

BURMISTRZ FRAMPOLA  
ul. Radziecka 8  
29-440 Frampol

GENERALNA DYREKCJA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
ODDZIAŁ W LUBLINIE  
Otrzymano nr .....  
DNIA: 2010-04-30  
SKIEROWANO DO  
Pion .....  
Wydział .....

Frampol, 29 kwietnia 2010r.

Znak: RG.7624-6/09/10

## DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 73, art. 75 ust.1 pkt 4 i ust. 4 oraz art. 82 i art. 85 ust.1 i 2 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), a także § 3ust. 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 ze zm.) w związku z art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na Budowie obwodnicy miejscowości Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

### ustalam

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa według wariantu IVA i jednocześnie:**

#### I. określám:

##### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Projektowanym przedsięwzięciem jest budowa obwodnicy miejscowości Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa. Planowana do budowy droga zlokalizowana będzie na terenie gminy Frampol i gminy Dzwola, województwo lubelskie.

Parametry techniczne projektowanej drogi będą następujące:

- klasa drogi GP (główna ruchu przyspieszonego);
- prędkość projektowa: teren niezabudowany 80km/h;
- prędkość miarodajna: teren niezabudowany 100km/h;
- przekrój normalny:
  - liczba jezdni – 1
  - liczba pasów – 2
  - szerokość jezdni łącznie – 9,00m

P-4  
MK  
30.04.2010



- pas ruchu – o szerokości 2x3,50m
  - opaska bitumiczna – o szerokości 2x1,00m
  - pobocza gruntowe – o szerokości 2x1,50m
  - pochylenia poprzeczna nawierzchni na odcinkach prostych  $i=2\%$  (przekrój daszkowy);
  - pochylenia poprzeczne poboczy ziemnych: na trasie zasadniczej, drogach bocznych  $i=8\%$ .
- Projektowany przebieg drogi krajowej Nr 74 – obwodnica m. Frampol ma przede wszystkim za zadanie wyprowadzić poza zabytkowe centrum Frampola głównie ruchu tranzytowego, który w chwili obecnej odbywa się poprzez środek miejscowości po drodze krajowej nr 74. Realizacja przedmiotowej inwestycji wpłynie tym samym na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicach miasta i podniesienia komfortu życia mieszkańców Frampola. . Odciaży miejscowość Frampol leżącą obecnie po obu stronach istniejącego przebiegu DK 74.

**2. 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:**

- Bazę sprzętową należy zlokalizować z dala od zabudowy mieszkaniowej;
- W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej roboty budowlane oraz prace związane z konserwacją i utrzymaniem drogi należy prowadzić w porze dziennej;
- Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie może powodować przekroczeń standardów jakości powietrza;
- Roboty należy prowadzić w okresach o niskich stanach wód podziemnych i niskich opadach atmosferycznych;
- Zaplecza budowy, bazy sprzętu (tymczasowe składy materiałów i paliw) nie należy lokalizować w obszarach wrażliwych na zanieczyszczenia wód podziemnych (obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych);
- Zaplecza budowy należy utwardzić, wyposażyć w sanitariaty, a ścieki bytowe ujmować w szczelne zbiorniki bezodpływowe, okresowo opróżniane przez uprawnione podmioty;
- Właściwie utrzymywać system odwodnienia drogi (rowy przydrożne, przepusty, zbiorniki retencyjne);
- Należy ograniczyć stosowanie chemicznych środków do zimowego utrzymania dróg, zastępując je środkami przyjaznymi środowisku;
- Sposób postępowania z wytworzonymi odpadami powinien być zgodny z ustawą o odpadach;
- Należy stosować takie surowce i produkty a roboty ograniczyć do takiego stopnia by zminimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
- Wytworzone odpady powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi w miejscu realizacji inwestycji. W sytuacjach, gdy jest to niemożliwe odpady powinny zostać unieszkodliwione. Unieszkodliwianie poprzez składowanie mogą zostać wyłącznie odpady, których unieszkodliwianie w inny sposób nie jest możliwe;
- Odpady niebezpieczne, jakie mogą powstawać w ramach robót budowlanych, należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się unieszkodliwianiem;



- Należy ograniczać przestrzenne zajmowanie i przekształcenie środowiska przyrodniczego do niezbędnego minimum. Wybierając lokalizację dróg technicznych a także rozmieszczając czasowe miejsca gromadzenia odpadów, miejsca lokalizacji niezbędnej infrastruktury oraz przetrzymywania pojazdów i maszyn budowlanych, należy możliwie w maksymalnym stopniu chronić okoliczną roślinność;
- 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: właściwe 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;
- W celu zminimalizowania negatywnych oddziaływań inwestycji na powierzchnię terenu, a zwłaszcza na gleby występujące w bezpośrednim otoczeniu drogi, wskazana jest szczególna dbałość o należyty stan i zabezpieczenie sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych;
- Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonać poza okresem wegetacyjnym roślin oraz sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od końca lutego do początku września);
- 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. Wszystkie drzewa, których pnie mogą być w czasie realizacji prac budowlanych narażone na uszkodzenia mechaniczne, należy zabezpieczyć przez owinięcie do wysokości 1,6-2,0m matami ze słomy, mocowanymi drutem lub syntetycznym sznurkiem, co 40-50 cm od siebie. Dodatkowo od strony szczególnego zagrożenia należy oszalować pnie deskami;
- W przypadku prowadzenia robót ziemnych (wykopów) w zasięgu korony drzew (a co za tym idzie 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 1-1,5 m licząc od powierzchni gruntu. Odsłonięte korzenie powinny być przycięte pod kątem prostym od ich osi ostrym narzędziem a powierzchnia przycięć zabezpieczona środkiem impregnującym;
- W strefie do 10m od pnia drzewa nie można składować cementu, kruszywa, olejów, paliw i innych materiałów budowlanych;
- Aby zrekomensować wycinkę drzew i krzewów oraz poprawić estetykę krajobrazu zaleca się wykonanie dodatkowych nasadzeń. Nasadzenia powinny uwzględniać szczegółowe rozwiązania drogowe (w tym dostępność terenu) oraz zalecenia wynikające z bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Przy nasadzeniach nie należy wprowadzać gatunków mogących stanowić zagrożenia dla rodzimej flory (gatunki pochodzenia obcego, mające charakter inwazyjny, których wprowadzenie spowoduje negatywne oddziaływania na siedliska znajdując się w rejonie inwestycji);



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

- Wybudować ekran akustyczny po północnej stronie obwodnicy na odcinku o orientacyjnej lokalizacji od km 2+745 do km 2+895 o długości ok.150 m i wysokości ok. 2,5m;
- Zastosować nawierzchnie SMA o ziarnistości 0/9 od km 2+558 do ronda na skrzyżowaniu na rondzie oraz na odcinku południowym drogi wojewódzkiej wchodzącej w zakres opracowania, o łącznej długości odcinków wynoszącej ok. 210m;
- Rozwiązania projektowe przedsięwzięcia powinny zapewnić dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu, określonego dla terenów podlegających ochronie akustycznej;
- Należy stosować sposoby odwodnienia drogi opierające się na systemie odkrytych rowów trawiastych;
- Proponowany sposób odprowadzania wód opadowych nie może powodować pogorszenia stanu czystości wód podziemnych;
- Lokalizacje, ilość i wielkość przepustów pod drogą, zbiorników retencyjnych o charakterze infiltracyjno –odparowującym zaprojektować w sposób pozwalający na bezpieczne odprowadzenie i gromadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do nich zlewni, w sposób nie powodujący negatywnego oddziaływania na grunty osób trzecich;
- Należy dążyć aby zbiorniki retencyjne lokalizować na terenie gdzie znajdują się grunty względnie dobrze przepuszczalne a zwierciadło wód zalega, co najmniej na głębokości 2,5 m ppt;
- W rowach drogowych i zbiornikach retencyjnych na odcinku drogi w km 2+700–3+400 oraz na projektowanej w tym rejonie łącznicy z drogą powiatową należy zamontować np. geowłókninę za względu na płytkie zaleganie wód podziemnych;
- Sposób odwodnienia projektowanej drogi nie może powodować negatywnego oddziaływania na grunty osób trzecich;
- W celu zmniejszenia efektu bariery, należy przystosować budowane przepusty, tak aby pełniły funkcje przejść dla zwierząt i mogły zapewnić swobodne przemieszczanie się zwierząt w poprzek drogi;
- Przepusty pełniące rolę przejść dla zwierząt małych i płazów należy wykonać w kilometrażu: 0+899, 1+988, 2+450, 3+039, 3+660. Role przejścia pełnić będzie także wiadukt nad drogą gruntową w km 1+863;

- Średnica przepustów pełniących rolę przejścia dla zwierząt nie może być mniejsza niż 1,5m. Każdy z przepustów musi być wyposażony w półki o minimalnej szerokości około 50 cm, które w sposób płynny muszą się łączyć się z gruntem przy wlocie przepustu. Powierzchnia półek powinna być pokryta materiałem pochodzenia naturalnego (piasek, glina, żwir, kamienie);
- W pobliżu przepustów pełniących rolę przejścia dla zwierząt, należy zamontować ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów i małych ssaków. Ogrodzenia naprowadzające mogą być wykonane z prefabrykatów (betonowych, z tworzywa sztucznego lub metalu), o przekroju w kształcie zbliżonym do litery „C” lub z siatek z tworzywa sztucznego o średnicy oczek <0,5cm. 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 powierzchnie ziemi na głębokość, co najmniej 10cm. Na zakończeniach skrajnych, ogrodzenia muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia – najlepiej w postaci załamań w kształcie litery „U” zwróconych w kierunku przepustów. Ogrodzenia powinny być lokalizowane wzdłuż podstawy nasypów szczelnie łączone z wylotami przepustów. Długość płotków powinna wynosić po 50 m od przepustu w obie strony. Płotki powinny być ustawione wzdłuż drogi po jej obu stronach;
- Ekran akustyczny powinien być wykonany w taki sposób, aby ograniczyć kolizje ptaków z ekranami w przypadku montowania ekranów przezroczystych należy zastosować na nich nadruk w formie pasów lub inne rozwiązania skutecznie minimalizujące zderzenia ptaków z ekranami;

**4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:**

Omawiane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r., Prawo ochrony środowiska.

**5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:** nie dotyczy.

**II. Nie stwierdzam konieczności:**

**1. wykonania kompensacji przyrodniczej**

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

**III. Nakładam obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

Na etapie eksploatacji monitoring w zakresie dotyczącym emisji hałasu należy prowadzić przez okres 2 lat (sesje pomiarowe 2 razy w roku), po oddaniu inwestycji do użytkowania począwszy od daty wykonania analizy porealizacyjnej, zgodnie z zalecaną metodyką



referencyjną w następujących punktach pomiarowych zlokalizowanych w rejonie skrzyżowania obwodnicy z drogą wojewódzką nr 835:

- PP1 – działka nr 655/4
- PP2 – działka nr 662
- PP4 – działka nr 1665
- PP6 – działka nr 1566
- PP7 – działka nr 1534
- PP8 – działka nr 1515

**IV. Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest zależna od wyników analizy porealizacyjnej, zawartej w punkcie VI.**

**V. Nie nakładam obowiązku:**

- 1. przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę;**
- 2. przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko;**

**VI. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowania rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.**

Analiza porealizacyjna powinna obejmować pomiary poziomu hałasu zgodnie z metodyką referencyjną wykonane łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu drogowego w miejscach wymienionych w pkt III sentencji oraz ocenę skuteczności podjętych działań ochronnych określonych w ppkt 3 sentencji a także określenie czy na podstawie wyników rzeczywistych pomiarów poziomu hałasu zachodzi konieczność zastosowania dodatkowych zabezpieczeń. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania w przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony w zależności od wartości stwierdzonych przekroczeń, lokalizacji obiektów podlegających ewentualnemu zabezpieczeniu i możliwości technicznych zastosowania konkretnych urządzeń zabezpieczających. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

**VII. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

#### **UZASADNIENIE**

Do Urzędu Miejskiego we Frampolu w dniu 1 kwietnia 2009r., wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, znak: GDDKiA-O/LU-P-2-ił-4111-0022/0008/07 z dnia 31 marca 2009r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **Budowie obwodnicy miejscowości**

**Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa.**  
Do wniosku dołączono m. in. kartę informacyjną planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 20 kwietnia 2009r., zostało wszczęte postępowanie w sprawie w/w inwestycji. Po rozpatrzeniu sprawy i zasięgnięciu opinii Starosty Biłgorajskiego (pismo znak: RO.7633-27/09 z dnia 27 kwietnia 2009r.), i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Biłgoraju (pismo znak: ONS-NZ.700/40/09 z dnia 15.05.2009r.), którzy uznali za wymagane opracowanie raportu oddziaływania na środowisko Burmistrz Frampola Postanowieniem znak: RG7624-6/09 z dnia 01.06.2009r., stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na **Budowie obwodnicym. Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa** a tym samym zobowiązał Wnioskodawcę do sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Pismem znak: GDDKiA-O/LU-P-4-mk-26/74 III/11/10 z dnia 22.02.2010r., skierowanym do Burmistrza Frampola wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa wraz z wersją elektroniczną oraz mapami ewidencyjnymi z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek wraz z terenem działek sąsiednich.

Zgodnie z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko stosownie do art. 77 ust.1 pkt 1 oraz pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) organ wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Lublinie oraz o opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Biłgoraju.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 26 marca 2010r., znak: RDOŚ-06-WOOS-6651/10-2-2/10/kpa wniósł o złożenie wyjaśnień do przesłanego raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy m. Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie pismem znak: GDDKiA O/Lu-P-4-mk-26/74III/20/10 z dnia 7 kwietnia 2010r., złożyła wyjaśnienia do zapytań przedstawionych w w/w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie .

W dniu 09 kwietnia 2010r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wydał Postanowienie znak: RDOŚ-06-WOOS-6651/10-2-3/10/kpa uzgadniające warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zwracając uwagę na warunki i działania jakie należy podjąć na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz na wymagania w projekcie budowlanym dotyczące ochrony środowiska.

Pismem znak: ONS-NZ.700/20/10 z dnia 03.03.2010r., Państwowy Inspektor Sanitarny w Biłgoraju wydał pozytywną opinię co do warunków realizacji przedsięwzięcia.

W oparciu o art. 75 ust. 4 stawy z dnia 3 października 2008r., 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.), pismem z dnia 24.02.2010r., Burmistrz Frampola wystąpił do Wójta Gminy Dzwola o określenie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia. Postanowieniem znak: OŚ.7642/4/10 z dnia 04 marca 2010r., Wójt Gminy Dzwola pozytywnie zaopiniował warunki realizacji przedsięwzięcia polegającego na Budowie obwodnicy m. Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa

W związku z art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni licząc od dnia podania informacji do publicznej wiadomości tj. od dnia 10.03.2010r. do



31.03.2010r., z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy, w tym ze złożonym przez wnioskodawcę wnioskiem i raportem oddziaływania na środowisko. O powyższym poinformowano przez obwieszczenie Burmistrza Frampola z dnia 24.02.2010r.:

- które zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego we Frampolu, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Dzwola a także przekazano do Inwestora.

- w którym zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), podano 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 o organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnienia, możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

W toku prowadzonego postępowania strony nie wniosły zastrzeżeń uwag i wniosków.

W raporcie dokonano analizy trzech wariantów inwestycyjnych wariant I, IIIA i IVA, wybranych spośród ośmiu wariantów wstępnie analizowanych w ramach koncepcji budowy obwodnicy m. Frampol. Przebieg trzech wybranych wariantów zlokalizowany jest po północnej stronie miasta.

#### WARIANT I

- przebieg obwodnicy Frampola w tym wariantcie jest zgodny z miejscowym planem zagospodarowania terenu,
- uwzględnia parametry techniczne przewidziane w opracowaniu pn. „Studium Techniczno-Ekonomiczne przebiegu drogi krajowej Nr 74 na odcinku Janów Lubelski – Frampol – Szczebrzeszyn – Zamość – Hrubieszów”,
- projektowana długość obwodnicy: 3,52003 km,
- powiązanie z terenem poprzez następujące skrzyżowania:
  - z drogą gminną (kl. L) w km 1+600 (budowa przejazdu drogowego),
  - skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+700,
  - rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+460,
  - skanalizowane z projektowaną obwodnicą wschodnią (kl. GP) w km 3+000,
- planowana zajętość terenu pod pas drogowy: 19,8 ha, z czego powierzchnia jezdni wraz z poboczami wynosi 4,3 ha,

#### WARIANT IIIA

- przebieg obwodnicy Frampola w tym wariantcie ustalony po zapoznaniu się z opiniami GDDKiA O/LU, Urzędu Miasta we Frampolu, Urzędu Gminy Dzwola, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, Zarządu Dróg Powiatowych w Biłgoraju, Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie; w stosunku do wariantu I (wyjściowego) zmianie uległ przebieg obwodnicy w okolicy projektowanej obwodnicy wschodniej - trasę przesunięto w kierunku wschodnim poza granice miasta Frampol. Przesunięto również poza granicę miasta w kierunku wschodnim fragment nowo projektowanego odcinka obwodnicy wschodniej przyszłej obwodnicy drogi wojewódzkiej długość projektowanej obwodnicy: 4,3088 km
- powiązanie z terenem poprzez następujące skrzyżowania:
  - skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+920,
  - z drogą gminną (kl. L) w km 1+920 (budowa przejazdu drogowego),
  - rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+780,



- rondo z projektowaną obwodnicą wschodnią (kl. GP) oraz istniejącą drogą powiatową nr 2910L (kl. Z) w km 3+220,
- planowana zajętość terenu pod pas drogowy: 24,6 ha, z czego powierzchnia jezdni wraz z poboczami wynosi 5,5 ha,
- jest to wariant uwzględniający budowę wschodniej obwodnicy Frampola w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 i optymalny pod względem wysokościowym (niższe nasypy w stosunku do wariantu VIII ze względu na ochronę planistyczną m. Frampol).

#### WARIANT IVA

- przebieg obwodnicy zbliżony lokalizacyjnie do przebiegu obwodnicy wg wariantu VIII, uwzględniający wymagania techniczne dla drogi klasy GP (minimalna odległość między skrzyżowaniami, wynosząca 1000 m). Zmianie uległy parametry geometryczne drogi (łuki kołowe), zlikwidowano skrzyżowanie typu rondo z projektowaną drogą wojewódzką nr 835 i projektowaną drogą powiatową nr 2910L natomiast zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 i projektowanym przełożeniem drogi powiatowej nr 2910L. Zmiany te znacznie poprawiły płynność projektowanej obwodnicy. Wariant IV spełnia wszystkie wymagania Dziennika Ustaw z 1999 r. Nr 43 poz. 430 dotyczące dróg krajowych klasy GP,
- długość projektowanej obwodnicy: 4,37639 km,
- powiązanie z terenem poprzez następujące skrzyżowania:
  - skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+819,
  - z drogą gminną (kl. L) w km 1+770 (budowa przejazdu drogowego),
  - rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+620,
  - skanalizowane z drogą powiatową nr 2910 (kl. Z) i z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 3+606,
- planowana zajętość terenu pod pas drogowy: 25,1 ha, z czego powierzchnia jezdni wraz z poboczami wynosi 5,6 ha,
- jest to wariant niezależny od budowy wschodniej obwodnicy Frampola w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 i optymalny pod względem wysokościowym (niższe nasypy w stosunku do wariantu WIV ze względu na ochronę planistyczną m. Frampol).

Autorzy raportu wskazali wariant IVA jako najbardziej korzystny do realizacji inwestycji z uwagi na oddziaływanie na klimat akustyczny i najmniejszą liczbę drzew do wycinki. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przychylnie się do stanowiska autorów raportu uzgodnił warunki realizacji omawianego przedsięwzięcia dla wariantu IVA.

Projektowana obwodnica miasta Frampol wg. Wariantu IVA o długości ok. 4,37639km przebiegać będzie przez grunty użytkowane rolniczo (grunt orne, sady) i przecinać będzie gleby klasy IIIa, IIIb, IVa i IVb, z wyraźną przewagą klasy III. Zabudowa mieszkaniowa w bliskim sąsiedztwie drogi zlokalizowana jest w początkowym fragmencie obwodnicy przy istniejącej drodze krajowej nr 74 (zabudowa zagrodowa) oraz w rejonie projektowanych skrzyżowań obwodnicy z drogą gminną i drogą wojewódzką nr 835.

W czasie realizacji przedsięwzięcia w bezpośrednim sąsiedztwie budowanego odcinka drogi mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace związane z planowaną inwestycją drogową prowadzone będą w porze dziennej natomiast baza sprzętowa zlokalizowana będzie z dala od zabudowy mieszkaniowej. Oddziaływanie to będzie miało charakter krótkotrwały.

Eksploatacja projektowanej obwodnicy będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na terenach zabudowy mieszkaniowej położonych w obrębie skrzyżowania projektowanej obwodnicy i drogi wojewódzkiej nr 835 będą występować niewielkie przekroczenia dopuszczalnego

poziomu hałasu. W celu zmniejszenia przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w rejonie zabudowy mieszkaniowej położonej po północnej stronie obwodnicy w rejonie skrzyżowania powstanie ekran akustyczny, który zapewni odpowiednie standardy jakości środowiska. W celu zminimalizowania efektu skumulowanego oddziaływania obwodnicy i drogi wojewódzkiej w miejscu ich skrzyżowania zostanie zastosowana tzw. „cicha nawierzchnia” – SMA o ziarnistości 0/9. Po zastosowaniu ww. zabezpieczeń przy zabudowaniach chronionych akustycznie, w świetle dokonanych w raporcie analiz, poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. W celu weryfikacji analiz akustycznych zawartych w raporcie należy przeprowadzić analizę porealizacyjną w zakresie rzeczywistego oddziaływania trasy i oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie miał charakter okresowy, niekumulujący się w środowisku, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem budowy.

Obszar, na którym zlokalizowana będzie inwestycja, według oceny jakości powietrza wykonanej przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie, znajduje się w strefie biłgorajsko-zamojskiej, która została zakwalifikowana do klasy A-strefy, w której stężenia substancji nie przekraczają poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych i poziomów długoterminowych. Z przedstawionej w raporcie analizy wpływu na jakość powietrza emisji spowodowanej przewidywanym ruchem pojazdów po projektowanej drodze wynika, że nie prognozuje się przekroczeń standardów jakości powietrza na obszarze poza pasem drogowym.

W fazie realizacji inwestycji na terenie zaplecza technicznego powstawać będą ścieki bytowe, gromadzone w przenośnych sanitariatach, które będą okresowo odbierane przez firmę serwisową świadczącą usługi w tym zakresie. Podczas realizacji inwestycji nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych.

Niekorzystne oddziaływania jakie mogą wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia związane będą z możliwością zanieczyszczenia wód podziemnych w wyniku uszkodzenia pracującego sprzętu i wycieku do gruntu substancji ropopochodnych. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia takiej sytuacji należy używać sprzętu sprawnego technicznie i przestrzegać instrukcji obsługi poszczególnych urządzeń. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być wyścielone materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, że w wodach odprowadzanych z obwodnicy nie będą przekraczane dopuszczalne stężenia zawiesin i węglowodorów ropopochodnych a zatem wody te spełnią wymagania, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z 2006r., (Dz. U . nr 137, poz.984, z późn. zm.). Sposób odwodnienia projektowanej drogi to odwodnienie powierzchniowe. Odprowadzenie wód odpadowych z jezdni obwodnicy przewiduje się poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków, umożliwiających spływ wody do rowów drogowych. Na projektowanym odcinku drogi brak jest naturalnych cieków oraz rowów melioracyjnych, do których można odprowadzać wody deszczowe z projektowanych jezdni.

Wody z rowów drogowych kierowane będą do zbiorników retencyjnych, z przepuszczalnym dnem, o charakterze infiltracyjno – odparowującym. Aby zmniejszyć retencyjność spływu wód deszczowych odprowadzanych do zbiorników, przewidziano w rowach trawiastych zastosowanie przed każdym z projektowanych zbiorników – przegrody piętrzącej o  $h=0,4$  m (na odcinkach rowów o dł. ok. 300m). Przegrody te zastosowano również w rowach drogowych. Projektowany system odwodnienia w postaci rowów drogowych i zbiorników retencyjnych wymaga bieżącej konserwacji, w tym w szczególności okresowego czyszczenia z osadów.

Analizy zawarte w raporcie wykazały, iż generalny przepływ wód gruntowych następuje od strony północnej (Roztocza), w kierunku południowym do cieków powierzchniowych występujących na południe od Frampola. Lokalizacja, ilość i wielkość przepustów pod drogą



oraz zbiorników retencyjnych powinna być ustalona w sposób pozwalający na bezpieczne odprowadzenie i gromadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do nich zlewni, bez powodowania szkód na gruntach osób trzecich. Również wody opadowe odprowadzane rowami przydrożnymi do projektowanych zbiorników nie mogą powodować szkód, podtopień na terenach sąsiednich.

Warunki gruntowo-wodne na terenie planowanej inwestycji są zróżnicowane, w podłożu występują piaski i pyły lessopodobne, lokalnie także gliny lodowcowe. Zwierciadło wód gruntowych zalega na zmiennej głębokości od 0,2 do 3,5 m ppt. Na odcinku od km 2+700 do 3+400 oraz na projektowanej w tym rejonie łącznicy z drogą powiatową wody podziemne występują na głębokości do 2 m. Według autorów raportu na tych odcinkach dla ochrony wód podziemnych należy zamontować w rowach drogowych oraz zbiornikach retencyjnych geowłókninę, w celu zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem płytko występujących wód podziemnych. Nie należy na tym obszarze lokalizować zaplecza budowy i magazynów materiałów budowlanych i sprzętu.

Inwestycja nie przecina zbiorników wód podziemnych rangi GZWP, objętych ochroną. Lokalizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać liczne odpady związane z robotami budowlanymi, ziemnymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Odpady powstające w procesie realizacji przedsięwzięcia zostaną w pierwszej kolejności poddane procesowi odzysku w granicach planowanej inwestycji do utwardzenia powierzchni pod planowane zjazdy lub zostaną przekazane osobom fizycznym do wykorzystania zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym zakresie. Odpady, które nie mogą być wykorzystane w obrębie planowanej inwestycji, będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach w sposób umożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie zostaną przekazane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na ich odbiór, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.

Z szacunkowego bilansu mas ziemnych wynika, że wystąpi zapotrzebowanie na masy ziemne w celu wykonania nasypu. Powstający humus zostanie zagospodarowany przez Wykonawcę w obrębie pasa drogowego w celu humusowania skarp i rowów oraz do urządzenia terenów zielonych. Ewentualny nadmiar humusu zostanie wywieziony poza teren inwestycji a następnie zostanie zagospodarowany zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. W wyniku funkcjonowania przedmiotowej inwestycji powstaną odpady, które będą okresowo usuwane z powierzchni drogi i terenów do niej przyległych za pomocą wyspecjalizowanego sprzętu a następnie zostaną poddane unieszkodliwianiu na składowisku odpadów. Z uwagi na rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich ilość, a także ze względu na właściwy sposób zagospodarowania wytworzonych odpadów nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów.

Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie inwestycji na zasoby przyrody ożywionej prace należy prowadzić w sposób, który będzie minimalizował te oddziaływania. Szczególną ostrożność należy zachować przy wykonywaniu prac w pobliżu drzew czy też dbałość o dobry stan techniczny urządzeń. Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy prowadzić w terminie nie kolidującym z sezonem lęgowym ptaków tj. od początku września o końca lutego. Budowa drogi stanowi poważne utrudnienie dla zwierząt – fizyczną (sztuczna modyfikacja terenu), jak również psychofizyczną (infrastruktura związana z utrzymaniem dróg, emisja hałasu, dodatkowe światła). Projektowana droga koliduje z lokalnymi korytarzami zwierząt. Aby zminimalizować to oddziaływanie należy dostosować część infrastruktury drogowej w sposób, który umożliwi zwierzętom (głównie małym oraz płazom), swobodne przemieszczanie się w poprzek drogi. Działania te zostaną zminimalizowane przez przystosowanie przepustów do pełnienia roli przejść dla zwierząt (montaż płotków naprowadzających).

W zasięgu bezpośredniego potencjalnego oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na środowisko nie występują obszary Natura 2000. W rejonie inwestycji występują obszary Natura 200: PLB 060005 Lasy Janowskie (odl. ok. 1,1km), PLB 060008 Puszcza Solska (odl.ok.3km), PLH 060031 Uroczyska Lasów Janowskich (odl. ok. 3 km), PLH Uroczyska Puszczy Solskiej (odl. ok.3,7 km), oraz Park Krajobrazowy Lasy Janowskie i Szczebrzeszyński Park Krajobrazowy. Nie przewiduje się potencjalnego znaczącego oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 i inne obszary chronione. Przedsięwzięcie to nie wpłynie negatywnie na stan siedlisk oraz siedlisk gatunków, dla ochrony, których wyznaczono ww. obszary oraz na spójność Sieci Natura 2000. Nie nakłada się zatem obowiązku zapewnienia kompensacji przyrodniczej.

Analiz i ocen dokonano na podstawie raportu oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji oraz opinii organów uzgadniających przed wydaniem decyzji.

Dane dostarczone przez Inwestora w trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko pozwalają stwierdzić, iż w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę nie przewiduje się potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko nie jest koniecznej ze względu na usytuowanie inwestycji poza obszarami wymaganymi specjalnej ochrony wynikającej z występowania gatunków cennych przyrodniczo oraz z powodu braku przesłanek dotyczących kumulowania się oddziaływania inwestycji z innymi przedsięwzięciami.

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

Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r., Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm) decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa (wniosek inwestora z dnia 20 kwietnia 2010., znak: GDDKiA-O/LU-P-4-mk-26/74III/ 24/10), ze względu na ważny interes społeczny polegający na potrzebie niezwłocznego rozwiązania problemu komunikacji w tym rejonie i ważny interes strony.

Budowa obwodnicy pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z zabytkowej miejscowości a tym samym wpłynie na poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg oraz będzie miała zdecydowany wpływ na rozwój regionu i kraju (zwiększy się atrakcyjność inwestycyjna i turystyczno-rekreacyjna regionu Polski Wschodniej). Niebezpieczeństwo niedotrzymania terminów realizacji inwestycji zgodnie z założonym harmonogramem pozbawi nasz region ważnej inwestycji, której ranga będzie stopniowo wzrastać wraz ze wzrostem ruchu osobowo -ciężarowego w kierunku wschodniej granicy państwa. Zadanie pn. „Budowa obwodnicy m. Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74 Janów Lubelski – granica państwa” jest objęte Programem Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 w ramach Priorytetu IV Infrastruktura transportowa i Działania IV Infrastruktura drogowa (M.P. Nr 62, poz. 547, nr POPW 4.1-2 na liście projektów indywidualnych). Zgodnie z harmonogramem przygotowania inwestycji jej realizacja przewidziana jest na okres: marzec 2011 – październik 2012. Niedotrzymanie terminów zawartych w PreUmowie grozi utratą środków unijnych.



Przedmiotowa inwestycja ma strategiczne znaczenie dla regionu Polski Wschodniej, wynikające z włączenia państw Europy Środkowej i Wschodniej do Unii Europejskiej. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewni pełne wykorzystanie środków przyznanych już na ten cel z Unii Europejskiej, objętych szczególnym reżimem w zakresie terminów realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych, co w konsekwencji pozwoli na przygotowanie inwestycji do realizacji bez zagrożenia ich utraty.

Efektem realizacji inwestycji ( obwodnica m. Frampol) według wariantu IV A będzie:

- Poprawa warunków bytowych i bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości Frampol mieszkających wzdłuż obecnego przebiegu drogi krajowej nr 74 oraz innych uczestników ruchu w południowo-wschodniej Polsce.
- Poprawa klimatu akustycznego i stanu powietrza atmosferycznego oraz stanu wód i gleb w rejonie obecnego przebiegu drogi krajowej nr 74,
- Skrócenie czasu podróży w ruchu tranzytowym w rejonie południowo-wschodniej Polski w kierunku na Ukrainę.
- Wylimitowanie ruchu tranzytowego szczególnie pojazdów ciężarowych z obszarów zabudowanych miejscowości Frampol położonych wzdłuż obecnego przebiegu drogi krajowej nr 74. Układ urbanistyczny Frampola wraz zabudową mieszkalną i gospodarczą został wpisany do rejestru zabytków i podlega prawnej ochronie konserwatorskiej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 23 lipca 2003r., o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (DZ.U.z2003R. Nr 162, poz. 1568 z późn.zm.). Mając na uwadze ochronę tak unikatowego miasta , przebieg trasy krajowej nr 74 będzie wyprowadzony poza cenne tereny objęte ochroną konserwatorską.
- Poprzez stworzenie korzystniejszych warunków ruchu nastąpi zmniejszenie zużycia paliw i zmniejszenie ilości emitowanych do atmosfery spalin oraz poprawa warunków ruchu turystycznego w kierunku na Roztocze.

**Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.**

## **POUCZENIE**

Z uwagi na to, że liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. Ustawy z dnia 14 czerwca 1960r., Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm) w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r., o niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione poprzez obwieszczenie w siedzibie organu wydającego decyzję – Urząd Miejski Frampol, ul. Radzięcka 8, 23-440 Frampol, w siedzibie Urzędu Gminy Dzwola, 23-304 Dzwola a także w siedzibie Inwestora – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin w sposób zwyczajowo przyjęty, a także w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego we Frampolu pod adresem [www.frampol.bip.lublin.pl](http://www.frampol.bip.lublin.pl)

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

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zamościu za pośrednictwem Burmistrza Frampola w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje wymienione w art. 72 ustawy z dnia 3 października 2008r., i stanowi załącznik do wniosku o wydanie tej decyzji. Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniały się warunki określone w niniejszej decyzji.



Burmistrz Frampola  
mgr Art. Stanisław Niszczyński

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z ar. 82 ust. 3 ustawy ooś.

Otrzymują:

1. Wnioskodawca - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie  
ul. Ogrodowa 21  
20-075 Lublin,
2. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie  
ul. Magnoliowa 4  
20-143 Lublin
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Biłgoraju  
ul. Gen. H. Dąbrowskiego 15  
23-400 Biłgoraj
3. Wójt Gminy Dzwola  
23-304 Dzwola



**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy  
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa  
w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko  
(Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.)**

Przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy m. Frampol, w ciągu drogi krajowej Nr 74 Janów Lubelski – granica państwa. Planowana do budowy droga zlokalizowana będzie na terenie gminy Frampol oraz gminy Dzwola województwo lubelskie.

Parametry techniczne:

- projektowanej obwodnicy m. Frampol w ciągu drogi krajowej Nr 74 według wariantu rekomendowanego ( Wariant IVA):
  - szerokość w liniach rozgraniczających min. 25 m,
  - droga klasy GP (Główna ruchu przyspieszonego)
  - prędkość projektowana: teren niezabudowany 80 km/h
  - prędkość miarodajna: teren niezabudowany 100 km/h
  - przekrój normalny:
    - liczba jezdni – 1
    - liczba pasów – 2
    - szerokość jezdni łącznie – 9,00 m
    - pas ruchu – o szerokości 2x3,50 m
    - opaska bitumiczna – o szerokości 2x1,00 m
    - pobocza gruntowe – o szerokości 2x1,50 m
      - pochylenia poprzeczna nawierzchni na odcinkach prostych  $i=2\%$  (przekrój daszkowy)
      - spadek poprzeczny na rampie - zmienny
      - pochylenia poprzeczne poboczy ziemnych: na trasie zasadniczej, drogach bocznych  $i=8\%$ .
- drogi wojewódzkiej nr 835
  - droga klasy GP (Główna ruchu przyspieszonego)
  - prędkość projektowana: teren niezabudowany 80 km/h
  - prędkość miarodajna: teren niezabudowany 100 km/h
  - przekrój normalny:

- liczba jezdni – 1
- liczba pasów – 2
- szerokość jezdni – 10,00 m
  - szerość pasa ruchu – 3,50 m
  - szerość pobocza utwardzonego – 1,50 m
  - szerość pobocza gruntowego – 1,50 m

➤ drogi powiatowej nr 2910L:

- droga klasy Z (Zbiorcza)
- prędkość projektowana: teren niezabudowany 60 km/h
- przekrój normalny:
- liczba jezdni – 1
- liczba pasów – 2
- szerokość jezdni – 6,00 m
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m
- szerokość pobocza gruntowego – 1,00 m

➤ włączeń istniejącej drogi krajowej nr 74:

- droga klasy G (Główna)
- prędkość projektowana: teren niezabudowany 50 km/h
- prędkość miarodajna: teren niezabudowany 70 km/h
- przekrój normalny:
- liczba jezdni – 1
- liczba pasów – 2
- szerokość jezdni – 6,00 m
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m
- szerokość pobocza gruntowego – 1,00 m

➤ dróg dojazdowych:

- droga klasy D (Dojazdowa)
- prędkość projektowana: teren niezabudowany 30 km/h
- przekrój normalny:
- liczba jezdni – 1
- liczba pasów – 1 (2 – mijanki)
- szerokość jezdni – 3,50 m (5,00 m – mijanki)
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m (2,50 m mijanki)
- szerokość pobocza gruntowego – 0,75 m

Obwodnicę Frampola w ciągu drogi krajowej nr 74 zaprojektowano w przekroju podłużnym tak, aby wyeliminować lokalne deformacje niwelety, zapewnić sprawny spływ wód



opadowych do rowów drogowych, zoptymalizować poziom jezdni do poziomu przyległych posesji przy jednoczesnym zapewnieniu warunków bezpieczeństwa użytkownika i niezbędnego wyniesienia niwelety nad charakterystyczną pokrywę śnieżną w sposób uwzględniający ochronę planistyczną m. Frampol i ochronę krajobrazu.

Konstrukcję nawierzchni na drodze krajowej przyjęto dla kategorii ruchu KR 4, na drodze gminnej – dla kategorii ruchu KR2, na drodze wojewódzkiej – dla kategorii ruchu KR4.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni przewiduje się poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do rowów drogowych. Ze względu na brak naturalnych cieków, gdzie można byłoby odprowadzić wody deszczowe zaprojektowano, w miejscach korzystnych warunków gruntowo-wodnych, zbiorniki infiltracyjno – odparowujące. Aby zmniejszyć retencyjność spływu wód deszczowych odprowadzanych do zbiorników, przewidziano w rowach trawiastych (infiltracyjnych) zastosowanie przed każdym zbiornikiem przegrody piętrzące o  $h=0,4$  m (na odcinkach rowów o dł. ok. 300 m). Przyjęto następujące parametry rowów:

- szerokość dna rowu trapezowego: 0,4 m
- nachylenie skarp rowów trapezowych: 1:1,5
- minimalny spadek podłużny dna: 0,2 %
- minimalna głębokość: 0,50 m

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziano w wariantcie IVA budowę 4,376 km drogi klasy GP wraz z następującą siecią powiązań projektowanej obwodnicy północnej miasta Frampol z innymi drogami publicznymi:

- skrzyżowanie skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+819,
- skrzyżowanie bezkolizyjne z drogą gminną (kl. L) w km 1+770 (budowa przejazdu drogowego),
- skrzyżowanie typu rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+620,
- skrzyżowanie skanalizowane z drogą powiatową nr 2910 (kl. Z) i z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 3+606,

oraz budowę:

- obiektu mostowego w konstrukcji monolitycznej sprężonej (na skrzyżowaniu projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą gminną),
- 5 przepustów z blachy falistej spiralnie karbowanej o średnicy 1,5 zlokalizowanych pod projektowaną obwodnicą w celu prawidłowego odwodnienia terenu oraz

pełniących rolę przejść dla zwierząt małych i płazów (km: 0+899, 1+988, 2+450, 3+039, 3+660),

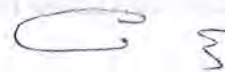
- odcinka drogi powiatowej nr 2910L (przełożenie w stosunku do istniejącego przebiegu),
- włączeń istniejącej drogi krajowej nr 74 do projektowanej obwodnicy,
- dróg dojazdowych,
- wjazdów publicznych i indywidualnych,
- systemu odwodnienia – rowy drogowe z przegrodami oraz zbiorniki retencyjne,
- chodnika wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 835 oraz chodnika przy projektowanym rondzie,
- ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 835,
- oświetlenia skrzyżowań,

Ponadto przewidziano również:

- wykonanie oznakowania i wprowadzenia elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- usunięcie kolizji z urządzeniami obcymi uzbrojenia terenu,
- wycinkę drzew

Budowa obwodnicy m. Frampol pozwoli na omińnięcie terenów zabudowanych miejscowości w tym obiektów użyteczności publicznej, kultu religijnego i mieszkalnych zlokalizowanych już od kilku metrów od krawędzi jezdni istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 74, w celu dotrzymania w pasie drogowym (o zwiększającym się natężeniu ruchu wraz z upływem lat) dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń środowiskowych (m.in. klimat akustyczny, zanieczyszczenie wód), a także w celu zastosowania zgodnych z normami technicznymi parametrów dla klasy drogi „GP”.

Projektowana obwodnica ma za zadanie przede wszystkim wyprowadzić ruch tranzytowy (osobowy i ciężarowy) z zabytkowego centrum miasta, zwiększając tym samym bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu – w tym przede wszystkim - pieszych oraz jednocześnie zmniejszając emisję spalin i dźwięku poprzez umożliwienie jazdy bez zatrzymania, gwałtownych przyspieszeń i hamowań.

Handwritten signature and a circular stamp.