



**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Lublinie**

Lublin, 30 października 2009 r.

RDOS-06-WOOS-6650-3-4/09/lp

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1, 46a ust. 1 i 7 pkt 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150), § 3 ust. 1 pkt 56 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 z późn. zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie ul. Turystyczna 7a, 20-207 Lublin, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska na odcinku od km 43 + 750 do km 70 + 750 oraz od km 72 + 800 do km 85 + 860 o dł. 40,060 km, w oparciu o raport o oddziaływaniu na środowisko sporządzony przez EKO-GEO Pracownia Geologii i Ochrony Środowiska Anna Majka-Smuszkiewicz z Zespołem, potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich, wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin dla których zostały uchwalone oraz zaświadczenia o ich braku dla pozostałych gmin, po uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Biłgoraju (postanowienie z dnia 25.08.2009 r.) i w Lublinie (postanowienie z dnia 3.09. 2009 r., zmienione postanowieniem z dnia 30.09.2009 r.)

ustalam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska na odcinku od km 43 + 750 do km 70 + 750 oraz od km 72 + 800 do km 85 + 860 o dł. 40,060 km (według wariantu 1).

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Droga wojewódzka Nr 835 relacji Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska, planowana do rozbudowy na odcinku od km 43+750 do km 70+750 oraz od km 72+800 do km ok. 85+860 o długości 40,060 km, położona jest w przeważającej części na terenie gminy Turobin powiat biłgorajski, ponadto droga przebiega przez gminę Wysokie w obrębie powiatu lubelskiego oraz przez gminy: Goraj, Frampol, Biłgoraj w obrębie powiatu biłgorajskiego i gminę Chrzanów w obrębie powiatu janowskiego. Odcinek drogi od km 85+860 do km 85+972,43 stanowi nawiązanie do projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 835 z projektowaną północną obwodnicą Biłgoraja.

Planowana do rozbudowy droga wojewódzka przebiega przez tereny rozproszonej zabudowy poszczególnych miejscowości, tereny uprawne, łąki i pastwiska. Tereny leśne występują na odcinku od km ok. 45+600 do km ok. 56+500. Odcinek ten przecinają dwie

Zarejestrowane w Lublinie
wykazanie danych o dokumentach
zawierających informacje o środowisku
i jego ochronie

Formularz: 5 Numer wpisu: 2009/5/0019

rzeki: Por na km 51+963 oraz Biała Łada na km 66+313. Odcinek drogi objęty planowaną rozbudową stanowi strategiczny szlak komunikacyjny łączący miasto Lublin z miastami leżącymi na południu kraju oraz szlak prowadzący do przejść granicznych. Powierzchnia zajmowana przez pas drogowy na przedmiotowym odcinku drogi zajmuje w gminie Wysokie – 19 ha, Turobin – 43,7 ha, Chrzanów – 2,8 ha, Goraj – 40 ha, Frampol – 15,4 ha, Biłgoraj – 15,4 ha.

Podstawowe parametry techniczno - użytkowe rozbudowywanej drogi:

– droga wojewódzka klasy Gp, 1x2 pasy ruchu, prędkość projektowa - $v = 80$ km/h, prędkość miarodajna - $v = 100$ km/h, przyjęta kategoria ruchu - KR4, nośność nawierzchni - 115 kN/oś, nawierzchnia jezdni z SMA o szerokości 7,00 m, pobocza utwardzone o nawierzchni z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o szerokości 1,50 m, chodniki z kostki betonowej, drogi serwisowe z kruszywa lub betonu asfaltowego.

Droga wojewódzka Nr 835 na omawianym odcinku, tj. od km 43+750 do km 70+750 oraz od km 72+800 do km ok. 85+860, posiada powiązania z 1 drogą wojewódzką, 14 drogami powiatowymi, 26 drogami gminnymi a także licznymi drogami zjazdowymi na posesje lub pola.

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

1. Zaplecze budowy i bazy materiałowe dla potrzeb budowy należy lokalizować możliwie jak najdalej od istniejącej zabudowy, podlegającej ochronie akustycznej.
2. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.⁰⁰ – 22.⁰⁰). W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie.
3. Zaplecze budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków.
4. Bazy materiałowe oraz miejsca tymczasowego gromadzenia odpadów z budowy należy sytuować na podłożach szczelnych, odpowiednio zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego.
5. Należy opracować i wdrożyć projekt organizacji ruchu zastępczego (w tym uwzględnić właściwe oznakowanie, oświetlenie terenu budowy i dróg przeznaczonych do ruchu zastępczego).
6. Nie należy lokalizować zaplecza budowy oraz baz materiałowych w obrębie i pobliżu dolin rzek, potoków, ujęć wody, terenów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, celem wyeliminowania możliwości zanieczyszczenia wyciekami substancji zanieczyszczających (benzyny, smary itp.).
7. Zabezpieczyć drogi dojazdowe i miejsca postoju ciężkiego sprzętu przed skażeniem substancjami ropopochodnymi.
8. Podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu rzek i cieków, należy zabezpieczyć je przed zasypywaniem i zanieczyszczaniem substancjami chemicznymi.
9. Należy zapewnić maszyny budowlane i tabor samochodowy sprawny technicznie, celem wyeliminowania możliwości wycieku substancji paliwowo-olejowych do gruntu.
10. Należy ograniczyć stosowanie chemicznych środków do zimowego utrzymania dróg, zastępując je środkami przyjaznymi środowisku (np. piasek).
11. W przypadku wystąpienia konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych należy prowadzić je w sposób nie powodujący szkód na gruntach przyległych.
12. Zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac na odcinku przebiegającym w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 428 „Dolina Kopalna Biłgoraj-Lubaczów” (od km 79+000 do km 85+972,43).
13. Odpady powinny być magazynowane selektywnie w wyznaczonym miejscu, w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym

przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia.

14. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
15. Należy zadbać o prawidłowe funkcjonowanie rowów odwadniających, celem skutecznego oczyszczania wód opadowych odprowadzanych powierzchniowo z przedmiotowej drogi (bieżące odmulanie, koszenie traw itp.).
16. Na etapie realizacji inwestycji należy ograniczyć szerokość pasa, w którym wykonywane będą roboty do niezbędnego minimum. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi oraz gleby ważne jest zachowanie odpowiedniego reżimu technologicznego, w tym: właściwie zabezpieczenie miejsca robót (uszczelnienie powierzchni baz i zaplecza budowy), zbiorników, maszyn, urządzeń oraz użytkowanych i składowanych materiałów. Wskazane jest także unikanie wprowadzania ciężkiego sprzętu na teren nieobjęty inwestycją.
17. Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza okresem wegetacyjnym roślin oraz sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od początku marca do końca sierpnia).
18. Szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Wszystkie drzewa, których pnie mogą być w czasie realizacji prac budowlanych narażone na uszkodzenia mechaniczne, należy zabezpieczyć przez owinięcie do wysokości 1,6-2,0 m matami ze słomy, mocowanymi drutem lub syntetycznym sznurkiem, co 40-50 cm od siebie. Dodatkowo od strony szczególnego zagrożenia należy oszalać pnie deskami.
19. W przypadku prowadzenia robót ziemnych (wykopów) w zasięgu korony drzew (w obrębie systemu korzeniowego) należy zminimalizować zagrożenia dla korzeni poprzez skrócenie czasu wykonywanych prac, podczas których korzenie drzew zostaną odkryte. Prace ziemne w zasięgu systemu korzeniowego drzew muszą być wykonane ręcznie, co najmniej do głębokości 1,0-1,5 m licząc od powierzchni gruntu. W trakcie prac ziemnych w obrębie systemu korzeniowego drzew należy chronić przed wszelkimi uszkodzeniami korzenie grubsze niż 2 cm. Odsłonięte korzenie powinny być przycięte pod kątem prostym od ich osi ostrym narzędziem, a powierzchnia przycięć zabezpieczona środkiem impregnującym.
20. Aby zachować stanowiska kruszczyka połabskiego w okolicy Huty Turobińskiej (55+550 do 55+800 km) należy przeprowadzić właściwe prace zabezpieczające w trakcie realizacji inwestycji. Stanowisko powinno zostać pod nadzorem specjalisty (np. botanik, pracownik naukowy), ogrodzone. Wszystkie prace powinny być prowadzone ze szczególną ostrożnością, tak, aby nie zniszczyć stanowiska. Po przeprowadzeniu prac, specjalista powinien ocenić, czy miejsce występowania kruszczyka połabskiego nie uległo zniszczeniu.
21. Prace ziemne w dolinie rzeki należy prowadzić poza okresami masowej migracji płazów (tj. poza okresem od marca do maja i od połowy września do połowy października).

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. Należy stosować sposoby odwodnienia drogi opierające się na systemie odkrytych rowów trawiastych i szczelnej kanalizacji deszczowej.
2. Wody opadowe z wiaduktu nad linią LHS należy ująć w system kanalizacji deszczowej i oczyszczać przed zrzutem do odbiornika tj. cieku stanowiącego dopływ Białej Łady.
3. Wody opadowe odprowadzane do wód powierzchniowych i do ziemi muszą spełnić wymogi w zakresie zawartości: zawiesin ogólnych (do 100 mg/l), węglowodorów ropopochodnych (do 15 mg/l).

4. Lokalizację i wielkość przepustów pod drogą ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do niej zlewni.
5. Odpływ od przepustów nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji grunty osób trzecich.
6. Należy zaprojektować właściwe odwodnienie drogi tj. przydrożne trawiaste rowy odwadniające pozwalające na osiągnięcie maksymalnej redukcji zanieczyszczeń.
7. W projekcie budowlanym należy dokonać bilansu mas ziemnych powstających w wyniku realizacji przedsięwzięcia. W oparciu o bilans przedstawić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych.
8. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej przy istniejącej zabudowie podlegającej ochronie akustycznej położonej w odległości do 20 m od krawędzi jezdni drogi należy zaprojektować właściwe zabezpieczenie akustyczne tj.: wprowadzić tzw. cichą nawierzchnię, odcinki drogi z ograniczeniami prędkości ruchu pojazdów (fotoradary, właściwe oznakowanie itp.), nasadzenia pasów zieleni dźwiękoizolacyjnej oraz zastosować zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych na odcinkach drogi:

- od km 43 + 750,00 do km 43 + 784,00 – ekran o długości 34 m – strona prawa,
- od km 47 + 956,00 do km 48 + 108,00 - ekran o długości 152 m – strona lewa,

Wysokość ekranów powinna być tak dobrana aby ekran tworzył cień akustyczny dla budynku mieszkalnego oraz ograniczał kolizje z ptakami.

9. W celu zmniejszenia efektu bariery, należy wykonać przejścia dla zwierząt, które zapewnią im swobodne przemieszczanie się w poprzek drogi tj.

a) Na odcinku drogi między Frampolem a Biłgorajem należy utworzyć przejścia po powierzchni drogi na odcinkach od km 74+000 do km 75+500 oraz od km 79+000 do km 83+500. Droga na tym odcinku przebiega na poziomie otaczającego ją terenu, pozbawiona będzie barier ochronnych oraz oświetlenia. Na wymienionych odcinkach należy wprowadzić ograniczenie prędkości do 60 km/h. Zainstalować tu należy aktywne tablice informujące kierujących pojazdami o możliwości nagłego wtargnięcia zwierząt na jezdnię. Na przydrożnych słupkach zamontować należy tzw. „wilecze oczy” specjalne elementy odblaskowe, które w świetle reflektorów nadjeżdżających pojazdów odstraszą zwierzęta.

b) W celu umożliwienia sezonowych wędrówek płazów na wyznaczonych pięciu korytarzach migracyjnych herpetofauny należy wykonać odpowiednie przejścia dla płazów. (Rozbieżności kilometraża wynikają z konieczności dostosowania parametrów drogi do obowiązujących przepisów - np. korekty łuków poziomych), czcionką pogrubioną podano kilometraż projektowany:

- **Korytarz migracji Nowy Dwór – Guzówka;** km 48+368 (**48+345,02**) i 48+368 (**48+346,89**) – przepusty wyposażone w półkę, pierwszy z nich powinien posiadać także plotki naprowadzające,
- **Korytarz migracji Dolina Poru;** km 50+963, istniejący most na rzece Por,
- Korytarz migracji Kolonia Sokółówka; km 74+654 (**74+657,14**), 75+414 (**75+410,00**), wraz z przepustami na drogach serwisowych, przepusty wyposażone w półkę, oraz plotki naprowadzające,
- **Korytarz migracji Puszcza Solska;** km 79+230, 80+000, 80+630, 81+400 – przepusty o przekroju prostokątnym o minimalnych wymiarach 600x1000, zaopatrzone w plotki naprowadzające,
- **Korytarz migracji Zagubnie;** km 85+513 (**85+507,43**) - przepust o przekroju prostokątnym wyposażony w półkę oraz plotki naprowadzające.

c) Rolę przejść dla zwierząt średnich i małych powinny pełnić zmodyfikowane oraz nowo zbudowane przepusty wodne. Zlokalizowane będą na następującym kilometrażu, w nawiasach podano ich rozmiary w mm:

- | | | |
|--------|--------------------------|-------------|
| - P-1 | 44+060 (44+054) | (3085x2360) |
| - P-2A | 45+169 (45+144) | (1880x1355) |
| - P-2B | (45+144) | (Ø 1000) |
| - P-2C | (45+144) | (1880x1355) |

- P-3A	46+038 (46+020)	(1420x1070)
- P-3A	(46+020)	(1420x1070)
- P-3C	(46+020)	(1420x1070)
- P-4A	46+589 (46+574)	(1420x1070)
- P-4B	(46+594)	(1420x1070)
- P-5A	(48+345)	(3085x2360)
- P-5B	48+368 (48+346,)	(3085x2360)
- P-6A	50+067 (50+035)	(1420x1070)
- P-6B	(50+035)	(1420x1070)
- P-6C	(50+035)	(1420x1070)
- P-7	52+865 (52+858)	(1880x1355)
- P-8	54+268 (54+150)	(3085x2360)
- P-9.	57+521 (57+483)	REMONT
- P-10	58+076 (58+033)	(Ø 1000)
- P-11	58+300 (58+166)	(Ø 1000)
- P-12	58+489 (58+350)	(Ø 1000)
- P-13	59+181 (58+946)	(Ø 1000)
- N-1	59+379 (59+145)	(Ø 1000)
- P-14	59+480 (59+424)	(Ø 1000)
- P-15	59+665 (59+653)	(Ø 1000)
- P-16	60+312 (60+253)	(1420x1070)
- P-17A	60+940 (60+875)	(1880x1350)
- P-17B	(60+875)	(1880x1350)
- P-18A	61+454 (61+383)	(1420x1070)
- P-18B	(61+383)	(1420x1070)
- P-19A	62+195 (62+126)	(2120x1500)
- P-19B	(62+126)	(2120x1500)
- P-20A	62+938 (62+865)	(1420x1070)
- P-20B	(62+865)	(1420x1070)
- P-20C	(62+865)	(1420x1070)
- P-21A	63+548 (63+499)	(2x3085x2360)
- P-21B	(63+499)	(2x3085x2360)
- P-22	65+255 (65+191)	(3085x2360)
- P-23A	66+925 (66+860)	(Ø 1000)
- P-23B	(66+860)	(Ø 1000)
- P-24	66+970 (66+904)	(2120x1500)
- P-25A	67+394 (67+318)	(Ø 800)
- P-25B	67+394 (67+290)	(Ø 800)
- P-25C	(67+327) [0+300]	(Ø 800)
- P-26A	68+750 (68+635)	(Ø 1000)
- P-26B	(68+635)	(Ø 1000)
- P-27A	69+490 (69+379)	(Ø 1000)
- P-27B	(69+379)	(Ø 1000)
- P-28	70+502 (70+394)	(1420x1070)
- N-2	70+745 (70+614)	(1420x1070)
- P-29	73+112 (73+105)	(Ø 1000)
- N-3	74+654 (74+657)	(1620x1110)
- N-4A	75+414 (75+410)	(1420x1070)
- N-4B	75+414 (75+410)	(1420x1070)
- N-4C	75+414 (75+410)	(1420x1070)
- N-5A	76+184 (76+185)	(1420x1070)
- N-5B	76+184 (76+185)	(1420x1070)
- N-6	77+985 (77+983)	(1620x1110)
- P-30A	78+356 (78+361)	(1620x1110)
- P-30B	78+356 (78+361)	(1620x1110)
- P-30C	78+356 (78+361)	(1620x1110)
- P-31	80+936 (80+932)	(Ø 1000)
- P-32	82+159 (82+156)	(1420x1070)
- P-33	82+950 (82+946)	(2260x1730)
- P-34A	85+513 (85+507)	(2820x1990)
- P-34B	85+513 (85+507)	(2820x1990)

10. Wszystkie istniejące przepusty należy udrożnić i wyposażyć w specjalną półkę, o szerokości, co najmniej 30 cm, która umożliwi zwierzętom swobodne przemieszczanie się pod drogą. Półka musi znajdować się ponad 20 cm nad zwierciadłem wody oraz musi być prowadzona równolegle do podłoża i płynnie łączyć się z otoczeniem wlotów

przepustu. Powierzchnia przejść powinna być pokryta materiałem pochodzenia naturalnego (piasek, żwir, kamienie).

11. W pobliżu przejść dla zwierząt, należy zamontować ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów i małych ssaków. Płotki takie należy zamontować przy następujących przepustach: **48+345,02**, **74+654 (74+657,14)**, **75+414(75+410)**, **78+356 (78+361,77)**, **79+230**, **80+000**, **80+630**, **81+400**, **85+513 (85+507,43)**.

a) Ogrodzenia naprowadzające powinny być wykonane z prefabrykatów (betonowych, z tworzywa sztucznego lub z metalu) o przekroju w kształcie zbliżonym do litery „C” lub z siatek z tworzywa sztucznego o średnicy oczek $<0,5$ cm. Płotki nie powinny być niższe niż 40 cm (nad powierzchnią gruntu). Górna krawędź ogrodzenia o szerokości, co najmniej 5 cm, musi być odchylona w kierunku „na zewnątrz” drogi. Płyty lub siatki muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwiczone, dlatego też zaleca się zakopanie ich dolnej krawędzi pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 10 cm. Na zakończeniach skrajnych, ogrodzenia muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia – najlepiej w postaci załamania w kształcie litery „U” zwróconych w kierunku przepustów.

b) Ogrodzenia powinny być lokowane wzdłuż podstawy nasypów i szczelnie łączone z wylotami przepustów. Długość płotków powinna wynosić od 50 do 100 m od przepustu w obie strony. Płotki powinny być ustawione wzdłuż drogi po jej obu stronach.

c) W przypadku przepustu k. Korytowa Dużego (**78+361,77**) płotki należy wykonać na północ od przepustu po obu stronach drogi zaś na południe od przepustu jedynie na zachód.

12. Przebudowa przepustów na odcinku drogi przecinającym Puszcę Solską powinna być przeprowadzona w sposób, który pozwoli na zachowanie rzędnej położenia dna przepustu, co pozwoli na zachowanie istniejących przepływów i nie spowoduje obniżenia poziomu wód gruntowych na terenach podmokłych

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii: nie dotyczy

V. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko: nie dotyczy

VI. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy poralizacyjnej, w zakresie :

- wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny terenów chronionych akustycznie, terenów zabudowy zagrodowej występujących najbliżej drogi (z uwagi na emisję hałasu),
- wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza (z uwagi na emisję zanieczyszczeń powietrza),
- jakości wód opadowych na wylocie z urządzeń oczyszczających systemu kanalizacji deszczowej z wiaduktu nad linią LHS, pod kątem zawartości zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych i ich wpływu na wody odbiornika.

Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania inwestycji do użytkowania i przedstawić w okresie 18 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych i technologicznych, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wskaźników zanieczyszczeń na wylocie wód opadowych odprowadzanych z wiaduktu należy podjąć środki zaradcze i zastosować dodatkowe urządzenia podczyszczające.

VII. Decyzję należy realizować zgodnie z obowiązującymi normami projektowymi warunkującymi parametry realizacji inwestycji, biorąc pod uwagę możliwości techniczne i obowiązujące przepisy.

VIII. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Do Wojewody Lubelskiego w dniu 9 maja 2008 r., znak: ZDW-IP mi 2220/835-21/9/2008 wpłynął wniosek Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, ul. Turystyczna 7a, 20-207 Lublin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska na odcinku od km 43 + 750 do km 70 + 750 oraz od km 72 + 800 do km 85 + 860 o dł. 40,060 km.

Do wniosku dołączono informację o planowanym przedsięwzięciu, potwierdzone przez Starostwo Powiatowe w Biłgoraju i w Lublinie za zgodność z oryginałem kopie map ewidencyjnych, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich oraz wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin, dla których zostały uchwalone lub zaświadczenie o ich braku. Lokalizacja inwestycji jest zgodna z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego, dla których zostały one opracowane i przebiega po śladzie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 835 (Uchwała Nr X/54/03 Rady Gminy Wysokie, Uchwała Nr XXXI /141/05, Uchwała Nr XXXI/219/05 Rady Gminy w Goraju, Uchwała Nr XXIX/196/05, Nr XXXV/231/06, Nr IV/23/03, Nr VII/42/07 Rady Gminy w Biłgoraju, Uchwała Nr XXXI/141/05 Rady Miejskiej we Frampolu).

Ponieważ przedsięwzięcie realizowane będzie częściowo na terenie działek ustanowionych terenem zamkniętym decyzją Nr 62 Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2005 r. w sprawie ustalania terenów, przez które przebiegają linie kolejowe jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. Min. Infrastruktury Nr 11 poz. 72), więc zgodnie z art. 46a ust.9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia do dnia 15 listopada 2008 r. był Wojewoda Lubelski.

W związku z wejściem w życie 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 z późn. zm.), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację ww. przedsięwzięcia od dnia 15 listopada 2008 r. jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Zgodnie z art.153 tej ustawy do spraw wszczętych, a nie zakończonych decyzją ostateczną stosuje się przepisy dotychczasowe.

Zgodnie z § 3 ust. 1, pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, w związku z art. 173 ustawy z dnia 3 października 2008 r planowana inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Pismem z dnia 15 maja 2008 r., znak: ŚiR.I.6650/16-2/08, Wojewoda Lubelski wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Biłgoraju i w Lublinie o opinię w sprawie ustalenia potrzeby zakresu raportu dla przedmiotowej inwestycji wydając stosowne obwieszczenie informujące strony postępowania o powyższym. PPIS w Biłgoraju (postanowienie z dnia 26.05.2008 r., znak ONS-NZ.700/63/08), uznał za niezbędne sporządzenie raportu, zaś w opinii PPIS w Lublinie (opinia z dnia 3.06.2008 r., znak: ONS-NZ-700.1/96/08), nie zachodzi potrzeba sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko. Ponadto Wojewoda Lubelski pismem z dnia 15 maja 2008r., znak: ŚiR. IV.6652/18/08, wystąpił do Zespołu Parków Krajobrazowych Roztocza z/s w Zamościu o opinię w sprawie znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 oraz konieczności sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko. W opinii ZPKR z/s w Zamościu (pismo z dnia 6.06.2008r., znak: ZPKR-700/79/08) zachodzi

potrzeba sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko. Po analizie dokumentów i powyższych opinii Wojewoda wydał postanowienie o konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. inwestycji ustalając jego zakres. (postanowienie z dnia 8 lipca 2008 r., znak: ŚIR I 6650/16-4/08). O powyższym poinformowano strony wydając stosowne obwieszczenie.

Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia został przedłożony przy piśmie z dnia 5.12.2008 r., znak: ZDW-IPpp-2220/835-21/9/2008 i uzupełniony aneksem z uwzględnieniem uwag zawartych w pismach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (pismo z dnia 29.01.2009 r. oraz z dnia 14 lipca 2009 r.). Załączony Raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z aneksem sporządzony przez EKO-GEO Pracownia Geologii i Ochrony Środowiska Anna Majka-Smuszkiewicz z Zespołem, odpowiada wymogom określonym w art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, stosownie do art. 48 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, dokonano uzgodnień warunków realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Biłgoraju (postanowienie z dnia 25.08.2009 r.) i w Lublinie (postanowienie z dnia 3.09.2009 r., znak: ONS-NZ-700.2/37/09, zmienione postanowieniem z dnia 30.09.2009 r., znak: ONS-NZ-700.2/37/09), które uwzględniono w niniejszej decyzji.

Do publicznej wiadomości, w trybie art. 32 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, podano informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 69/08/A) oraz informację o raporcie oddziaływania na środowisko (nr wpisu 2009/E/0001).

W związku z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni od dnia 20 sierpnia 2009 r., z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się ze złożonym przez wnioskodawcę wnioskiem, raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz wszystkimi zgromadzonymi dokumentami w przedmiotowej sprawie. O powyższym poinformowano społeczeństwo przez wydanie obwieszczenia regionalnego dyrektora ochrony środowiska (obwieszczenie z dnia 29 lipca 2009 r.). Treść obwieszczenia zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz na stronie BIP RDOŚ w Lublinie a także przekazano do gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia do obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty. W trakcie toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia strony nie wniosły żadnych uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. O wszczęciu postępowania, stosownie do art. 49 ww. ustawy w zw. z art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska zawiadomiono strony w sposób zwyczajowo przyjęty, umieszczając informację na tablicy ogłoszeń w siedzibie Wojewody Lubelskiego oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie a także przekazano obwieszczenie Wojewody Lubelskiego do urzędów gmin i miast, miejscowości właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia. (zawiadomienie z dnia 14.05.2008 r., znak: ŚIR i 6650/16/08).

W oparciu o art. 47 ustawy Prawo ochrony środowiska w prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko i aneksu do raportu dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, dostępność do złóż kopalin. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko.

Analizowany w opracowaniu wariant Inwestycji polegający na przebiegu drogi po jej dotychczasowym śladzie jest jedynym racjonalnym wariantem dla tego przedsięwzięcia. Przesunięcie drogi na wschód lub zachód od obecnego przebiegu, na każdym odcinku,

wywierałoby znacznie większą presję na środowisko przyrodnicze, kulturowe i społeczne niż będzie to miało miejsce przy zachowaniu obecnej lokalizacji drogi.

Brak możliwości sporządzenia jakichkolwiek racjonalnych (z punktu widzenia ochrony środowiska) wariantów przebiegu drogi szczególnie wyraźny jest na odcinku przebiegającym przez Równinę Biłgorajską, między Frampolem a Biłgorajem. Na odcinku tym poprowadzenie drogi nowym śladem wiązałoby się w każdym przypadku z wkroczeniem w tereny chronione. Drogę otaczają tu bowiem zarówno Park Krajobrazowy jak i ostoje sieci Natura 2000. Przesunięcie na zachód spowodowałoby konieczność wycinki pasa lasu na bardzo dużej powierzchni (na długości od 3 do 10 km) chronionej jako obszar specjalnej ochrony ptaków „Lasy Janowskie” oraz obszar specjalnej ochrony ptaków „Puszcza Solska” a także bezpośrednie wkroczenie w obszar cennego kompleksu Bagna Rakowskiego (specjalny obszar ochrony siedlisk „Uroczyska Lasów Janowskich”) oraz obszar projektowanego specjalnego obszaru siedlisk „Uroczyska Puszczy Solskiej”. Ewentualne, nawet nieznaczne, przesunięcie drogi na wschód spowodowałoby natomiast wkroczenie lub przecięcie doliny Białej Łady a także lasów ją otaczających (oba te środowiska chronione są w części jako obszar specjalnej ochrony ptaków „Puszcza Solska”). Każde z wymienionych przesunięć drogi wywołałoby ponadto dodatkową fragmentację siedlisk leśnych, które są zasadniczymi siedliskami podlegającymi ochronie w wyznaczonych, lub projektowanych obszarach sieci Natura 2000 a także w Parkach Krajobrazowych. Ominięcie wymienionych obszarów chronionych i kompleksów leśnych chronionych w ramach ostoi „Lasy Janowskie” i „Puszcza Solska” uniemożliwiają natomiast ich rozmiary. Brak alternatywnych terenów pod wyznaczenie nowego przebiegu drogi wynika również ze znacznej zawartości wymienionych kompleksów leśnych. Tak więc mimo, iż obecna droga również położona jest częściowo na terenie lub na granicy niektórych z wymienionych obszarów chronionych (ostoje: „Lasy Janowskie”, „Puszcza Solska”, „Uroczyska Lasów Janowskich” oraz potencjalnego obszaru „Uroczyska Puszczy Solskiej”) to jej wpływ na te i pozostałe obszary będzie zdecydowanie najmniejszy właśnie przy zachowaniu obecnej lokalizacji. Warto również zaznaczyć, że obecnie na odcinku tym droga nr 835 nie przebiega praktycznie przez żadne miejscowości a jej rozbudowa nie będzie miała negatywnego wpływu na obiekty zabytkowe tego obszaru. Miejscowości znajdujące się pomiędzy Frampolem i Biłgorajem są bowiem położone stycznie do drogi lub w jej bliskim sąsiedztwie. W związku z takim układem osadnictwa, każda zmiana przebiegu drogi pociągnęłaby za sobą konieczność wkroczenia na tereny zwartej zabudowy wiejskiej co pociągnęłoby za sobą negatywne skutki społeczne i kulturowe, jak również pogorszyło funkcjonalność samej drogi. Na opisywanym odcinku od Wysokiego do Biłgoraja, brak jest możliwości wyznaczenia racjonalnych wariantów przebiegu drogi nr 835, które nie spowodowałyby dużych strat w wartościach przyrodniczych, a także kulturowych i społecznych tego terenu. Obecny przebieg drogi należy ocenić pod każdym względem jako zdecydowanie najmniej szkodliwy dla środowiska.

Na etapie projektowania planowanego przedsięwzięcia wariantowaniu podlegały jedynie miejsca skrzyżowań przedmiotowej drogi z innymi drogami. Lokalizację skrzyżowań wzdłuż drogi wojewódzkiej ustalono w oparciu istniejącą i planowaną sieć dróg lokalnych ujętych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Inwestor tj. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie podjął decyzję o realizacji przedsięwzięcia z rozwiązaniami układów skrzyżowań przedstawionych jako wariant I dla każdego z wariantowanego skrzyżowania DW 835. Rozwiązania wg wariantów I uznano za najkorzystniejsze z uwagi na płynność i bezpieczeństwo ruchu.

Planowany do rozbudowy odcinek drogi jest w stanie niezadowolającym lub złym. Konstrukcja jezdni nie ma wymaganej nośności, ponadto na całym odcinku drogi występują liczne spękania zmęczeniowe, termiczne, koleiny i wyboje. Spękania podłużne i poprzeczne nawierzchni jezdni, pęknięcia oraz głębokie ubytki w warstwach konstrukcyjnych przedmiotowej drogi stwarzają istotne zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników drogi i są poważnym źródłem hałasu, jaki emitują poruszające się z dużą prędkością pojazdy. Warstwa ścieralna konstrukcji jest w dużym stopniu wypolerowana, co powoduje znaczne pogorszenie właściwości przeciwpoślizgowych drogi. Brak umocnionych poboczy utrudnia bezpieczne poruszanie się pieszych i rowerzystów, a także zatrzymywanie się pojazdów, które

zmuszone są do postojów na pasach jezdni. Stwarza to istotne zagrożenie dla uczestników ruchu.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się przede wszystkim częściową rozbiórkę istniejącej warstwy ścieralnej nawierzchni bitumicznej jezdni poprzez mechaniczne frezowanie górnej warstwy asfaltowej w miejscach wyraźnych odkształceń nawierzchni i głębokich spękań oraz wynikającą z warunku możliwości wbudowania projektowanych warstw konstrukcji wzmocnienia nawierzchni, na poszerzeniach jezdni wykonanie koryta i ułożenie podbudowy z kruszywa wraz z zagęszczeniem warstw o odpowiednich grubościach, asfaltowej warstwy wiążącej i ścieralnej dla osiągnięcia wymaganej nośności 115 kN/oś przy założonej kategorii ruchu KR4, przebudowę i utwardzenie istniejących poboczy gruntowych do szerokości 1,50 m kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie, ułożenie nowoprojektowanych warstw bitumicznych na istniejącej nawierzchni jezdni przeznaczonej do wzmocnienia, budowę nowych i rozbudowę istniejących zatok autobusowych i peronów, budowę ciągów pieszych, budowę dróg serwisowych, budowę i rozbudowę włączy dróg gminnych i powiatowych, budowę zjazdów indywidualnych na posesje oraz zjazdów na pola wykonanych z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu powierzchniowego odwodnienia korpusu drogowego, przebudowę przepustów drogowych w dostosowaniu do projektu rozbudowy drogi, wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego zgodnie z nowym projektem stałej organizacji ruchu dla przebudowywanego odcinka drogi, przebudowę lub zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z rozbudowywaną drogą czyli: przepustami, siecią elektroenergetyczną, teletechniczną, wodociagową i gazową, przesunięcie kolidujących z układem drogowym kapliczek i krzyży przydrożnych, poprawę widoczności i odwodnienia na drodze poprzez wycinkę dziko porastających pobocze i rowy drzew i krzewów, zniesienie barier architektonicznych w obrębie projektowanego odcinka drogi.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 wpłynie pozytywnie na istniejący układ komunikacyjny. Realizacja Inwestycji usprawni ruch pojazdów poprzez poprawę stanu technicznego nawierzchni i usunięcie zniszczeń, spękań w istniejącej drodze, a jednocześnie zapewni bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi, w tym pieszych.

Przystosowanie drogi wojewódzkiej nr 835 do wymagań dla drogi klasy GP ograniczy bezpośredni dostęp do drogi, co może skutkować negatywnymi reakcjami ze strony społeczeństwa. Aby temu zapobiec, wzdłuż drogi wojewódzkiej, zaprojektowano wybudowanie dróg serwisowych, które będą połączone z drogą wojewódzką.

Zakres projektowanych prac związanych z rozbudową drogi spowoduje konieczność miejscowego rozszerzenia pasa drogowego z uwagi na poszerzenie istniejącej nawierzchni na całym planowanym do rozbudowy odcinku, budowę: chodników, zatok autobusowych, dróg serwisowych; zmianę geometrii skrzyżowań z drogami podporządkowanymi oraz poprawę widoczności i bezpieczeństwa ruchu, a także zapewnienie prawidłowego odwodnienia korpusu drogowego. W związku z tym nastąpi podział działek graniczących z pasem drogowym a następnie wykup niezbędnych terenów. Zajęcie tego terenu będzie trwałe.

Z uwagi na w/w prace projektowe nastąpi także konieczność wycinki drzew i krzewów porastających pas drogowy jak i drzew występujących na terenach leśnych. Wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum.

Na etapie realizacji inwestycji, na okres trwania rozbudowy wystąpi konieczność zajęcia dodatkowego terenu pod zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz drogi dojazdowe. Zaplecze budowy ani bazy materiałowe nie mogą być lokalizowane w obrębie dolin rzek i potoków, ujęć wody oraz stref ochronnych – ze względu na możliwość wycieków substancji zanieczyszczających (benzyny, smary itp.). Wszystkie składy materiałów i paliw muszą być uszczelnione w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego. Na etapie eksploatacji drogi nie przewiduje się konieczności zajęcia dodatkowego terenu.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi. Na etapie realizacji drogi wojewódzkiej Nr 835 będą powstawały liczne odpady związane z robotami budowlanymi. Przyjęte rozwiązania gospodarki odpadami – segregacja, magazynowanie i zagospodarowanie odpadów będą prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia

2001 r. o odpadach (tekst jednolity Dz. U. 2007 Nr 39, poz. 251 z późn. zm.) oraz przepisami wykonawczymi. Jak wynika z bilansu mas ziemnych w trakcie prac realizacyjnych nastąpi niedobór mas ziemnych. Niezbędna ilość mas ziemnych do budowy nasypów zostanie dostarczona przez Wykonawcę Robót (w rejonie miejscowości Frampol, Biłgoraj występuje kilka kopalni piasku, jest to rejon zasobny w utwory piaszczyste).

W ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie wykonana rozbudowa istniejącego oraz częściowo budowa nowego systemu powierzchniowego odwodnienia korpusu drogowego a także przebudowa istniejących oraz budowa nowych przepustów drogowych. Odwodnienie planowanego do rozbudowy odcinka drogi nr 835 będzie odbywało się powierzchniowo poprzez system obustronnych rowów odpływowych. Jedynie na odcinku od km 85+548 do km 85+825 zaprojektowano kanalizację deszczową, której zadaniem jest zbieranie wód opadowych z wiaduktu nad linią kolejową LHS. Wody opadowe z rowów przydrożnych na znacznej długości odcinka drogi będą poprzez sieć cieków i rowów melioracyjnych spływały do rzek Por i Biała Łada. Na odcinku od miejscowości Wysokie do m. Guzówka-Kolonia tj. km drogi 43+750 do 47+500 wody opadowe będą odprowadzane z rowów przydrożnych systemem cieków i rowów melioracyjnych do rzeki Wierzbówki. Od miejscowości Kolonia Tarnawa Mała do m. Gródki wody opadowe będą odpływały z obustronnych rowów licznymi wąwozami w kierunku wschodnim i zachodnim, a następnie będą wsiąkały w grunt (łatwo przepuszczalne, piaszczyste podłoże). Na odcinku od m. Zagrody do m. Wólka Abramowska tj. km od 63+000 do km 66+000 wody opadowe będą odprowadzane obustronnie do rowów, skąd poprzez sieć cieków i rowów melioracyjnych będą spływały do płynącej równoległe do drogi rzeki Biała Łada. Na odcinku od m. Sokółka do m. Biłgoraj wody opadowe będą spływały do rzeki Biała Łada. W rejonie km 67+665 oraz km 75+410 spływ wód opadowych przez przepusty będzie odbywał się ze wschodu na zachód - wody te będą spływały do sąsiadujących z drogą terenów bagiennych. Wody opadowe z wiaduktu nad linią LHS będą odprowadzane projektowanym wylotem kolektora kanalizacji deszczowej zlokalizowanym w obrębie wylotu przepustu P-34A w km 85+507,43 (kilometraż projektowany). Wody te przed zrzutem do odbiornika tj. cieką stanowiącego dopływ Białej Łady będą podczyszczane w separatorze i piaskowniku nie powinny wpływać na jakość wód odbiornika. Proponowany system odwodnienia drogi nie będzie zmieniał reżimu hydrologicznego cieków. Odpływ wód od przepustów nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji grunty osób trzecich. Zgodnie z raportem rowy przydrożne powinny być zaprojektowane w sposób pozwalający na osiągnięcie maksymalnej redukcji zanieczyszczeń. Spełniając warunek prawidłowego zaprojektowania rowów oraz prawidłowej ich eksploatacji rowy powinny być skutecznym urządzeniem oczyszczającym wody opadowe spływające z przedmiotowej drogi.

Wody opadowe odprowadzane powierzchniowo na terenie przebiegającym w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 428 „Dolina Kopalna Biłgoraj – Lubaczów” (od km 79+000 do km 85+972,43) nie będą stanowiły zagrożenia dla jakości czwartorzędowych wód w/w zbiornika. Warstwa utworów wodonośnych na tym odcinku przykryta jest grubą warstwą utworów słabo-przepuszczalnych. Planowane przedsięwzięcie nie będzie realizowane w obszarze stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Ujęcia wody w miejscowościach: Wysokie, Frampol i Majdan Gromadzki, eksploatowane na potrzeby wodociągów wiejskich nie posiadają wyznaczonych stref ochrony pośredniej, a jedynie strefy ochrony bezpośredniej o promieniach odpowiednio: 30 m, 70 m i 20 m. Wody opadowe z korpusu drogi odprowadzane powierzchniowo na tereny położone poza strefami ochrony bezpośredniej w/w ujęć nie będą stanowiły zagrożenia dla jakości wód podziemnych.

Użytkowanie rozbudowanego odcinka drogi nie zmieni bioróżnorodności i zasobów żywych wód powierzchniowych, ichtiofauny, warunków rozwoju bezkręgowców wodnych oraz roślinności wodnej i przywodnej. Zostaną utrzymane warunki bytowania fauny nadwodnej. W ciągu planowanego do rozbudowy odcinka drogi znajdują się dwa obiekty mostowe tj. na km 51+963 most na rzece Por i na km 66 + 313 most na rzece Biała Łada, które są wyremontowane i nie podlegają przebudowie w ramach planowanej rozbudowy drogi.

Z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że w fazie realizacji inwestycji, w trakcie prowadzenia prac budowlanych mogą wystąpić lokalne uciążliwości, związane z:

- emisją hałasu, powodowane przez pracujący sprzęt mechaniczny, maszyny i urządzenia technologiczne oraz środki transportu, dowożące materiały budowlane,
- emisją do powietrza związaną z pracą maszyn budowlanych oraz transportem materiałów, dostarczanych na plac budowy.

Oddziaływanie inwestycji na jakość powietrza, w okresie jej realizacji, nie będzie miało większego wpływu na teren poza granicami placu budowy i tras transportowych i będzie ograniczone do okresu realizacji inwestycji. Uciążliwości w zakresie hałasu w okresie realizacji inwestycji będą występowały lokalnie i okresowo; oddziaływanie w tym zakresie zakończy się z chwilą zakończenia przebudowy drogi. Mając na uwadze ochronę terenów objętych ochroną przed hałasem prace budowlane w okresie realizacji przedsięwzięcia należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.⁰⁰ – 22.⁰⁰).

Z raportu wynika, że ruch komunikacyjny odbywający się po drodze wojewódzkiej Nr 835, będący źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza nie powoduje przekroczeń standardów jakości powietrza na obszarze poza pasem drogowym. Wykonana w raporcie analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie kształtowania klimatu akustycznego, wykazała, że ruch komunikacyjny odbywający się po drodze wojewódzkiej Nr 835 powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, ustalonego dla terenów istniejącej zabudowy zagrodowej, położonych wzdłuż drogi. Analizie został poddany również odcinek drogi od km 85+860 do km 85+972,43, który stanowi nawiązanie do projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 835 z projektowaną północną obwodnicą Biłgoraja.

Ograniczenia uciążliwości hałasowej należy minimalizować poprzez wprowadzenie barier akustycznych w postaci tzw. cichej nawierzchni, nasadzeń zieleni dźwiękoizolacyjnej, ograniczenia prędkości oraz zastosować zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych na odcinkach drogi:

od km 43 + 750,00 do km 43 + 784,00 – ekran o długości 34 m, - strona prawa,

od km 47 + 956,00 do km 48 + 108,00 - ekran o długości 152 m – strona lewa

Ekran akustyczny należy budować z uwzględnieniem widoczności i bezpieczeństwa ruchu, oraz należy przeanalizować możliwość ich zastosowania w konkretnych lokalizacjach tj. czy warunki terenu ku temu sprzyjają. Z raportu wynika, że w rejonie rozbudowywanej drogi (na odcinku od km 70 + 612,00 do km 70 + 643,25 i na odcinku od km 70 + 620, 00 do km 70 + 643,25 nie jest możliwe wykonanie ekranów z uwagi na lokalizację w obrębie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 835 z drogą powiatową i gminną w m. Frampol, co spowoduje ograniczenie widoczności w obrębie skrzyżowania, a na odcinku od km 77 + 066, 00 do km 77 + 316,00 nie jest możliwe wykonanie ekranów, z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego a w szczególności uwzględnienie widoczności pojazdów włączających się do ruchu na drodze wojewódzkiej. Ponadto liczne zjazdy na tym odcinku wymuszają zastosowanie przerw w ekranach, co spowoduje, że ekrany nie będą spełniały swojej roli).

Wpływ planowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 835 na szatę roślinną tego terenu związany jest przede wszystkim z planowanym wycięciem części roślinności drzewiastej występującej wzdłuż drogi. Jest to związane z koniecznością poszerzenia jezdni i poboczy oraz wycinką drzew zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego. Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza okresem wegetacyjnym roślin oraz sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od początku marca do końca sierpnia). Szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa nie przeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Zwiększenie oddziaływania na szatę roślinną przewidywane jest ponadto w trakcie prac związanych z rozbudową opisywanej drogi. Zasadniczo prace nie powinny jednak wychodzić poza obręb pasa drogowego, w związku z czym zniszczenia te występować będą jedynie w wyjątkowych przypadkach. Zagadnienie to dotyczy przede wszystkim stanowiska kruszczyka połabskiego i gnieźnika leśnego występujących k. Huty Turobińskiej na km 55+550 do 55+800. Storczyki te występują w odległości od 3 do 6 m od jezdni w związku z czym są one szczególnie

narażone na ewentualne zniszczenie podczas prac budowlanych. Ważna jest zatem szczególna ochrona tego odcinka w trakcie prac budowlanych polegająca na ogrodzeniu, pod nadzorem specjalisty – botanika obszaru występowania chronionych gatunków oraz prowadzenie niezbędnych prac ziemnych w sąsiedztwie tego stanowiska przy zachowaniu szczególnej ostrożności. Sama eksploatacja drogi nie przyczyni się natomiast do wzrostu zagrożenia dla wymienionych gatunków storczyków. Ich występowanie związane jest bowiem z funkcjonowaniem drogi a przede wszystkim istnieniem niezalesionych nasypów drogowych i rowów przydrożnych, które pozostaną na tym odcinku w stanie zbliżonym do obecnego.

Wpływ zarówno istniejącej jak i rozbudowanej drogi wojewódzkiej nr 835 na faunę przejawia się przede wszystkim faktem, iż stanowi ona dla wielu gatunków zwierząt barierę, uniemożliwiającą im migrację bądź też sprawiającą, że wiele zwierząt ginie na drodze w trakcie jej przekraczania. W przypadku planowanej inwestycji ma to duże znaczenie przede wszystkim na jej odcinku przecinającym kompleksy leśne Puszczy Solskiej.

Oddziaływanie drogi, jako bariery utrudniającej migrację fauny po przeprowadzeniu planowanej rozbudowy ulegnie znaczącej poprawie w stosunku do stanu obecnego. Na rozbudowanym odcinku drogowym wybudowane zostaną nowe przepusty (w km: 59+145, 70+614, 74+657, 75+410, 76+185, 77+983) oraz udrożnione i zmodernizowane zostaną przepusty istniejące. Ich konstrukcja umożliwia łatwe przechodzenie pod drogą gadów, płazów i niewielkich ssaków. Tym samym ograniczone zostaną kolizje z tymi zwierzętami na powierzchni drogi. Na kluczowych odcinkach wybudowane zostaną również barierki naprowadzające zwierzęta na przepusty (przy przepustach w km 48+345,02, 74+654 (74+657,14), 75+414(75+410), 78+356 (78+361,77), 79+230, 80+000, 80+630, 81+400, 85+513 (85+507,43) 48+368, 74+654, 75+414, 78+356, 85+513). Dotyczy to zwłaszcza rejonu Bagna Rakowskiego, gdzie istniejące i planowane przepusty umożliwiają komunikację niewielkim zwierzętom zamieszkującym ten obszar z doliną Białej Łady. Jest to połączenie o tyle istotne, że w niewielkiej odległości znajdują się tu dwa znaczące obszary podmokłe należące do dwóch różnych zlewni (Białej Łady i Bukowej), których łączność ma duże znaczenie dla zapewnienia niezbędnej wymiany genetycznej.

Przebudowa nie wpłynie istotnie na funkcjonowanie szlaków migracyjnych zwierząt dużych i średnich, jednak dla zminimalizowania ewentualnego negatywnego wpływu drogi na szlaki, migracyjne zwierząt średnich i dużych na odcinku drogi między Frampolem a Biłgorajem proponuje się utworzenie przejścia po powierzchni drogi. Przejścia te usytuowane będą na odcinkach od km 74+000 do km 75+500 oraz od km 79+000 do km 83+500. Ewentualna budowa przejść dolnych średnich wiązałaby się (dla ich właściwego funkcjonowania) z koniecznością ogrodzenia całego odcinka drogi między Frampolem a Biłgorajem, co mogłoby z kolei uniemożliwić wędrówki dużym ssakom takim jak jeleni czy łosi. Ze względu na natężenie ruchu nie przekraczające 10 tys. pojazdów na dobę (aktualnie wynosi ono ok. 6 tys. poj./dobę) takie rozwiązanie jak grodzenie drogi i budowa dużych lub średnich przejść dla zwierzyny nie są w tym przypadku zasadne. Wpływ prac budowlanych na rzadkie gatunki zwierząt na tym terenie nie wystąpi.

Najcenniejsze pod względem przyrodniczym obszary skupiają się głównie w rejonie, przez który przebiega południowa część planowanej Inwestycji, na obszarze Równiny Biłgorajskiej. Na terenach tych zlokalizowana jest również zdecydowana większość obszarów chronionych utworzonych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia.

Największa część planowanej do rozbudowy drogi nr 835 położona jest w obrębie zachodniej części obszaru specjalnej ochrony ptaków (OSO) „Puszcza Solska” (PLB060008). Na odcinku od Korytkowa Małego do Korytkowa Dużego opisywana droga stanowi zachodnią granicę tej ostoi, zaś na odcinku od Korytkowa Dużego do Gromady znajduje się w całości na jej obszarze. Niewielki fragment planowanej Inwestycji na odcinku Frampol (Cacanin) – Kolonia Sokołówka stanowi wschodnią granicę drugiej rozległej ostoi natura 2000 – „Łasy Janowskie” (PLB060005 - Typ Ostoi F). Jest to obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO). Trzecim obszarem chronionym sieci Natura 2000 na tym terenie jest ostoja „Uroczyska Łasów Janowskich” (PLH060031) stanowiąca specjalny obszar ochrony siedlisk. Obszar obejmuje 3 najcenniejsze przyrodniczo fragmenty rozległego kompleksu leśno - torfowiskowo - stawowego. Są to: „Imielty Ług” na zachodzie, „Nad Branwią” w centrum

oraz "Bagno Rakowskie" na wschodzie. W rejonie planowanej Inwestycji zlokalizowany jest trzeci z wymienionych płatów przylegający swym wschodnim skrajem do opisywanej drogi nr 835 w okolicy Kolonii Sokołówka. Jego granice wpisane są całkowicie w opisaną wcześniej ostoję „Lasy Janowskie”.

W niewielkim fragmencie droga przebiega po granicy potencjalnego specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Uroczyska Puszczy Solskiej”. Obszar ten znalazł się w projekcie sieci Natura 2000 z uwagi na występowanie 16 typów siedlisk przyrodniczych, zagrożonych w skali europejskiej, które zajmują łącznie 14200 ha. Jest to ponadto najważniejsza na Lubelszczyźnie ostoja wilków i rysi. Znajduje się tu także jedno z nielicznych w kraju stanowisk motyli. *Cenonympha hero* i *Lopinga achine* (załącznik IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG). Jedyne znane w Polsce stanowisko pluskwiaka *Nobis major* (= *Anaptus major*). Jego granice wpisane są całkowicie w opisaną wcześniej ostoję „Puszcza Solska”.

Cały odcinek drogi pomiędzy Sokołówką a Gromadą należy ponadto do rozległego korytarza ekologicznego „Roztocze” ciągnącego się od Roztocza Południowego aż po dolinę Wisły w okolicy Józefowa. Obejmuje on swym zasięgiem niektóre partie Roztocza oraz całą Puszcze Solską, Lasy Janowskie i Lasy Lipskie. Fragment tej doliny położony na zachód od opisywanej drogi proponowany jest do objęcia ochroną jako ostoja Natury 2000 (obszar specjalnej ochrony ptaków „Staw Boćków” – PLB060016). Ochronie podlegałby tu fragment doliny Poru wraz ze Stawem Boćków. Fragment doliny Poru, który przecina droga nr 835 nie został jednak włączony do tego obszaru chronionego. Ostoja ta nie będzie więc graniczyła bezpośrednio z opisywaną Inwestycją, choć stanowi ona obszar wyróżniający się pod względem przyrodniczym na tle krajobrazu rolniczego Wyżyny Lubelskiej. W odległości 300-400 m na zachód od odcinka Frampol – Korytków Mały, położony jest Park Krajobrazowy Lasy Janowskie, w większej odległości, ponad 6 km na wschód od roztoczańskiego odcinka opisywanej drogi, położony jest Szczepieszyński Park Krajobrazowy.

Najważniejszymi ekosystemami, dla których ochrony powołane zostały wszystkie wymienione ostoje są zbiorowiska leśne i obszary bagienne wraz z zamieszkującą je fauną puszczańską i bagienną. Planowana Inwestycja, związana z modernizacją istniejącej drogi, nie wkroczy w żadne z wymienionych siedlisk. Nie spowoduje ona tym samym uszczuplenia powierzchni cennych siedlisk roślin i zwierząt. Kluczowa, jeśli chodzi o siedliska jest tu ochrona Bagna Rakowskiego stanowiącego jeden z trzech fragmentów specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Uroczyska Lasów Janowskich” (PLH060031). Obszar ten przylega na niewielkim odcinku do opisywanej drogi, jednak zasadnicza część Bagna obejmująca zbiorowiska torfowisk wysokich i przejściowych a także otaczające je bory bagienne znajduje się ok. 400 m na zachód od pasa drogowego. Tereny otwarte Bagna są odizolowane od drogi wąskim pasem lasu. Wpływ drogi na najcenniejsze zbiorowiska roślinne a także zamieszkujące je zwierzęta jest więc ograniczony. Dla zwierząt spotykanych w części przylegającej do drogi ustanowiony zostanie okres ochronny, w którym nie powinny być prowadzone prace przy użyciu ciężkiego sprzętu. Zapewni to ochronę zwierząt w okresie lęgowym, kiedy ich populacje są najbardziej narażone na wpływ prac budowlanych. Hałas, zanieczyszczenia powietrza oraz intensywne prace budowlane w pasie drogowym nie będą zatem znacząco wpływać na faunę i florę tego terenu. Dla funkcjonowania tego obszaru chronionego kluczowe jest natomiast zachowanie prawidłowych stosunków wodnych.

Dla obydwu obszarów specjalnej ochrony ptaków „Lasy Janowskie” i „Puszcza Solska” najważniejsze jest oddziaływanie opisywanej drogi jako bariery utrudniającej chronionym gatunkom zwierząt migracje pomiędzy różnymi częściami tego obszaru. Rozbudowa drogi nie zmieni zasadniczo nasilenia tego oddziaływania. Zmieni się natomiast w niewielkim stopniu jego charakter. Modernizacja drogi wpłynie bowiem na wzrost prędkości pojazdów, które się będą po niej poruszały, co z kolei zwiększy prawdopodobieństwo kolizji ze zwierzętami. Z drugiej strony zwiększenie liczby przepustów oraz udrożnienie i ulepszenie przepustów istniejących oraz budowa barier naprowadzających w kluczowych obszarach podmokłych umożliwi większej ilości zwierząt (głównie płazów i małych ssaków) bezpieczne pokonanie tej bariery. W efekcie prac

związanych z planowaną modernizacją drogi, nie ulegnie zatem zasadniczej zmianie nasilenie oddziaływania tego obiektu na faunę i florę opisywanych obszarów chronionych.

Pewne negatywne oddziaływanie związane będzie natomiast z etapem prac budowlanych, kiedy to, poprzez obecność ciężkiego sprzętu, nasiloną będzie presja człowieka na tereny bezpośrednio sąsiadujące z opisywaną drogą. Należy jednak podkreślić, że najcenniejsze gatunki ptaków, ze względu na które powołane zostały oba obszary specjalnej ochrony ptaków („Lasy Janowskie” i „Puszcza Solska”) to gatunki puszczańskie (bocian czarny, gadożer, głuszc, orlik krzykliwy, puchacz, trzmielojad, lelek, bielik, cietrzew, żuraw, kania czarna, sóweczka) mające swoje stanowiska lęgowe w głębi lasów, w najbardziej niedostępnych fragmentach tych obszarów. Wobec tego krótkotrwałe natężenie presji człowieka na najbliższe otoczenie drogi, związane z realizacją Inwestycji, nie wpłynie negatywnie na te gatunki ani na ich siedliska.

Obszar specjalnej ochrony ptaków „Staw Boćków”, ze względu na dużą odległość od obszaru Inwestycji nie będzie narażony na jej wpływ. Wprawdzie Staw Boćków jest częścią całej doliny Poru, więc oddziaływanie na faunę tej doliny, którą przecina opisywana droga, może mieć wpływ również na ten obszar chroniony, to jednak ze względu na brak cennych siedlisk ptaków w bezpośrednim otoczeniu drogi opisywana Inwestycja nie będzie oddziaływać na populacje najcenniejszych gatunków zamieszkujących Staw Boćków. Ograniczenie wpływu Inwestycji na pozostałe gatunki chronione zapewni zastosowanie okresu ochronnego w czasie wyprowadzania lęgów przez ptaki wodno-błotne.

Zarówno Park Krajobrazowy Lasy Janowskie jak i Szczebrzeszyński Park Krajobrazowy a także wszystkie pomniki przyrody zlokalizowane są poza zasięgiem bezpośredniego oddziaływania opisywanej Inwestycji. W związku z tym realizacja opisywanego przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na te obiekty chronione.

Znaczącym i cennym elementem krajobrazu kulturowego są kapliczki i krzyże przydrożne. W przypadku niektórych obiektów, poszerzenie pasa drogowego będzie kolidować z położeniem tych obiektów. Koncepcja rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 835 nie przewiduje rozbioru żadnego zabytkowego obiektu, przewiduje natomiast przeniesienie krzyży drewnianych, krzyża metalowego i kapliczek murowanych (w tym 1 wpisana do rejestru zabytków). Przenoszenie przydrożnych krzyży nie stanowi dużego zagrożenia, natomiast w przypadku kapliczek, figur i krzyży na murowanych postumentach może sprawiać pewne trudności w zachowaniu integralności przenoszzonego obiektu. Na zmianę lokalizacji krzyży i kapliczek w przypadku kiedy objęte są one ochroną konserwatorską, będzie konieczne uzyskanie zgody Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Zmiana lokalizacji przydrożnych krzyży i kapliczek nie wpłynie negatywnie na ich wartość zabytkową i nie zmieni w znaczący sposób krajobrazu kulturowego, w którym są osadzone.

W przypadku wystąpienia znalezisk archeologicznych, w trakcie realizacji przedsięwzięcia, lub odkrycia przedmiotu co do którego będzie istniało przypuszczenie, że jest on zabytkiem prace przy przebudowie drogi zostaną wstrzymane, znalezisko zostanie zabezpieczone przy użyciu dostępnych środków oraz niezwłocznie zgłoszone do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie określenia rzeczywistego oddziaływania ruchu drogowego na klimat akustyczny terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy zagrodowej, która będzie stanowiła podstawę do wyboru zabezpieczeń akustycznych budynków, określenia rzeczywistego oddziaływania ruchu drogowego na jakość powietrza oraz rzeczywistego oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe poprzez określenie zawartości węglowodorów ropopochodnych oraz zawiesin ogólnych na wylocie urządzeń oczyszczających wody opadowe z wiaduktu nad linią LHS.

Analiza wykona będzie w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Wyniki analizy określą czy konieczne będzie zastosowanie dodatkowych urządzeń zabezpieczających. W sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane standardy

jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedsięwzięcie nie jest przedsięwzięciem zaliczanym do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, nie będzie oddziaływać transgranicznie z uwagi na lokalny charakter inwestycji i znaczne oddalenie od granic kraju, wobec tego nie ma konieczności określania w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków dotyczących tych zagadnień.

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

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Z uwagi na to, że liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w związku z art. 46 a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, o niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione poprzez obwieszczenie zamieszczone na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu wydającego decyzję, w siedzibie Inwestora, w urzędach miast i gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, pod adresem: <http://www.lublin.rdos.gov.pl>.

Zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wiąże organ wydający decyzje o których mowa w art. 46 ust.4 ustawy Prawo ochrony środowiska i stanowi załącznik do wniosku o wydanie tych decyzji. Zgodnie z zapisami art. 46 ust. 4b i 4c ustawy Prawo ochrony środowiska wniosek ten powinien zostać złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiegać będzie etapowo oraz nie zmienia się warunki określone w niniejszej decyzji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

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



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie
Beata Sielewicz

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, ul. Turystyczna 7a, 20-075 Lublin
2. Urząd Gminy Wysokie, Turobin, Goraj, Chrzanów, Biłgoraj
3. Urząd Miasta Biłgoraj, Urząd Miejski we Frampolu
4. pozostałe strony zgodnie z art.49 Kpa
5. aa.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie i w Biłgoraju.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Droga wojewódzka Nr 835 relacji Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska, planowana do rozbudowy na odcinku od km 43+750 do km 70+750 oraz od km 72+800 do km ok. 85+860 położona jest w przeważającej części na terenie gminy Turobin, ponadto droga przebiega przez gminę Wysokie w obrębie powiatu lubelskiego przez gminy: Goraj, Frampol, Biłgoraj w obrębie powiatu biłgorajskiego oraz gminę Chrzanów w rejonie powiatu janowskiego. Odcinek drogi od km 85+860 do km 85+972,43 stanowi nawiązanie do projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 835 z projektowaną północną obwodnicą Biłgoraja.

Na odcinku od m. Wysokie do m. Frampol przebiega przez tereny rozproszonej zabudowy poszczególnych miejscowości, tereny uprawne, łąki i pastwiska. Tereny leśne występują na odcinku od km ok. 45+600 do km ok. 56+500. Odcinek ten przecinają dwie rzeki: Por na km 51+963 oraz Biała Łada na km 66+313. Droga ta na odcinku od m. Frampol do m. Biłgoraj przebiega przez obszary leśne oraz tereny uprawne. Od km ok. 72+800 do km ok. 75+500 droga położona jest w sąsiedztwie Parku Krajobrazowego Lasy Janowskie. Od km ok. 79+200 do km ok. 83+000 droga przecina obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) „Puszcza Solska” (PLB060008). Od km 72+500 do km 75+500, obszar ten przylega do drogi od strony zachodniej od km 67+500 do km 78+300 przylega do drogi od strony wschodniej.

Planowany do rozbudowy odcinek drogi jest w stanie niezadowalającym lub złym. Konstrukcja jezdni nie ma wymaganej nośności, ponadto na całym odcinku drogi występują liczne spękania zmęczeniowe, termiczne, koleiny i wyboje. Spękania podłużne i poprzeczne nawierzchni jezdni, pęknięcia oraz głębokie ubytki w warstwach konstrukcyjnych przedmiotowej drogi stwarzają istotne zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników drogi i są poważnym źródłem hałasu, jaki emitują poruszające się z dużą prędkością pojazdy. Warstwa ścieralna konstrukcji jest w dużym stopniu wypolerowana co powoduje znaczne pogorszenie właściwości przeciwpoślizgowych drogi. Brak umocnionych poboczy utrudnia bezpieczne poruszanie się pieszych i rowerzystów, a także zatrzymywanie się pojazdów, które zmuszone są do postojów na pasach jezdni, stwarza to istotne zagrożenie dla uczestników ruchu. Powierzchnia zajmowana przez pas drogowy zajmuje w gminie: Wysokie – 19 ha, Turobin – 43,7 ha, Chrzanów – 2,8 ha, Goraj – 40 ha, Frampol – 15,4 ha, Biłgoraj – 15,4 ha.

Podstawowe parametry techniczno - użytkowe rozbudowywanej drogi:

- kategoria drogi – droga wojewódzka klasy Gp, 1x2 pasy ruchu
- prędkość projektowa - $v = 80$ km/h
- prędkość miarodajna - $v = 100$ km/h
- przyjęta kategoria ruchu - KR4
- nośność nawierzchni - 115 kN/oś
- nawierzchnia jezdni z SMA o szerokości 7,00 m
- pobocza utwardzone o nawierzchni z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, szerokości 1,50 m
- chodniki z kostki betonowej, wyspy i azyle
- zatoki autobusowe po lewej i prawej stronie jezdni, wykonane z betonu cementowego
- drogi serwisowe z kruszywa lub betonu asfaltowego
- odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów przydrożnych (odpływowych lub bezodpływowych), którym po odmuleniu i oczyszczeniu zostanie przywrócona ich podstawowa funkcja
- zjazdy indywidualne na posesje wykonane z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, w granicach istniejącego pasa drogowego
- drogi powiatowe, gminne i zjazdy publiczne z betonu asfaltowego

Droga wojewódzka Nr 835 na omawianym odcinku posiada powiązania z 1 drogą wojewódzką, 14 drogami powiatowymi, 26 drogami gminnymi a także licznymi drogami zjazdowymi na posesje lub pola.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się przede wszystkim częściową rozbiorę istniejącej warstwy ścieralnej nawierzchni bitumicznej jezdni poprzez mechaniczne frezowanie górnej warstwy asfaltowej w miejscach wyraźnych odkształceń nawierzchni i głębokich spękań oraz wynikającą z warunku możliwości wbudowania projektowanych warstw konstrukcji wzmocnienia nawierzchni, na poszerzeniach jezdni wykonanie koryta i ułożenie podbudowy z kruszywa wraz z zagęszczeniem warstw o odpowiednich grubościach, asfaltowej warstwy wiążącej i ścieralnej dla osiągnięcia wymaganej nośności 115 kN/oś przy założonej kategorii ruchu KR4, przebudowę i utwardzenie istniejących poboczy gruntowych do szerokości 1,50 m kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie, ułożenie nowoprojektowanych warstw bitumicznych na istniejącej nawierzchni jezdni przeznaczonej do wzmocnienia, budowę nowych i rozbudowę istniejących zatok autobusowych i peronów, budowę ciągów pieszych, budowę dróg serwisowych, budowę i rozbudowę włączeń dróg gminnych i powiatowych, budowę zjazdów indywidualnych na posesje oraz zjazdów na pola wykonanych z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu powierzchniowego odwodnienia korpusu drogowego, przebudowę przepustów drogowych w dostosowaniu do projektu rozbudowy drogi, wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego zgodnie z nowym projektem stałej organizacji ruchu dla przebudowywanego odcinka drogi, przebudowę lub zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z rozbudowywaną drogą czyli: przepustami, siecią elektroenergetyczną, teletechniczną, wodociagową i gazową, przesunięcie kolidujących z układem drogowym kapliczek i krzyży przydrożnych, poprawę widoczności i odwodnienia na drodze poprzez wycinkę dziko porastających pobocze i rowy drzew i krzewów, zniesienie barier architektonicznych w obrębie projektowanego odcinka drogi.

Analizowany w opracowaniu wariant Inwestycji polegający na przebiegu drogi po jej dotychczasowym śladzie jest jedynym racjonalnym wariantem dla tego przedsięwzięcia. Przesunięcie drogi na wschód lub zachód od obecnego przebiegu, na każdym odcinku, wywierałoby znacznie większą presję na środowisko przyrodnicze, kulturowe i społeczne niż będzie to miało miejsce przy zachowaniu obecnej lokalizacji drogi.

Wpływ planowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 835 na szatę roślinną tego terenu związany jest przede wszystkim z planowanym wycięciem części roślinności drzewiastej, występującej wzdłuż drogi. Jest to związane z koniecznością poszerzenia jezdni i poboczy oraz wycinką drzew zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego. Zasadniczo prace nie powinny jednak wychodzić poza obręb pasa drogowego w związku z czym zniszczenia te występować będą jedynie w wyjątkowych przypadkach.

Oddziaływanie inwestycji na jakość powietrza, w okresie jej realizacji, nie będzie miało większego wpływu na teren poza granicami placu budowy i tras transportowych i będzie ograniczone do okresu realizacji inwestycji. Uciążliwości w zakresie hałasu w okresie realizacji inwestycji będą występowały lokalnie i okresowo; oddziaływanie w tym zakresie zakończy się z chwilą zakończenia przebudowy drogi. Uciążliwość hałasowa będzie minimalizowana poprzez wprowadzenie barier akustycznych w postaci tzw. cichej nawierzchni, nasadzeń zieleni dźwiękoizolacyjnej, ograniczenia prędkości oraz zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych.

Proces odzysku odpadów jak również przyjęte rozwiązania gospodarki odpadami – klasyfikacja, segregacja, magazynowanie i zagospodarowanie odpadów będą prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Odwodnienie planowanego do rozbudowy odcinka drogi nr 835 będzie odbywało się powierzchniowo poprzez system obustronnych rowów odpływowych. Jedynie na odcinku od km 85+548 do km 85+825 zaprojektowano kanalizację deszczową, której zadaniem jest zbieranie wód opadowych z wiaduktu nad linią kolejową LHS.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 wpłynie pozytywnie na istniejący układ komunikacyjny. Realizacja Inwestycji usprawni ruch pojazdów poprzez poprawę stanu technicznego nawierzchni i usunięcie zniszczeń, spękań w istniejącej drodze, a jednocześnie zapewni bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi, w tym pieszych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
Lublin
Beata Siewick