. między Kałuszynem a Augustówką. Uwzględniając niepewność prognozy natężeń i struktury ruchu, które stanowią podstawę decyzji dot. budowy dodatkowych zabezpieczeń przychylnono się do stanowiska autorów raportu o podjęciu decyzji o ewentualnym doprojektowaniu innych przejść w poprzek drogi nr 2 na etapie analizy porealizacyjnej (po zbadaniu rzeczywistego ruchu na tej drodze, gdy autostrada A2 będzie już eksploatowana). Ponadto z uwagi na możliwość niedotrzymania standardów jakości środowiska poza projektowanym pasem drogowym autostrady po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia mimo zastosowanych zabezpieczeń środowiska wskazuje się konieczność wykonania analizy porealizacyjnej z uwzględnieniem wyników monitoringu. Powyższe umożliwi określenie ewentualnej potrzeby rozbudowy lub uzupełnienia zrealizowanych środków ochrony środowiska m. in. w zakresie ochrony przed hałasem, śmiertelności zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem nietoperzy i drożności szlaków migracji zwierząt (pkt 4.1. sentencji decyzji).

W celu ochrony wartości ekspozycyjnych obiektów zabytkowych położonych najbliżej autostrady zobowiązano Inwestora do zastosowania środków łagodzących opisanych w pkt 1.3.44. sentencji decyzji. Natomiast w celu ochrony obiektów archeologicznych, Inwestor ma obowiązek postępowania zgodnie z wytycznymi określonymi w pkt 1.2.38. i 1.2.40. sentencji decyzji.

Mając na uwadze zapewnienie dostępności do terenów, w pobliżu których realizowane będzie przedmiotowe przedsięwzięcie w pkt 1.2.39. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora, aby realizacja inwestycji, a także zakończenie robót budowlanych nie stwarzały stałych utrudnień w sposobie korzystania z wzmiankowanych terenów.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez zawiadomienia/obwieszczenia.

Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, Urzędzie Gminy Cegłów, Urzędzie Gminy Dębe Wielkie, Urzędzie Gminy Domanice, Urzędzie Gminy Grębków, Urzędzie Gminy Halinów, Urzędzie Gminy Huszlew, Urzędzie Gminy Kałuszyn, Urzędzie Gminy Kotuń, Urzędzie Gminy Latowicz, Urzędzie Gminy Mińsk Mazowiecki, Urzędzie Gminy Mordy, Urzędzie Gminy Mrozy, Urzędzie Gminy Siedlce, Urzędzie Miasta Siedlce, Urzędzie Gminy Siennica, Urzędzie Gminy Skórzec, Urzędzie Gminy Wiązowna, Urzędzie Gminy Wiśniew, Urzędzie Gminy Wodynie, Urzędzie Gminy Zbuczyn, Urzędzie Gminy Biała Podlaska, Urzędzie Miasta Biała Podlaska, Urzędzie Gminy Drelów, Urzędzie Gminy Janów Podlaski, Urzędzie Gminy Leśna Podlaska, Urzędzie Gminy Międzyrzec Podlaski, Urzędzie Gminy Rokitno, Urzędzie Gminy Terespol, Urzędzie Gminy Trzebieszów, Urzędzie Gminy Zalesie, Urzędzie Gminy Mokobody, Siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Zgodnie z art. 30 ustawy ooś organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków, terminach i miejscach rozpraw administracyjnych otwartych dla społeczeństwa, zorganizowanych w dniu 1 marca 2011 r. w Siedlcach, w dniu 7 marca 2011 r. w Białej Podlaskiej, w dniu 22 marca 2011 r. w Dębem Wielkim, a także o postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Ww. informacje umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, Urzędzie Gminy Cegłów, Urzędzie Gminy Dębe Wielkie, Urzędzie Gminy Domanice, Urzędzie Gminy Grębków, Urzędzie Gminy Halinów, Urzędzie Gminy Huszlew, Urzędzie Gminy Kałuszyn, Urzędzie Gminy Kotuń, Urzędzie

Gminy Latowicz, Urządzie Gminy Mińsk Mazowiecki, Urządzie Gminy Mordy, Urządzie Gminy Mrozy, Urządzie Gminy Siedlce, Urządzie Miasta Siedlce, Urządzie Gminy Siennica, Urządzie Gminy Skórzec, Urządzie Gminy Wiązowna, Urządzie Gminy Wiśniew, Urządzie Gminy Wodynie, Urządzie Gminy Zbuczyn, Urządzie Gminy Biała Podlaska, Urządzie Miasta Biała Podlaska, Urządzie Gminy Drelów, Urządzie Gminy Janów Podlaski, Urządzie Gminy Leśna Podlaska, Urządzie Gminy Międzyrzec Podlaski, Urządzie Gminy Rokitno, Urządzie Gminy Terespol, Urządzie Gminy Trzebieszów, Urządzie Gminy Zalesie, Urządzie Gminy Mokobody, Siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W przewidzianym do tego 21-dniowym terminie, tj. w okresie od 1 marca 2011 r. do 21 marca 2011 r. oraz podczas rozpraw administracyjnych, które odbyły się 1 marca 2011 r. w Siedlcach, 7 marca 2011 r. w Białej Podlaskiej i 22 marca 2011 r. w Dębem Wielkim, do organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli:

1. Pani Katarzyna Brzezicka;
2. Mieszkańcy wsi Białki, gm. Siedlce (9 podpisów) wraz z podpisem sołtysa wsi Białki i Rady Gminy Siedlce;
3. Sołtys i Radny wsi Mościbrody (Gmina Wiśniew) – Pan Janusz Grzegórzółka wraz z 64 podpisami;
4. Wójt Gminy Siedlce – Pan Mirosław Bieniek;
5. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji – SISKOM;
6. Wójt Gminy Dębe Wielkie – Pan Krzysztof Kalinowski;
7. Pani Marzena Koć;
8. Pani Elżbieta Ksionek;
9. Wójt Gminy Wiśniew - Pan Krzysztof Kryszczuk;
10. Wiceprezydent Miasta Siedlce – Pan Jarosław Głowacki;
11. Pan Piotr Zielonka;
12. Pan Marek Łęczycki;
13. Zastępca Prezydenta Miasta Biała Podlaska – Pan Adam Olesiejuk;
14. Pani Ludmiła Rypina – Starostwo Powiatowe;
15. Pan Waldemar Puławski;
16. Pan Andrzej Balicki;
17. Pani Halina Kowalczyk i Pan Wielgolas Brzeziński;
18. Pan Stanisław Dobosz;
19. Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze;
20. Mieszkańcy Sołectwa Grabianów (sołtys Krzysztof Tchórzewski, Rada Sołeczka sołectwa Grabianów, Gmina Siedlce – Chojecki Jan, Radny Gminy Siedlce – Walo Mikołaj).

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono w tabeli umieszczonej poniżej:

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Pani Katarzyna Brzezicka (wniosek przesłany e-mailem w dniu 2 marca 2011 r.)	
1.1.	Wniosek o korektę projektu i zamontowanie ekranów akustycznych lub pasa zieleni ochronnej na odcinku od wiaduktu autostradowego nad torami kolejowymi w miejscowości Cisie do ul. Mostowej po prawej stronie drogi – w przypadku wybrania przebiegu drogi w wariantach 1,2 lub 4.	Wniosek nieuwzględniony. W pkt 1.3.13. sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora obowiązek wykonania ekranów akustycznych w celu dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie. Parametry ekranów zostały określone na podstawie wyliczeń i analiz i są dobrane w sposób optymalny dla lokalnych warunków. Dodatkowo w pkt. 4.2. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania analizy porównawczej w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska Inwestor będzie miał obowiązek zastosowania

		odpowiednich dodatkowych zabezpieczeń. Natomiast w sytuacji, w której standardy w środowisku, nie będą mogły być dotrzymane, obowiązkiem Inwestora będzie podjęcie działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
2.	Mieszkańcy wsi Białki, gm. Siedlce (pod wnioskiem podpisali się również: Sołtys wsi Białki, Wójt Gminy Siedlce Pan Mirosław Bieniek, Rada Gminy Siedlce, Pan Dariusz Pawlik, Pani Hanna Pawlik, Pani Hanna Celińska, Pani Małgorzata Celińska, Pani Hanna Jańska, Pani Barbara Grzebisz, Pan Krzysztof Grzebisz, Pan Marek Łęczycki, Pan Agnieszka Łęczycka (wniosek z dnia 3 marca 2011r.)	
2.1.	Sprzeciw wobec zaproponowanego nowego przebiegu planowanej inwestycji na terenie wsi Białki - podwariantu 4b. Poparcie dla realizacji przedsięwzięcia według wariantu 4a.	Wniosek uwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant 4+4a ¹ +4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań. W wariantcie tym autostrada A2 w rejonie wsi Białki przebiega zgodnie z podwariantem 4a ¹ .
3.	Sołtys i Radny wsi Mościbrody (Gmina Wiśniew) – Pan Janusz Grzegórzółka wraz z dołączonymi 64 podpisami (data wpływu 18 marca 2011 r.) oraz wniosek złożony ustnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Siedlcach w dniu 1 marca 2011 r.)	
3.1.	Protest wobec przebiegu inwestycji na odcinku od km 565 do km 569 w wariantcie 4a w związku z wysokimi stratami ekonomicznymi wynikającymi z wyburzeń 8 gospodarstw i wybudowaniem dodatkowych przepustów. Ponadto w wariantcie tym autostrada wydłuży się o 400 m, dzieli wieś Mościbrody na dwie części, zamknie dzieciom dojazd do szkoły w Białkach i ludziom do pracy w Siedlcach – ponieważ przecina drogę dojazdową co wiąże się z cofnięciem linii autobusu MPK. Poparcie dla realizacji przedsięwzięcia według wariantu 4b.	Wniosek nieuwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant 4+4a ¹ +4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań. Przepusty będą zlokalizowane w miejscach, gdzie jest to niezbędne ze względu na odwodnienie drogi lub ochronę środowiska (przejścia dla płazów). Ponadto w celu zapewnienia połączenia terenów znajdujących się po obydwu stronach autostrady przewidziano wykonanie równoległych dróg serwisowych oraz zapewniono przejazdy pod lub nad autostradą. Rozwiązanie takie umożliwi ruch autobusowy po drogach lokalnych.
3.2.	Najbardziej korzystny dla wszystkich zamieszkujących w pobliżu (Białki, Mościbrody, Helenów) jest wariant 4b.	Wniosek bezzasadny Większość mieszkańców wsi Białki opowiedziało się na spotkaniach konsultacyjnych za wariantem 4a, a wariant 4b jest korzystniejszy dla mieszkańców wsi Mościbrody.
3.3.	Wniosek o przeprowadzenie wizji lokalnej ze względu na specyficzne ukształtowanie terenu po którym będzie przebiegać autostrada.	Wniosek nieuwzględniony. Z posiadanych przez organ informacji wynika, że projektanci na etapie opracowywania dokumentacji byli wielokrotnie w terenie. Natomiast ostatnia wizja terenowa miała miejsce 5 kwietnia 2011 r. Ponadto zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy o os stronie były zawiadomione o czynnościach organu. Termin na składanie uwag i wniosków został wyznaczony przez organ zgodnie z

		<p>obowiązującymi przepisami – zgodnie z art. 30 ooś organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu i na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków w wyznaczonym okresie oraz o postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. W ramach postępowania zostały zorganizowane trzy rozprawy administracyjne podczas których każdy mógł się wypowiedzieć. W opinii organu nie ma uzasadnienia dla przeprowadzenia wizji lokalnej, o której mowa we wniosku.</p> <p>Dodatkowo Inwestor, we własnym zakresie, zorganizował w każdej gminie konsultacje społeczne, na których były omawiane problemy i każdy zainteresowany mógł ustosunkować się do sprawy budowy autostrady.</p>
4.	Wójt Gminy Siedlce – Pan Mirosław Bieniek (wniosek z dnia 14 marca 2011 r.)	
4.1.	Wniosek o uwzględnienie wniosków mieszkańców wsi Białki w sprawie wyboru ostatecznego wariantu przebiegu autostrady w granicach administracyjnych Gminy Siedlce.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
4.2.	Poparcie dla realizacji przedsięwzięcia według wariantu 4a.	Odpowiedź jak do wniosku 2.1.
5.	Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji - SISKOM (wniosek z dnia 21 marca 2011 r.)	
5.1.	W raporcie w sposób pełny i prawidłowy uzasadniono potrzebę realizacji przedsięwzięcia.	Opinia nie wymaga odniesienia się organu.
5.2.	W raporcie dokonano szczegółowej oceny oddziaływania na środowisko, w tym oddziaływania na środowisko przyrodnicze i obszary Natura 2000. Raport zawiera szczegółową analizę wszystkich obszarów przyrodniczych występujących na przebiegu przedsięwzięcia lub w jego pobliżu, w szczególności obszarów Natura 2000. Wykonano rzetelną i pełną inwentaryzację przyrodniczą oraz przeprowadzono ocenę habitatową. W dziedzinie oddziaływania na środowisko przyrodnicze raport można uznać na wzorcowy.	Odpowiedź jak do wniosku 5.1.
5.3.	W raporcie w sposób pełny i prawidłowy uzasadniono wybór wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia.	Odpowiedź jak do wniosku 5.1.

5.4.	W czasie trwania procedury środowiskowej zapewniono czynny udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji już od wczesnego etapu analizy przebiegu wariantów.	Odpowiedź jak do wniosku 5.1.
5.5.	Wybór wariantu inwestycyjnego został wykonany po przeprowadzeniu oceny habitatowej i analizy wielokryterialnej. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż wariant wskazany przez inwestora jest najkorzystniejszy pod względem środowiskowym, ruchowym oraz społecznym.	Odpowiedź jak do wniosku 5.1. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant 4+4a1+4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.
5.6.	<p>Inwestycję należy zrealizować według wariantu wnioskowanego przez inwestora, czyli tzw. wariantu 4+4a+4, po uwzględnieniu poniższych uwag:</p> <p>a) wniosek o wprowadzenie rezerwy na węzeł drogowy z planowaną drogą wojewódzką Wiązowna – Wołomin, w km około 491+100;</p> <p>b) przecięcie obszaru Doliny Kostrzynia powinno zostać wykonane na estakadzie (moście) dłuższej przynajmniej na 1000 metrów (od km 638+600 do km 639+600) i dającej prześwit minimum 7 metrów nad poziomem terenu;</p>	<p>Wniosek uwzględniony (z poniższymi zastrzeżeniami).</p> <p>W trakcie opracowywania raportu oos, a następnie w toku postępowania administracyjnego, zgłoszono zastrzeżenia przyrodnicze do ustalonego pierwotnie przebiegu preferowanego wariantu 4+4a+4, w związku z tym poddano go lokalnym modyfikacjom w rejonie obszaru Natura Gołobórz oraz cennego grądu miodownikowego koło Sinołęki. W rezultacie tak skorygowany wariant preferowany został ostatecznie opisany w Aneksie Nr 2 do raportu oos i oznaczony jako wariant 4+4a¹+4. Oceniono, że wybór wariantu 4+4a¹+4 do realizacji spowoduje jeszcze mniejsze straty dla środowiska przyrodniczego i społecznego niż pierwotny wariant łączony 4+4a+4.</p> <p>Ad. a) Wniosek nieuwzględniony. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która nie uwzględniała przedstawionej we wniosku rezerwy na węzeł drogowy w opisanej lokalizacji. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia. Z posiadanych przez organ informacji wynika, że nie jest jeszcze znany ostateczny przebieg drogi wojewódzkiej Wiązowna-Wołomin. Może się on okazać niezgodny z przyjętym aktualnie punktem przecięcia z autostradą A2 w km 491+100. Natomiast nowa droga wojewódzka może funkcjonować bez tego węzła, a dojazd z tej drogi do autostrady A2 może wtedy odbywać się za pomocą drogi nr 2 i zaprojektowanego węzła "Konik".</p> <p>ad. b) Wniosek częściowo uwzględniony. Na obecnym etapie organ nie określił minimalnej długości przeprawy przez dolinę Kostrzynia, a jedynie preferowany rodzaj przeprawy (podwójna estakada rozsunęta na odległości min 20 m). Nakazano usytuować estakadę na wysokości w świetle min. 10 m ponad istniejącym terenem. Kwestia docelowej długości estakady została przesunięta na etap</p>

c) przecięcie obszaru Doliny Krzny powinno zostać wykonane na estakadzie (moście) długiej przynajmniej na 1500 (od km 644+500 do km 646+000) i dającej prześwit minimum 7 metrów nad poziomem terenu;

d) w celu zabezpieczenia przed hałasem należy stosować ekrany dźwiękochłonne nieprzezroczyste lub przezroczyste z wyraźnymi czarnymi pasami tworzącymi gęstą siatkę;

e) w przypadku wykonania kompensacji przyrodniczych należy zaprojektować je jako adekwatne i trwałe skompensowanie strat w

ponownej oceny oddziaływania wykonywanej dla projektu budowlanego, w ramach której organ nakazał rozważyć możliwość objęcia estakadą całej doliny rzecznej. Ponadto nakazano zaprojektować przejścia przez doliny rzeczne tak, aby nie spowodowały zwężenia dolin i umożliwiały swobodną migrację zwierząt. Tym samym nie wykluczono możliwości ewentualnego wydłużenia przeprawy przez dolinę Kostrzynia.

Ad.c.) W Aneksie Nr 1 zmieniono projekt przejścia autostrady A2 przez dolinę Krzny, przyjmując zamiast pierwotnego rozwiązania nasypowego przejście autostrady estakadą nad dnem doliny. Długość tej estakady wyniesie około 1300 m (od km 644+450 do km 645+750), przy czym będzie ona usytuowana na wysokości 5-7 m ponad istniejącym terenem. W tym kontekście wniosek SISKOM-u rozpatrzono:

1. pozytywnie: w zakresie propozycji określenia wysokości przebiegu estakady ponad terenem wstępnie na min. 7m, co będzie korzystne dla vegetacji naturalnej roślinności pod estakadą; jednocześnie tut. urząd, wskazał konieczność ponownego przeanalizowania przedmiotowej kwestii na etapie ponownej oceny, w kontekście ochrony zdiagnozowanych w dolinie Krzny derkaczy.
2. negatywnie: w zakresie propozycji przedłużenia estakady o 150 m w kierunku wschodnim o odcinek autostrady od km 646+750 do km 646+900, ponieważ nie znajduje to uzasadnienia pod względem przyrodniczym w świetle wyników wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej, gdyż teren na tym odcinku autostrady jest ubogi przyrodniczo oraz leży poza terenem zalewowym rzeki (są to tereny gruntów ornych bez zabudowy zagrodowej).

Ad.d) Wniosek uwzględniony.

W celu ochrony ptaków na obszarze planowanej inwestycji organ w pkt 1.3.1. decyzji nałożył na Inwestora warunek wykonania nieprzezroczystych ekranów akustycznych z ewentualną możliwością zastosowania konstrukcji przezroczystych z pionowymi pasami o szerokości 2 cm rozmieszczonymi w odległości 10 cm od siebie w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem. Na górnej krawędzi ekranu winna być umieszczona nieprzezroczysta belka o wysokości 10cm. Tego typu rozwiązania są obecnie najbardziej skuteczne wśród zabezpieczeń chroniących ptaki przed kolizjami z ekranami.

Ad. e) Wniosek uwzględniony.

W celu rekompensaty za zniszczenie terenów bytowania/zerowania nietoperzy wskazano

	<p>przyrodzie powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia i jego późniejszej eksploatacji; za nieadekwatną oraz nietrwałą formę kompensacji należy uznać instalacje budek lęgowych dla ptaków.</p>	<p>konieczność wykonania tzw. remiz dla nietoperzy oraz realizację zastępczych kryjówek i miejsc hibernacji w postaci podwieszanych konstrukcji pod obiektami mostowymi. W projekcie budowlanym nakazano również uwzględnić zbiorniki zastępcze (w zamian za miejsca rozrodu płazów, które muszą ulec likwidacji w wyniku budowy drogi), zastępcze siedliska entomofauny adekwatnie do liczby i powierzchni likwidowanych siedlisk oraz w dostosowaniu do wymogów danego gatunku, czy też zalesienia, adekwatnie do ilości i jakości utraconego siedliska, w tym odbudowę stref ekotonowych. Ponadto na etapie ponownej oceny organ nakazał zweryfikować i doprecyzować środki kompensujące straty w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz poszczególnych grup zwierząt. Nie przewidziano realizacji budek lęgowych dla ptaków.</p>
<p>6.</p>	<p>Wójt Gminy Dębe Wielkie – Pan Krzysztof Kalinowski (wniosek z dnia 21 marca 2011 r.)</p>	
<p>6.1.</p>	<p>Na odcinku przebiegu planowanej autostrady przez teren gminy Dębe Wielkie zaprojektowano zbyt małą ilość miejsc przejść: dla zwierząt dużych (PZD), dla zwierząt średnich (PZŚ) oraz dla zwierząt małych (PZM). Zbyt mała ich ilość spowoduje naruszenie/dewastację ekosystemu gminy, korytarza ekologicznego, naturalnych siedlisk zwierząt, przecięcie szlaków migracji zwierząt; wpłynie to niekorzystnie dla rolnictwa i lokalnej gospodarki dla gminy oraz struktury społecznych. Wniosek o co najmniej podwojenie ilości ww. przejść.</p>	<p>Wniosek uwzględniony. W toku postępowania administracyjnego zgłoszono zastrzeżenia do przyjętej w raporcie OOS liczby przejść dla zwierząt, tj. do listy przejść zamieszczonej w jego rozdz. 11.5. W rezultacie liczbę tych przejść zwiększono znacząco, przy czym wprowadzono również dodatkowy typ przejść – przejścia dla płazów (PP); w odniesieniu do terenu gminy Dębe Wielkie pierwotną listę przejść uzupełniono o następujące przejścia (w Aneksach Nr 1 i 2 do raportu OOS):</p> <ul style="list-style-type: none"> – PZM-2C, w km 499+250, w Olesinie, – PZM-2D, w km 500+000, w Olesinie, – PP-10, w km 500+100, w Ostrowie-Kani, – PZM-3A, w km 500+900, w Adamówce, – PZM-3B, w km 501+880, w Adamówce, – PZM-3C, w km 502+880, w Kobiernem, – PZM-3D, w km 503+510, w Choszczówce. <p>Z uwagi na brak występowania szlaków migracji zwierząt dużych i średnich poza obrębem Lasu Dębskiego koło Adamówki, gdzie już pierwotnie zaprojektowano przejście PZD-11, uznano za niecelowe zwiększanie liczby przejść typu PZD i PZŚ na terenie gminy. Pierwotna liczba przejść na terenie gminy wynosiła 2 szt. (PZD-11 i PZM-3), nastąpił 4,5-krotny wzrost ich liczby. Ponadto organ nakazał na etapie ponownej oceny zweryfikować środki łagodzące negatywny wpływ trasy na migrację zwierząt oraz doprecyzować lokalizacje, rodzaj (górne czy dolne) i wymiary przejść dla zwierząt.</p>

6.2.	<p>Od km 498+200 do km 498+750 planowanej autostrady po jej stronie południowej nie zachowano wzdłuż jej przebiegu ciągłości drogi serwisowej. Spowoduje to (poprzez zaprojektowane wiadukty) słabą i uciążliwą komunikację pomiędzy północną i południową stroną autostrady.</p> <p>Po zaprojektowaniu na odcinku od km 498+200 do km 498+750 po południowej stronie autostrady drogi serwisowej konieczna jest analiza i odniesienie się do aspektów środowiskowych na tym fragmencie drogi.</p>	<p>Wniosek uwzględniony.</p> <p>Zaprojektowano drogi serwisowe i zaproponowano ich uciąglenie na całym odcinku autostrady w celu poprawy funkcjonalności ruchu lokalnego. Zgodnie z wnioskiem, Inwestor dokonał analizy środowiskowej związanej z realizacją dodatkowych odcinków dróg serwisowych. Analiza ta została przedstawiona w aneksie nr 3 do raportu OOS.</p>
6.3.	<p>Na odcinku przebiegu planowanej autostrady przez teren gminy Dębe Wielkie powiększenia wymaga szerokość pasów zieleni izolacyjnej aby tym samym zminimalizować zmianę i zaburzenie harmonii krajobrazu.</p>	<p>Wniosek uwzględniony.</p> <p>W sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora szereg warunków mających na celu odpowiednie kształtowanie zieleni przydrożnej, w tym nakazał wykonanie nasadzeń izolacyjnych w formie pasów zwartej zieleni wysokiej o szerokości co najmniej 12 m, złożonych z dwóch rzędów drzew i jednego rzędu krzewów. Objęcie prac nadzorem przyrodniczym, przy jednoczesnym nakazie doprecyzowania lokalizacji i rodzaju nasadzeń na etapie ponownej oceny, zapewni optymalną ochronę środowiska przyrodniczego, w tym krajobrazu rejonu inwestycji.</p>
6.4.	<p>W przypadku kolizji planowanej autostrady z drzewami o szczególnej wartości przyrodniczej, w tym z pomnikami przyrody należy rozważyć możliwość ich przesadzenia.</p>	<p>Wniosek uwzględniony.</p> <p>W raporcie OOS uwzględniono możliwość przesadzenia drzew kolidujących z projektowaną autostradą w miejsca, gdzie będą tworzone nowe nasadzenia rzędowe i grupowe wzdłuż autostrady. Drzewa przeznaczone do przesadzenia winny charakteryzować się określonymi parametrami, które zwiększają możliwość przyjęcia się drzewa. Szczegółowe określenie drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki lub nadających się do przesadzenia wykonane zostanie na etapie projektu budowlanego (projekt gospodarki zielenią) przez specjalistę z zakresu dendrologii. Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie oos inwestycja koliduje z jednym pomnikiem przyrody. Organ określił szczegółowe warunki, które zapewnią jego ochronę.</p>
6.5.	<p>Prośba by w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej autostrady, która będzie przebiegała przez teren Gminy Dębe Wielkie, w możliwie największym stopniu podjąć zespół działań prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej na danym terenie, wyrównania szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia i zachowania walorów krajobrazowych, tzw. kompensacja przyrodnicza musi być odpowiednia dla strat powodowanych przez przedsięwzięcie.</p>	<p>Wniosek w znacznej części uwzględniony.</p> <p>W sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.</p> <p>W ramach przedmiotowego postępowania organ zaproponował szereg środków minimalizujących negatywne oddziaływania zamierzenia na środowisko przyrodnicze, takie jak: terminy i harmonogram prowadzenia poszczególnych prac, lokalizacja zaplecza budowy, czy też rozwiązania techniczne w zakresie budowy drogi. Wskazano również konieczne do wykonania kompensacje przyrodnicze zarówno w stosunku do poszczególnych grup zwierząt (pkt 1.2.9, 1.2.10. i 1.2.11. sentencji decyzji) jak i siedlisk</p>

		<p>przyrodniczych (pkt 1.3.39. sentencji decyzji). oraz konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania w celu uszczegółowienia działań minimalizujących i kompensujących. Dodatkowo organ zobowiązał Inwestora do wykonania monitoringu środowiska (pkt 2. sentencji decyzji) oraz analizy porealizacyjnej (pkt 4. sentencji decyzji).</p>
6.6.	<p>Prośba o nałożenie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na Inwestora stosownych warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji/użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, aby tym samym w możliwie maksymalnym stopniu ograniczyć wpływ planowanej inwestycji na środowisko oraz nałożenie obowiązku przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej w celu wyrównania szkód dokonanych w środowisku; przykładowymi działaniami winny być zalesienia, zadrzewienie, tworzenie skupisk roślinności, rekultywacja gruntów itp.</p>	<p>Odpowiedź jak do wniosku 6.5.</p>
7.	Pani Marzena Koć (wniosek z dnia 12 marca 2011 r.)	
7.1.	<p>Prośba o ponowne rozpatrzenie planów dotyczących budowy autostrady i wybór wariantu, który nie będzie powodował wyburzenia domu - (nowego) drugiego wariantu, który może przechodzić przez łąki i nie kolidować z ludzkimi domostwami.</p>	<p>Wniosek nieuwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant 4+4a¹+4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań. W wariacie tym autostrada A2 w rejonie wsi Białki przebiega zgodnie z podwariantem 4a¹. Ostateczna decyzja, które domy zostaną wyburzone zostanie podjęta na etapie projektu budowlanego. Z pisma nie można ustalić dokładnej lokalizacji budynku.</p>
8.	Pani Elżbieta Ksionek (wniosek złożony ustnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Siedlcach w dniu 1 marca 2011 r.)	
8.1.	<p>Zarzut, że postępowaniu ważniejsze są kwestie środowiskowe niż ludzie.</p>	<p>Zarzut bezzasadny. Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOŚ wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. We właściwy sposób omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska, w tym wpływu inwestycji na człowieka. Ponadto zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i</p>

		<p>materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy o oś strony były zawiadomione o czynnościach organu. Termin na składanie uwag i wniosków został wyznaczony przez organ zgodnie z obowiązującymi przepisami – zgodnie z art. 30 oś organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu i na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków w wyznaczonym okresie. W ramach postępowania zostały zorganizowane trzy rozprawy administracyjne podczas których każdy mógł się wypowiedzieć.</p> <p>Dodatkowo Inwestor, we własnym zakresie, zorganizował w każdej gminie konsultacje społeczne, na których były omawiane problemy i każdy zainteresowany mógł ustosunkować się do sprawy budowy autostrady.</p>
9.	Wójt Gminy Wiśniew – Pan Krzysztof Kryszczuk (wniosek złożony ustnie i pisemnie podczas rozprawy administracyjnej w Siedlcach w dniu 1 marca 2011 r.)	
9.1.	Wniosek o realizację przedsięwzięcia według wariantu 4b.	Wniosek nieuwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant 4+4a ¹ +4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.
9.2.	<p>Sprzeciw (w imieniu mieszkańców wsi Mościbrody - Zachojniak i Helenów) wobec realizacji przedsięwzięcia według wariantu 4a. Wariant ten nie zyskał akceptacji mieszkańców i Rady Gminy.</p> <p>Realizacja w tym wariantcie spowoduje podział miejscowości Zachojniak i spowoduje komplikacje w sposobie komunikacji – dzieciom i młodzieży dojazd do szkół, a innym dojazd do pracy.</p> <p>Ponadto podzieli na dwie części miejscowość Helenów, co zablokuje możliwość nowej zabudowy i w konsekwencji rozwój wsi.</p>	Odpowiedź jak do wniosku 3.1.
9.3.	Wniosek o przeprowadzenie wizji w terenie.	Odpowiedź jak do wniosku 3.3.
10.	Wiceprezydent Miasta Siedlce – Pan Jarosław Głowacki (wniosek złożony ustnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Siedlcach w dniu 1 marca 2011 r.)	
10.1.	Poparcie, przez Radnych Miasta Siedlce, dla	Wniosek uwzględniony.

	preferowanego przez Inwestora wariantu realizacji inwestycji.	Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant 4+4a ¹ +4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.
10.2.	Wniosek o jak najszybszą realizację przedsięwzięcia.	Realizacja inwestycji leży w gestii Inwestora.
11.	Pan Piotr Zielonka (wniosek złożony ustnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Siedlcach w dniu 1 marca 2011 r.)	
11.1.	Poparcie dla realizacji inwestycji według wariantu 4b.	Odpowiedź jak do wniosku 9.1.
12.	Pan Marek Łęczycki (wniosek złożony ustnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Siedlcach w dniu 1 marca 2011 r.)	
12.1.	Poparcie dla realizacji inwestycji według wariantu 4a.	Odpowiedź jak do wniosku 10.1.
13.	Zastępca Prezydenta Miasta Biała Podlaska – Pan Adam Olesiejuk - (wniosek złożony ustnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Białej Podlaskiej w dniu 7 marca 2011 r.)	
13.1.	Niedostateczna ilość zjazdów z autostrady. Zaproponował dodatkowy zjazd w okolicy km 624 w miejscowości Julków.	Wniosek nieuwzględniony. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która nie uwzględniała przedstawionego we wniosku zjazdu. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia. Z posiadanych przez organ informacji wynika, że lokalizacja tego węzła jest niezgodna z przepisami technicznymi projektowania dróg ze względu na zbyt małą odległość od sąsiedniego węzła „Cicibór” w km 624+400 i trudności w prawidłowym oznakowaniu.
14.	Pani Ludmiła Rypina – Starostwo Powiatowe (wniosek złożony ustnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Białej Podlaskiej w dniu 7 marca 2011 r.)	
14.1.	Stwierdził, że mieszkańcy nie mają szansy wypowiedzieć się w kwestii problemów, jakie autostrada powoduje w życiu codziennym.	Wniosek bezzasadny. Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy o oś strony były zawiadomione o czynnościach organu. Termin na składanie uwag i wniosków został wyznaczony przez organ zgodnie z obowiązującymi przepisami – zgodnie z art. 30 oś organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu i na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest

		<p>ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków w wyznaczonym okresie. W ramach postępowania zostały zorganizowane trzy rozprawy administracyjne podczas których każdy mógł się wypowiedzieć. W opinii organu nie ma uzasadnienia dla przeprowadzenia wizji lokalnej, o której mowa we wniosku.</p> <p>Dodatkowo Inwestor, we własnym zakresie, zorganizował w każdej gminie nieformalne konsultacje społeczne, na których były omawiane problemy i każdy zainteresowany mógł ustosunkować się do sprawy budowy autostrady.</p>
15.	Pan Waldemar Puławski (wniosek złożony pisemnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Dębem Wielkim w dniu 22 marca 2011 r.)	
15.1.	<p>Informacja na temat planów lokalizacji w odległości ok 2 km od centrum miejscowości Dębe Wielkie wysypiska, spalarni i przetwórstwa odpadów niebezpiecznych dla życia i zdrowia mieszkańców.</p>	<p>Wniosek nie dotyczy prowadzonego postępowania, czyli budowy autostrady A2 na odcinku Warszawa-Kukuryki.</p>
16.	Pan Andrzej Balicki (wniosek złożony pisemnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Dębem Wielkim w dniu 22 marca 2011 r.)	
16.1.	<p>Pytania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - czy uwzględniono wieloletnie zagrożenie chemiczne dla środowiska w rejonie 6cio pasmowej, 700 metrowej estakady w Dolinie Kostrzynia koło wsi Słuchocin, wynikające z likwidacji oblodzenia nawierzchni drogi solą i solankami oraz w przypadku katastrofy drogowej z ropopochodnymi? Dlaczego zbiorniki retencyjne zostały zlokalizowane w strefie zalewowej? Jak będzie wyglądała neutralizacja gromadzących się w nich związków chloru sodu i wapnia? Jak to będą ilości w ciągu dziesięcioleci? - jak wygląda analiza porównawcza kosztów budowy węzła Trzemeszka, 700 metrowej estakady w Dolinie Kostrzynia i węzła Grzędów w wariantcie 4 w stosunku do węzła Trzemeszka w wariantcie 1 na odcinku między węzłami Konik i Swoboda, które są wspólne dla obu wariantów? Czy w obecnej sytuacji Polski, stać ją na realizację autostrady A2 wg wariantu 4 między węzłami Konik i Swoboda? - jakie są udokumentowane powody odrzucenia wariantu 1 między węzłami Konik i Swoboda na rzecz wariantu 4 na tym samym odcinku? Czy faktycznie zdecydowały względy ekologiczne tzn. „większa ilość ptasich gniazd”? Czy kierując się zasadną nadrzędnością celu społecznego nad środowiskowym nie należało wybrać na tym odcinku wariant 1, przebiegający wzdłuż linii kolejowej, w dużej mierze wpływającej negatywnie na środowisko od dziesięcioleci? - jaki jest faktycznie negatywny wpływ 	<p>Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOS wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy oos i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. We właściwy sposób omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska, w tym wpływu inwestycji na człowieka.</p> <p>Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia, w tym po uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, ekonomicznych i społecznych uznał, że wariant 4+4a¹+4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.</p>

	wariantów 1 i 4 między węzłami Konik i Swoboda w kontekście oddziaływania na korytarz ekologiczny w Dolinie Kostrzynia i jakie dane to potwierdzają?	
17.	Pani Halina Kowalczyk i Pan Wielgolas Brzezinski (wniosek złożony ustnie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Dębem Wielkim w dniu 22 marca 2011 r.)	
17.1.	Prośba o uwzględnienie faktu, że mieszkańcy są zalewani ze względu na niesprawne urządzenia odwadniające zmodernizowaną drogę krajową nr 2. Woda z pól była dotychczas odprowadzana częściowo do rowów przydrożnych.	Wniosek nie dotyczy prowadzonego postępowania, a już zakończonej modernizacji drogi nr 2. W niniejszej decyzji nałożono na Inwestora warunki dotyczące m.in. prowadzenia właściwej gospodarki wodno-ściekowej, w celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko.
18.	Pan Stanisław Dobosz (wniosek złożony ustanie do protokołu podczas rozprawy administracyjnej w Dębem Wielkim w dniu 22 marca 2011 r.)	
18.1.	Zwrócił uwagę na brak możliwości dojazdu do części działki, która może być oddzielona przez autostradę od reszty gospodarstwa.	Wniosek bezzasadny. Projekt autostrady zapewnia dojazd do każdej części działki poprzez zaprojektowane drogi serwisowej oraz poprzeczne przejazdy drogowe nad lub pod autostradą. Sposób dojazdu do poszczególnych działek zostanie przedstawiony szczegółowo na następnym etapie przygotowania inwestycji, gdy zostanie opracowany projekt budowlany, a Inwestor wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).
19.	Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze (wniosek przesłany e-mailem w dniu 21 marca 2011 r. i pismem z dnia 21 marca 2011 r.)	
19.1.	Wniosek o dopuszczenie na prawach strony w prowadzonym postępowaniu administracyjnym	Wniosek uwzględniony. Pismem z dnia 10 maja 2011 r. (znak: WOOŚ-II.4200.1.2011.MW) organ poinformował Wnioskodawcę, iż zgodnie z art. 44 ustawy o oś organizacje ekologiczne, które powołując się na swoje cele statutowe, zgłoszą chęć uczestnictwa w określonym postępowaniu administracyjnym wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczą w nim na prawach strony. Organ po analizie przedmiotowej sprawy stwierdził, że zostały spełnione przesłanki przytoczonego powyżej artykułu, w związku z czym Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze uczestniczy w postępowaniu na prawach strony.
19.2.	Wniosek o uwzględnienie wniosków i zaleceń zawartych w Strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, w tym: a) na etapie OOS powinna zostać wykonana szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza; w przypadku batrachofauny w pasie 2 x 500 m od krawędzi inwestycji dla każdego wariantu inwestycji (zgodnie z zał. B7 SOOS dla PBDK); b) powinny zostać szczegółowo przeanalizowane wpływy na batrachofaunę oraz wprowadzone środki minimalizujące i	Wniosek uwzględniony. Ad a.) W ramach pierwszego etapu oceny dokonano analizy przyrodniczej dla wszystkich analizowanych wariantów w granicach pasa taksacyjnego szerokości 500 m. Po wyłonieniu wariantu preferowanego 4+4a ¹ +4 zaktualizowano inwentaryzację przyrodniczą wykonaną w 2009 r. i rozszerzono ją na odległość do 500 m od osi drogi w każdą stronę Ad b.) W ramach oceny przeprowadzono analizę oddziaływania na batrachofaunę, określono środki minimalizujące i kompensujące. Z uwagi na fakt, iż

	<p>kompensujące; nałożenie na inwestora obowiązku kompensacji przyrodniczej (nie tylko w odniesieniu do obszarów Natura 2000) umożliwia art. 75 Poś.</p>	<p>kontrole terenowe nie pozwoliły na szczegółowe określenia niektórych ze zdiagnozowanych w terenie gatunków urząd nakazał weryfikację danych przyrodniczych w zakresie herpetofauny oraz ewentualne uzupełnienie i uszczegółowienie proponowanych rozwiązań minimalizujących i kompensujących wpływ zamierzenia na płazy i gady</p>
19.3.	<p>Pytania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - czy wykonano kompleksową, pełną inwentaryzację batrachofauny i jej siedlisk? - w jakich porach doby wykonywano badania terenowe? - jakie były warunki meteorologiczne? - jaki był zasięg badań terenowych? - czy było możliwe (pod względem czasowym, osobowym i organizacyjnym) by zespół autorów opracowania był w stanie wykonać takie badania? - jakie są liczebności populacji batrachofauny w poszczególnych obszarach konfliktowych? - jakie są obszary migracji kolidujące z inwestycją? - ile siedlisk i miejsc rozrodu płazów zostanie zniszczonych w wyniku realizacji inwestycji? - ile obszarów migracji zostanie przeciętych przez inwestycję? - czy wystąpią oddziaływania skumulowane w stosunku do batrachofauny? - jakie będą oddziaływania na batrachofaunę na etapie realizacji inwestycji? - jakie będą oddziaływania na batrachofaunę na etapie eksploatacji inwestycji? - czy autorzy raportu przewidzieli czynną ochronę płazów (płotki, tymczasowe miejsca rozrodu, zastępcze miejsca rozrodu)? - jaki zakres czynnej ochrony batrachofauny oraz sposób realizacji prac budowlanych zaplanowano w raporcie? Czy tut. Dyrekcja, jako specjalistyczny organ ochrony przyrody, zgadza się z propozycjami autorów raportu? - czy przewidziano realizację zbiorników kompensacyjnych? W tym punkcie zwracamy uwagę, iż Towarzystwo oczekuje nałożenia na inwestora obowiązku wykonania takich kompensacji przed rozpoczęciem prac budowlanych. 	<p>Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OOŚ wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. We właściwy sposób omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska, w tym wpływu inwestycji na człowieka.</p>
19.4.	<p>Wniosek o zastosowanie się do wytycznych dotyczących minimalizowania oddziaływania na batrachofaunę zawartych w zał. B7 Prognozy oddziaływania na środowisko wykonanej do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.</p>	<p>Wnioski uwzględnione. Wytyczne zawarte w załączniku B7 Prognozy oddziaływania na środowisko wykonanej do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 oraz Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny na drogach nie zostały usankcjonowane w formie aktu prawa powszechni obowiązującego.</p>
19.5.	<p>Wniosek o uwzględnienie w trakcie weryfikacji raportu OOŚ wytycznych zawartych w wydanym w 2010 r. przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska "Poradniku projektowania</p>	<p>Ww. opracowania nakreślają jedynie preferowane rozwiązania i zalecenia, które w założeniu mają</p>

	przejsć dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny na drogach”, autorstwa Rafała T. Kurka.	gwarantować ochronę poszczególnych grup zwierząt. Organ analizując dokumentację sprawy, w tym raport ooś oraz bazując na literaturze naukowej i wiedzy merytorycznej ekspertów określił środki minimalizujące i kompensujące dla batrachofauny, jak i pozostałych zwierząt. Należy podkreślić, iż warunki wprowadzone do niniejszej decyzji znacząco pokrywają się z wytycznymi przytoczonych opracowań przyrodniczych.
20.	Mieszkańcy Sołectwa Grabianów (sołtys Pan Krzysztof Tchórzewski, Rada Sołecka sołectwa Grabianów, Gmina Siedlce – Pan Jan Chojecki, Radny Gminy Siedlce – Pan Mikołaj Walo przekazany przez Wojewodę Mazowieckiego postanowieniem Nr 80/2011 z dnia 30 marca 2011 r.)	
20.1.	Wniosek o ponowne przeprowadzenie rozprawy administracyjnej ze względu na niepoinformowanie mieszkańców jako strony postępowania o terminie jej przeprowadzenia (dnia 1 marca 2011 r.)	Wniosek nieuwzględniony. Organ przeprowadził trzy rozprawy administracyjnej otwarte dla społeczeństwa: w dniu 1 marca 2011 r. w Siedlcach, w dniu 7 marca 2011 r. w Białej Podlaskiej i 22 marca 2011 r. w Dębem Wielkim. Obwieszczenie informujące o rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w Siedlcach zostało wystosowane do 14 urzędów. Natomiast obwieszczenie o rozprawie w Białej Podlaskiej i Dębem Wielkim zostało obwieszczone w 34 urzędach. Każdy zainteresowany mógł zatem wziąć udział w rozprawie administracyjnej.

Poza ogłoszonym przez organ terminem „21 dni dla społeczeństwa” wyznaczono również dwa siedmiodniowe terminy dające możliwość zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz o wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W trakcie ich trwania do organu nie wpłynęły uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponadto poza ogłoszonym przez organ terminem „21 dni dla społeczeństwa” uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli Państwo Anna i Stanisław Karwowscy, pismem z dnia 19 lutego 2010 r.

Państwo Karwowscy odnieśli się do przebiegu autostrady w wariantach 3 i 3a w miejscowości Kąck i nieuwzględnienia w dokumentacji kąpieliska, którego są właścicielami. Stwierdzili ponadto, że lokalizacja autostrady według wariant 3 lub 3a spowoduje degradację terenu na którym prowadzą swoją działalność służącą rekreacji. Wnioskodawcy wnieśli o rezygnację z budowy autostrad według wariantu 3 i 3a w Kącku i na terenie ich posiadłości, a także o zachowanie strefy ochronnej wokół niej przy planowaniu innych wariantów.

Odnosząc się do ww. uwag informuje się, że po przeanalizowaniu złożonej dokumentacji organ uznał, że raport jest sporządzony zgodnie z art. 66 ustawy ooś i zawiera wszelkie informacje potrzebne do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Po rzeczonyj analizie uznał, że wariant 4+4a¹+4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.

Ponadto w dniu 17 czerwca 2011 r. do organu wpłynęło pismo z dnia 14 czerwca 2011 r. Pana Marka Miszczaka. W swoim wystąpieniu stwierdził, że jedynym właściwym wariantem jest wariant 3 – jako jedyny omijający obszary Natura 2000. Zdaniem wnioskodawcy w dokumentacji brak jest rzetelnych informacji w zakresie zgodności wyboru wariantu przebiegu autostrady, przecinającego dolinę Kostrzynia, z zapisami Dyrektywy Siedliskowej. Ponadto raport jest tendencyjny i próbuje na siłę udowodniać sensowność oraz zasadność realizacji inwestycji w preferowanym przez Inwestora wariantcie. Dodał również, że wariant preferowany w ramach konsultacji społecznych nie zyskał akceptacji większości społeczeństwa. W opinii wnioskodawcy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nie może wskazać do realizacji wariantu przebiegającego przez

Dolinę Kostrzynia.

W odpowiedzi na ww. pismo organ informuje, że przepisy Dyrektywy Siedliskowej mają nieco odmienną treść od treści przytoczonej przez Pana Marka Miszczaka. Dla przedmiotowej inwestycji przeprowadzone zostało (z zachowaniem wszystkich ustawowych wymogów) postępowanie ocenowe, które pozwoliło na wybór takiego wariantu zamierzenia, który nie powoduje znaczącego oddziaływania na przyrodę rejonu inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów Natura 2000, w tym Doliny Kostrzynia PLB 140009. Ponadto treść raportu została zweryfikowana przez członków zespołu roboczego powołanych przez prezydium Regionalnej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko, działającej przy Regionalnym Dyrektorsze Ochrony Środowiska w Warszawie i uzyskała aprobatę tejże Komisji.

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdza się, że organ nie podziela stanowiska wnioskodawcy o tendencyjności i nierzetelności raportu i stoi na stanowisku, że raport został sporządzony zgodnie z art. 66 ustawy ooś. Po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy poszczególnych wariantów przedsięwzięcia uznał, że wariant 4+4a¹+4 jest rozwiązaniem najkorzystniejszym względem poszczególnych uwarunkowań.

W dniu 22 sierpnia 2011 r. do organu wpłynęło pismo z dnia 18 sierpnia 2011 r. Pana Włodzimierza Judkowiaka Prezesa Zarządu Biała Airport Sp. z o.o. Zwrócono się w nim z prośbą o uwzględnienie docelowych założeń funkcjonowania Lotniska w Białej Podlaskiej przy wypracowywaniu rozwiązania komunikacyjnego w rejonie Miasta, przy jednoczesnym uwzględnieniu miejskiego projektu budowy obwodnicy wschodniej Białej Podlaskiej, która będzie łączyła autostradę A2 z drogą krajową nr 812 w kierunku Chełmu. Ze względu na techniczny charakter wniosku, organ pismem z dnia 24 sierpnia 2011 r. zwrócił się do Inwestora o zajęcie stanowiska do uwag w nim zawartych. Po przeanalizowaniu odpowiedzi Inwestora oraz własnej analizie organ stwierdził, że wniosek Biała Airport Sp. z o.o. nie odnosi się do treści raportu ooś dla planowanej inwestycji, a dotyczy kwestii planistycznych i strategii rozwoju terenów przyległych do Białej Podlaskiej. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 20 września 2011 r. do organu wpłynęło pismo Prezydenta Miasta Biała Podlaska, w którym poparł on działania Biała Airport (wyrażone w piśmie z dnia 18 sierpnia 2011 r.) dotyczące włączenia wschodniej obwodnicy miasta i gminy Biała Podlaska do projektowanej autostrady, w rejonie wsi Julków (pomiędzy 624, a 625 kilometrami) i jednocześnie zwrócił się o uwzględnienie w prowadzonych pracach ww. włączenia. Organ do tego wniosku ustosunkował się w pkt 13.1. powyższej tabeli.

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie poza terminem „21 dni dla społeczeństwa” wpłynęły wnioski stowarzyszenia „EKO-ŚWIDNICA” z dnia 12 maja 2009 r. oraz z dnia 4 lutego 2010 r. Jednocześnie ww. Stowarzyszenie nie zgłosiło chęci uczestniczenia w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony. W związku z tym wnioski i uwagi, jako zgłoszone przez podmiot, który nie uczestniczy w postępowaniu na prawach strony zgodnie z art. 44 ust 1 ustawy ooś, nie zostały uwzględnione (art. 35 ustawy ooś).

Ze względu na rangę przedsięwzięcia i konieczność zachowania wszelkich wymogów procedury administracyjnej oraz dołożenie wszelkich starań, aby procedura oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzona została szczególnie wnikliwie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 15 kwietnia 2011 r. (znak: WOOŚ-II.4200.1.2011.MW) zwrócił się do Regionalnej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko o wydanie opinii w sprawie dotyczącej prowadzonego postępowania.

W dniu 23 maja 2011 r. odbyło się spotkanie zespołu roboczego powołanego przez prezydium Regionalnej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko.

Po zapoznaniu się w uwagami i wyjaśnieniami udzielonymi przez Inwestora oraz dyskusji zespół uznał, że przedłożony raport stanowi podstawę do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W rekomendowanym przez Inwestora wariantcie inwestycji 4+4a¹+4 stwierdzono brak znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000. Zgodnie ze stanowiskiem komisji uwagi i rekomendacje szczegółowe zebrane podczas posiedzenia zostały wzięte pod uwagę przy formułowaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

We wniosku z dnia 23 lutego 2009 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.2.t/A2/7-06/24/2009 Pana Stanisława Dmuchowskiego – Pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o ustalenie zakresu raportu i oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócono się również o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Dodatkowo wyjaśnienia ww. kwestii Wnioskodawca zawarł w piśmie z dnia 9 grudnia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9/26/1796/2011. Inwestor wniósł o powyższe ze względu na ważny interes społeczny i ważny interes strony.

Inwestor uzasadnił swoją prośbę pilną koniecznością budowy autostrady A2 Warszawa-Kukuryki. Budowa autostrady A2 jest bardzo ważnym elementem w strukturze komunikacyjnej, rzutuje na oddziaływania komunikacyjne w skali ponadregionalnej i krajowej, a zwłaszcza w aspekcie zapewnienia odpowiednich warunków ruchu tranzytowego układu dróg na terytorium kraju.

Budowa autostrady A2 łączącej centralną Polskę z granicą państwa (Republiką Białorusi) jest kontynuacją budowy autostrady A2 od zachodnich granic kraju (Niemcy) do Warszawy. W chwili obecnej autostrada ta jest już przejezdna od granicy z Niemcami przez Nowy Tomyśl, Poznań do Strykowa koło Łodzi. W budowie są odcinki do granic miasta Warszawy, rozbudowywany i przebudowywany jest tzw. węzeł warszawski. W trakcie uzyskiwania decyzji środowiskowych i pozwoleń na budowę są wyloty na południe i północ od Warszawy. Wciąż jednak nierozwiązanym problemem pozostaje wyjazd ze stolicy na wschód kraju. Obecnie rolę tę pełni przeciążona droga krajowa Nr 2 (dk 2). Budowana jest jedynie autostradowa obwodnica Mińska Mazowieckiego (po wybudowaniu A2 stanie się jej integralną częścią) jednak ta obwodnica nie będzie mogła przenieść ruchu, w zakładanym wymiarze, bez wybudowania całej autostrady. Docelowo po wybudowaniu Wschodniej Obwodnicy Warszawy i Południowej Obwodnicy Warszawy autostrada umożliwi w sposób bezkolizyjny przejazd od granicy z Niemcami do granicy z Republiką Białorusi. Wybudowanie autostrady stworzy dogodne warunki lokalnych, ponadregionalnych i krajowych podróży, zapewni właściwe warunki prowadzenia ruchu kołowego, stworzy właściwe warunki ruchu dla wszystkich potencjalnych jej użytkowników oraz ograniczy uciążliwości na istniejących ciągach komunikacyjnych. Powyższe leży zatem w interesie społecznym.

Jednocześnie przedmiotowe przedsięwzięcie jest częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, łączącej zachodnią granicę państwa z Niemcami ze wschodnią granicą z Republiką Białorusi i ma charakter strategiczny z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Istniejący układ komunikacyjny w Polsce nie jest w stanie przenieść gwałtownie zwiększającego się ruchu samochodowego, stąd konieczność budowy autostrady i pilna potrzeba dostosowania krajowej infrastruktury do standardów europejskich. Autostrady w Polsce, w tym autostrada A2 Warszawa-Kukuryki, są niezbędne jako podstawowy element infrastruktury rozwiniętego państwa, charakterystyczny dla krajów Unii Europejskiej.

Pilna konieczność wykonania planowego odcinka autostrady A2 wynika również ze względów ekologicznych, w tym zwłaszcza z uwagi na wysoką uciążliwość istniejącej drogi krajowej nr 2 Warszawa-Terespół dla okolicznych mieszkańców. Wybudowanie autostrady pozwoli na odciążenie wielu miejscowości położonych obecnie przy dk 2, zmniejszy się ryzyko kolizji, wypadków śmiertelnych. Poprawie ulegnie klimat akustyczny miejscowości położonych przy dk 2. Skróci się również czas przejazdu tir-ów, a w przypadku awarii (wypadek z udziałem pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi) zmniejszy się ryzyko narażenia gospodarstwa narodowego na ciężkie straty (skażenie rzek wód gruntowych itp.). Przedstawione okoliczności świadczą o tym, że po wybudowaniu autostrady A2 na terenach położonych wzdłuż dk 2 nastąpi poprawa ochrony życia i zdrowia ludności miejscowej, jak i podróźnych oraz zyska na tym interes społeczny poprzez poprawę warunków ekologicznych w szczególności w zakresie stanu czystości wód powierzchniowych i podziemnych oraz warunków aerosanitarnych i akustycznych.

Dodatkowym uzasadnieniem budowy autostrady A2 jest jej strategiczny charakter i zgodność z drugim priorytetem strategicznym Strategii Rozwoju Kraju: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”, celem horyzontalnym Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski” – realizacja sieci TEN-T, zwiększanie korzyści wynikających z potencjalnego tranzytu towarów przez terytorium w relacjach wschód zachód (kraje UE – Rosja, Ukraina, Republika Białorusi).

Ponadto, Inwestor jest odpowiedzialny za wdrażanie polityki państwa w zakresie transportu poprzez

realizację celów Strategii Rozwoju Transportu 2007-2013 oraz Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013.

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego i ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy oś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oś. Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Attłowska

Załączniki:

- Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Pan Stanisław Dmuchowski
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa.
2. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.
3. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa.
4. aa.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 20 grudnia 2011 r.

WOOS-II.4200.1.2011.MW

Załącznik do decyzji

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A2 na odcinku Warszawa – Kukuryki, zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na budowie autostrady A2 na odcinku między Warszawą, a granicą Rzeczypospolitej Polskiej z Republiką Białorusi tj. na odcinku Izabela – Kukuryki, od km 489+403 do km 657+113, przy czym z odcinka tego wyłączono autostradową obwodnicę Mińska Mazowieckiego od km 504+000 km 524+005 (dla której wydane zostały już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach i o ustaleniu lokalizacji autostrady) oraz most graniczny nad Bugiem (objęty osobnym przedsięwzięciem między państwami).

Projektowany odcinek autostrady A2 Warszawa-Kukuryki położony będzie w województwach mazowieckim i lubelskim, w powiatach: otwockim, mińskim, siedleckim (ziemskim i grodzkim), łosickim, łukowskim i białskim (białsko-podlaskim, ziemskim), w następujących gminach: Wiązowna, Halinów, Dębe Wielkie, Kałuszyn, Mrozy, Grębków, Kotuń, Mokobody, Skórzec, Siedlce (miasto i gmina), Wiśniew, Zbuczyn, Mordy, Huszlew, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Rokitno, Zalesie i Terespol.

Autostrada A2 zaprojektowana zostanie jako droga dwujezdniowa czteropasowa. Na dobudowę trzeciego pasa, nie objętego przedsięwzięciem pozostawiona zostanie rezerwa terenu.

Przedsięwzięcie obejmowało będzie:

1. budowę dwujezdniowej autostrady bez wykorzystania istniejących dróg (po nowym śladzie) na odcinkach: Izabela – Swoboda od km 489+403 do km 560+100 oraz Grabianów - Koroszczyn od km 563+000 do km 654+300;
2. rozbudowę istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 2 (obwodnicy Siedlec) do parametrów dwujezdniowej autostrady na odcinku Swoboda – Grabianów od km 560+100 do km 563+000;
3. rozbudowę istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 68 do parametrów dwujezdniowej autostrady na odcinku Koroszczyn – Kukuryki od km 654+300 do km 657+113.

Autostrada A2 przecinała będzie Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Dolina Kostrzynia PLB 140009 oraz przebiegała będzie w bezpośrednim sąsiedztwie Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Gołobórz PLH140028 i około 850 m od Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Dolina Liwca PLB 140002.

PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

Podstawowe dane techniczne projektowanej autostrady A2 są następujące:

- klasa drogi: A (autostrada),
- prędkość projektowa: $V_p = 120$ km/h,

- szerokość jezdni: 7,50 m (2 x 3,75 m), docelowo: 10,50 m (3 x 3,50 m),
- szerokość środkowego pasa dzielącego (wraz z opaskami): 11,00 m, docelowo: 5,00 m,
- szerokości opasek: 2 x 0,50 m,
- szerokości pasów awaryjnych: 2 x 3,00 m,
- szerokości poboczy gruntowych: min. 2 x 1,25 m,
- łuki poziome: min. proj. R=2500 m (min. dopuszczalne: R=1400 m przy pochyleniu poprzecznym: 5%),
- pochylenie podłużne: max. proj. 3,98% (max. dopuszczalne: 4%),
- pochylenie skarp drogowych: od 1:6 do 1:1,5,
- pochylenie skarp rowów (trapezowych): 1:1,5,
- minimalna szerokość dna rowu (trapezowego): 0,40 m,
- skrajnia pionowa: 4,70 m,
- nośność nawierzchni: 115 kN/oś.
- kategoria ruchu: KR6.

Dla dróg towarzyszących serwisowych i poprzecznych przyjęto w zależności od klasy technicznej następujące parametry:

Drogi wojewódzkie:

- klasa drogi: G (droga główna),
- prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h,
- szerokości jezdni: 7,00 m (2 x 3,50 m),
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś.

Drogi powiatowe:

- klasa drogi: Z (droga zbiorcza),
- prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h,
- szerokości jezdni: 6,00 m (2 x 3,00 m),
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś.

Drogi gminne:

- klasa drogi: L (droga lokalna) lub D (droga dojazdowa),
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h lub $V_p = 30$ km/h,
- szerokość jezdni: 6,00 m (2 x 3,00 m) lub 5,50 m (2 x 2,75 m) lub 5,00 m (2 x 2,50 m),
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś.

Drogi serwisowe (obsługujące teren w sąsiedztwie nowej drogi):

- klasa drogi: D (droga dojazdowa),
- prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h,
- szerokość jezdni: 3,50 m (1x3,50 m z mijankami) lub wyjątkowo 5,00 m (2x2,50 m).

PODSTAWOWE URZĄDZENIA OBSŁUGI PODRÓŻNYCH

Autostrada A2 stanie się płatna z chwilą zakończenia budowy, w związku z czym pozostawiona zostanie rezerwa terenu pod budowę placów i stacji poboru opłat. Podobnie w granicach inwestycji planowana jest realizacja obwodów utrzymania autostrady (OUA), miejsc obsługi podróżnych (MOP), nowego parkingu buforowego przy terminalu towarowym w Koroszczyńcu oraz nowego przejścia granicznego towarowo-osobowego w Kukurykach.

Przewiduje się realizację trzech OUA: w rejonie Halinowa koło Warszawy, w rejonie Siedlec oraz w rejonie Białej Podlaskiej. Standardowe zagospodarowanie każdego z tych obwodów będzie składać się z magazynu soli, budynku biurowego, warsztatów, dróg wewnętrznych, parkingów, chodników, uzbrojenia podziemnego, sanitariatów, oczyszczalni ścieków bytowych, zbiornika retencyjnego na wody opadowe oraz wewnętrznych terenów zieleni wysokiej i niskiej.

Na odcinku autostrady A2 objętym inwestycją zaprojektowano następujące miejsca obsługi podróżnych (MOP):

- MOP III w Ostrowie-Kani w km 501+530, strona lewa,
- MOP II w Ostrowie-Kani w km 501+590, strona prawa,

- MOP I w Tuszetowie w km 547+950, strona lewa,
- MOP I w Tuszetowie w km 548+150, strona prawa,
- MOP III w Lugach Wielkich w km 575+450, strona lewa,
- MOP II w Lugach Wielkich w km 575+450, strona prawa,
- MOP I w Wesółce w km 591+239, strona lewa,
- MOP I w Wesółce w km 591+239, strona prawa,
- MOP II w Kolonii Sitnik w km 615+967, strona lewa,
- MOP III w Kolonii Sitnik w km 615+967, strona prawa,
- MOP III w Kijowcu w km 641+950, strona lewa,
- MOP II w Kijowcu w km 641+950, strona prawa.

POWIĄZANIA I OBSŁUGA TERENÓW PRZYLEGLYCH

W zakres przedsięwzięcia będzie wchodziła również: przebudowa odcinków istniejących dróg krzyżujących się z trasą autostrady oraz przebudowa kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych nadziemnych i podziemnych (elektrycznych, telefonicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych itp.).

Dostęp do projektowanej autostrady A2 będzie możliwy tylko w węzłach. Wzdłuż trasy autostradowej powstaną liczne, dodatkowe drogi lokalne zapewniające dojazd do zabudowy i gruntów rolnych, a w poprzek autostrady poprzeczne bezkolizyjne przejazdy drogowe (bez możliwości wjazdu i zjazdu z autostrady) dla licznych dróg lokalnych, głównie powiatowych i gminnych.

Na przedmiotowym odcinku autostrady A2 w ramach przedsięwzięcia planuje się budowę następujących węzłów drogowych:

- węzeł „Konik” w Starym Koniku w km ok. 494+200 na przecięciu projektowanej autostrady z istniejącą drogą krajową nr 2 Warszawa – Mińsk Mazowiecki,
- węzeł „Groszki” w km ok. 532+145 na przecięciu z istniejącą drogą krajową nr 2,
- węzeł „Gręzów” w km ok. 552+775 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 2,
- węzeł „Swoboda” w km ok. 559 + 475 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 2 (obwodnicą Siedlec), z zapewnieniem dojazdu do drogi wojewódzkiej nr 803 Siedlec – Seroczyn poprzez obwodnicę Siedlec,
- węzeł „Borki” w km ok. 569+490 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 2, z zapewnieniem dojazdu do pobliskiej drogi nr 63, odcinek Ujrzanów – Siedlec,
- węzeł „Lukowisko” w km ok. 597+125 na skrzyżowaniu z projektowaną drogą ekspresową S 19,
- węzeł „Cicibór” w km ok. 624+352 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 811,
- węzeł „Dobryń” w km ok. 650+262 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 68.

ODWODNIENIE DROGI

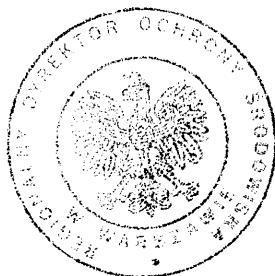
Odwodnienie drogi w zidentyfikowanych obszarach wrażliwych z punktu widzenia środowiska wodnego (dolinach rzecznych, podmokłych i zatorfionych obniżeniach, obszarach źródłiskowych itp.) oraz na mostach i estakadach, wykonane będzie z wykorzystaniem urządzeń podczyszczających (osadników) z wbudowanym systemem odcinającym niekontrolowany zrzut ścieków do odbiornika (w przypadku awarii).

URZĄDZENIA OCHRONY ŚRODOWISKA

Wzdłuż trasy zaprojektowano następujące urządzenia ograniczające wpływ planowanej inwestycji na otoczenie i środowisko:

- pasy zieleni izolacyjnej,
- rowy trawiaste, zbiorniki retencyjne (sedymentacyjne), osadniki wpustowe i separatory,
- zastawki awaryjne na wylotach zbiorników,
- uszczelnienie dna rowów i zbiorników geomembranami,
- ekrany akustyczne w formie wałów i ścian przeciwhałasowych, samodzielne przejścia dla dużych zwierząt,
- przejścia dla dużych zwierząt zablokowane z obiektami mostowymi,
- samodzielne przejścia dla średnich zwierząt,

- przejścia dla średnich zwierząt zablokowane z obiektami mostowymi,
- przejścia dolne dla małych zwierząt, zablokowane z przepustami drogowymi,
- obustronne ogrodzenie dla zwierząt.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska