

ZAŁĄCZNIK NR 3

Decyzje:

3.1a. Postanowienie z dnia 23 grudnia 2008r., znak: RDOŚ-06-WOO-6650/25/08/WO,

3.1. Decyzja Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego znak: ŚiR.I.6650/20-5/07/08 z dnia 30.05.2008r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,

3.2. Decyzja Wojewody Lubelskiego z dnia 30 kwietnia 2009r., znak: IF.II/AS/7047/2/09 o ustanowieniu lokalizacji drogi. – wyciąg.

**3.1.a. Postanowienie z dnia 23 grudnia
2008r. znak: RDOŚ-06-
WOO6650/25/08/WO**

DATA 2008-12-23
Kary

POSTANOWIENIE

Lublin, dnia 23 grudnia 2008 r.

RDOŚ-06-WOO-6650/25/08/WO

Na podstawie art. 113 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w zw. z art. 75 i art. 163 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku 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),

postanawiam

na żądanie strony sprostować w decyzji z dnia 30 maja 2008 r., znak: ŚiR.1.6650/20-5/07/08 wydanej z upoważnienia Wojewody Lubelskiego przez Dyrektora Wydziału Środowiska i Rolnictwa Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie w sprawie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej Nr 17 relacji Warszawa Lublin – Zamość – Hrebenne, następujący błąd pisarski:
na stronie trzeciej w wierszu 13 ww. decyzji,

zamiast:

„w km 3+759 do km 9+920 strona lewa”,

powinno być:

„w km 3+759 do km 3+920 strona lewa”.

UZASADNIENIE

W dniu 8 grudnia 2008 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie złożyła wnioszek z dnia 8 grudnia 2008 r., znak: GDDKiA-O/LU-P-2-asz-4111/1078/08 o sprostowanie błędu pisarskiego w decyzji z dnia 30 maja 2008 r., znak: ŚiR.1.6650/20-5/07/08 wydanej z upoważnienia Wojewody Lubelskiego przez Dyrektora Wydziału Środowiska i Rolnictwa Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie określającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej Nr 17 relacji Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne.

Przeprowadzone postępowanie administracyjne zakończone wydaniem decyzji z dnia 30 maja 2008 r., znak: ŚiR.1.6650/20-5/07/08 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej Nr 17 relacji Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne. Na stronie trzeciej w wierszu 13 ww. decyzji zapisano omyłkowo: - „w km 3+759 do km 9+920 strona lewa”, zamiast - „w km 3+759 do km 3+920 strona lewa”.

Z uwagi na zapewnienie prawidłowego toku postępowania administracyjnego a zwłaszcza poprawności decyzji administracyjnych zgodnie z art. 7 i art. 77 Kpa niniejsze postanowienie jest zasadne.

W związku z powyższym postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie przysługuje stronie zażalenie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 7 dni od dnia doręczenia niniejszego postanowienia.

decyzja niniejsza jest prawomocna
od dnia 26.12.2008 r.
i podlega wykonaniu.
Lublin, dnia 26.12.2008 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie
[Podpis]

Orzynamy:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin.
2. Urząd Gminy Tomaszów Lubelski, ul. 29-go Listopada, 22-600 Tomaszów Lubelski.
3. Urząd Miasta Tomaszów Lubelski, ul. Iwowska 57, 22-600 Tomaszów Lubelski.

Do wiadomości:

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

**3.1 Decyzja Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego
w Lublinie znak: ŚiR. I. 6650/20-5/07/08 z dnia
30. 05. 2008r. o środowiskowych
uwarunkowaniach zgody na realizację
przedsięwzięcia**

ŚIR.L.6650/20-5/07/08

5791
30/05/2008
ZP1 (P2) P.11/13/1

Lublin, 30 maja 2008 r.

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1, 46a ust. 1 i 7 pkt 1a tiret pierwsze ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150), § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), oraz 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.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogródowa 21, 20-075 Lublin, w oparciu o

- raport o oddziaływaniu na środowisko sporządzony przez Lubelską Fundację Ochrony Środowiska Naturalnego, ul. Długa 13a, 20-346 Lublin.
- kopie map ewidencyjnych z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek wraz z terenem działek sąsiednich,

po uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie (postanowienie z dnia 28 listopada 2007 r. znak: DNS-NZ.700/250/2007) oraz Ministrem Środowiska (postanowienie z dnia 26 marca 2008 r., znak DOOS-165D/8729/2008/ER).

ustalam

**środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia
polegającego na budowie obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej Nr 17
relacji Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne**

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy m. Tomaszów Lubelski w ciągu drogi krajowej ekspresowej nr 17 (Warszawa) Zakręt - Lublin - Zamość - Hrebenne. Spośród omawianych wariantów wybrano wariant I o długości 9,55 km, położony bliżej miasta (1,0 - 1,2 km od centrum), który jest zgodny z obowiązującymi fragmentarycznymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania oraz ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy dla m. Tomaszów Lubelski. Trasa biegnie od istniejącej drogi DK 17 w kierunku południowo - wschodnim, łukiem do przecięcia z DW 850 (km 1+673). Połączenie z DW 850 realizowane jest za pomocą węzła „Tomaszów Północ”. Za DW 850 następuje łuk o promieniu kierujący trasę na południe, do przecięcia z przekładaną DP 3521 L i rzeką Solokija (km 4+004). Obwodnica kierując się nadal na południe dochodzi do DP 3543 L (km 5+611), gdzie zlokalizowany jest przejazd drogowy w ciągu drogi powiatowej. Następnie dochodzi do istniejącej DK 17, w którą wchodzi stycznie. Dla połączenia z dotychczasowym wylotem DK 17 z Tomaszowa Lubelskiego w kierunku południowym, zostanie zaprojektowany węzeł „Tomaszów Południe” (km 8+312). Koniec trasy następuje w km 9+450. Trasa przebiega przez tereny rolnicze, z nieliczną zabudową. Za przecięciem z DW 850 następuje zbliżenie do

Wzrost P.Z
30.05.2008

Jan
Ktewo: P.4

P.4
Ktewo: P.4
30.05.2008

terenów ogrodów działkowych, zaś w rejonie istniejącej DP 3521 L przecina dolinę rzeki Sołokiji.

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. Należy zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu pierwotnego. Roboty organizować w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;
3. Zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować, jeśli to możliwe, poza:
 - bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej,
 - poza obszarem Natura 2000 „Dolina Sołokiji”,
 - doliną Sołokiji (km 3+600 do 4+600),
 - poza obszarami podmokłymi – łąkami i wilgotnymi zaroślami koło Sabaudii (km 0+950 do 1+350), doliną koło Jezierni (km 7+800 do 8+100);
4. Powstające odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją;
5. Zaplecze budowy należy wyposażyć w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków;
6. Podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu rzek i cieków, należy zabezpieczyć je przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi;
7. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
8. Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza okresem wegetacyjnym roślin oraz sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od początku marca do końca sierpnia);
9. Prace ziemne w dolinie rzeki Sołokiji należy prowadzić poza okresami masowej migracji płazów (tj. poza okresem od marca do maja i od połowy września do połowy października);
10. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzanie nowych nasadzeń, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa;
11. 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;
12. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu;
13. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływu wód.
14. Realizacja prac ziemnych pod stałym nadzorem archeologicznym.

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

1. Należy zaprojektować budowę ekranów akustycznych w celu ochrony terenów chronionych przed hałasem:
 - a) początek obwodnicy – węzeł „Tomaszów Płn.”:
 - od ok. km 0+055 do km 0+380 oraz od ok. km 0+600 do km 0+680 strona lewa,
 - od ok. km 0+065 do km 0+125 strona prawa.
 - b) węzeł „Tomaszów Płn.”:
 - w km 1+380 do km 1+485 strona lewa.
 - w rejonie łącznicy nr 4 – ekran o długości ok. 100 m.
 - w rejonie DW 850 – ekran o długości ok. 120 m.
 - c) wiadukt WE – 3:
 - w km 3+759 do km 9+920 strona lewa,
 - d) odcinek węzeł „Tomaszów Płd.” – koniec obwodnicy.
 - w km 9+100 do km 9+300 oraz w km 9+390 do km 9+430 strona prawa;
2. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich nadruk w formie pasów;
3. Należy zaprojektować powierzchniowe odprowadzanie wód opadowych z drogi, do systemu przydrożnych rowów trawiastych o niewielkich spadkach, a następnie do odbiorników naturalnych;
4. Należy zaprojektować odprowadzanie wód opadowych z węzłów drogowych oraz obiektów mostowych do kanalizacji deszczowej i poprzez urządzenia podczyszczające (osadniki, piaskowniki), do odbiorników naturalnych;
5. Wody opadowe należy odprowadzać w sposób zorganizowany, z odcinka przyległego do rzeki Solokija, przed zrzutem do rzeki należy podczyścić w separatorach. Na odpływach do rzeki należy zastosować zamknięcia umożliwiające szybkie odcięcie odpływu do odbiornika, w razie awarii z wyciekami substancji niebezpiecznych;
6. Wielkość i lokalizację przepustów pod drogą należy ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej im zlewni;
7. Odpływ od przepustu nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji nieruchomości będące własnością osób trzecich;
8. Należy wykonać przejścia dla zwierząt:
 - Przejścia dla zwierząt średnich zespolone z ciekami w ok. km: 0-008, 4+004, 5+344, 6+070, 7+864, o wysokości min. 2,5 m i szerokości \geq potrójnej szerokości cieku,
 - Przejścia dla zwierząt małych zespolone z ciekami w ok. km: 1+138, 1+487, 2+072, 4+115, 4+276, o wysokości powyżej 1 m i szerokości powyżej 2 m,
 - Przejścia dla płazów w formie dwóch przepustów o szerokości min. 1 m i wysokości min. 1 m, w odległości 50 m od siebie w ok. km: 1+350, 2+750, 3+725, 5+015, 7+200;
9. W przypadku przepustów zespolonych z ciekami wodnymi, co najmniej po jednej stronie należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody w przepuście;
10. Przy przejściach należy zastosować płotki nakierowujące zwierzęta na przejścia.

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:

- przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

VI. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem:

Analizę należy wykonać w terminie 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 poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

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 wpłynął w dniu 16 października 2007 r. wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej Nr 17 relacji Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne.

Do wniosku dołączono raport o oddziaływaniu na środowisko oraz kopie map ewidencyjnych z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek wraz z terenem działek sąsiednich.

Zgodnie z § 2 ust. 1, pkt 29 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 kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, planowana inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających obowiązkowego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Załączony Raport o oddziaływaniu na środowisko odpowiada wymogom określonym w art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska.

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.

Zgodnie z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 48 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, dokonano uzgodnień warunków realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie (postanowienie z dnia 28 listopada 2007 r. znak: DNS-NZ.700/280/2007) oraz Ministrem Środowiska (postanowienie z dnia 26 marca 2008 r., znak DOOŚ-165D/8729/2008/ER)

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.

W związku z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni. Zainteresowani mogli zapoznać się ze złożonym przez wnioskodawcę wnioskiem, raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz postanowieniami Ministra Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, uzgadniającymi warunki realizacji przedsięwzięcia. W trakcie toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

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 dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, dostępność do złóż kopalin. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko.

W raporcie analizowano dwa warianty przebiegu obwodnicy, zlokalizowane po wschodniej stronie miasta i istniejącej DK 17. Możliwość trasowania obwodnicy po stronie zachodniej miasta została odrzucona z uwagi na wykazany większy konflikt ze środowiskiem przyrodniczym, szczególności przebieg w 90% długości trasy przez tereny cenne przyrodniczo oraz obszary leśne, oraz ze względu na przewidywane konflikty społeczne. Przebieg obwodnicy po stronie zachodniej spowodowałby fragmentację obszaru Natura 2000 „Roztocze” PLB060012 odcinając część terenu pomiędzy Tomaszowem Lubelskim a obwodnicą, stanowiąc barierę rozdzielającą część obszaru od reszty.

Wariant I - przebiega przez tereny rolnicze i leśne po wschodniej stronie miasta, w odległości ok. 1,0-1,2 km od centrum miasta. Trasa wariantu I rozpoczyna się na północnym wlocie DK 17 do Tomaszowa Lubelskiego (kierunek Zamość), w km 208+180 DK 17 (km 0-100). Dalej trasa od istniejącej DK 17 biegnie w kierunku południowo-wschodnim, łukiem o promieniu 1 000 m do przecięcia z DW 850 (km 1+673). Połączenie z DW 850 realizowane jest za pomocą węzła „Tomaszów Północ”. Za DW 850 następuje łuk o promieniu 1 000 m kierujący trasę na południe, do przecięcia z DP 3521 L (km 3+866 – przejazd dwupoziomowy) i rzeką Solokija (km 4+005). Obwodnica kierując się nadal na południe dochodzi do DP 3543 L (km 5+611), gdzie wykonywany jest przejazd dwupoziomowy. Za DP 3543 L obwodnica nadal biegnie w kierunku południowym, lekko odchylanym łukiem o promieniu 5 000 m na zachód, dochodzi do istniejącej DK 17, w która wchodzi stycznie. Dla połączenia dotychczasowym wylotem DK 17 z Tomaszowa Lubelskiego w kierunku południowym, projektuje się węzeł „Tomaszów Południe” (km 8+312). Koniec trasy następuje za łukiem o promieniu 1 000 m, w km 9+450 = 217+239 DK 17. Trasa wariantu I koliduje z 3 budynkami mieszkalnymi i ma długość 9,55 km.

Wariant II - przebiega również przez tereny rolnicze i leśne po wschodniej stronie miasta, w odległości ok. 1,3 – 3,0 km od centrum miasta. Trasa wariantu II na odcinku od wyłączenia z DK 17 (km 0-000 = 208+170 DK 17) do skrzyżowania z DW 850 (km 1+673) pokrywa się z trasą wg wariantu I. Dalej wariant II biegnie nadal w kierunku południowo-wschodnim, odginanym nieco na południe łukiem o promieniu 2 000 m. W km 3+866 następuje przecięcie z DP 3521 L, zaś w km 5+708 z DP 3542 L – obydwa rozwiązywane jako przejazdy dwupoziomowe. Za przecięciem z DP 3542 L trasa łukiem o promieniu 1 500 m zmienia kierunek na południowo-zachodni, przechodząc ponad

rzeka Sołokija (km 6+533), dalej zaś przecina drogę gminną (przejazd dwupoziomowy km 7+645) i dochodzi do miejsca projektowanego węzła „Tomaszów Południe” (km 9+687). Koniec trasy następuje za łukiem o promieniu 1 000 m, w km 10+797 = 217+239 DK 17. Trasa podobnie jak w wariantcie I przebiega przez obszary rolnicze, z zabudową bardziej skupioną wzdłuż dróg istniejących. Za przecięciem z DW 850 następuje zbliżenie do terenów ogrodów działkowych, zaś w rejonie istniejącej DP 3542 L – przecięcie doliny Sołokiji oraz zbliżenie do stawów rybnych w Łaszczówce. Między przecięciem drogi gminnej prowadzącej do Lubyczy Królewskiej a projektowanym węzłem „Tomaszów Południe” występuje obszar leśny. Trasa wariantu II koliduje z 2 budynkami mieszkalnymi i ma długość 10,85 km.

Do realizacji został wybrany wariant I. Wariant ten został uznany za korzystniejszy dla środowiska. W raporcie wykazano, że wariant ten posiada mniej przejazdów drogowych, których nasypy będą stanowiły dysonans w krajobrazie. Droga wg wariantu I przekracza dolinę Sołokiji w pobliżu istniejącego mostu w ciągu drogi powiatowej 3521L, przez co nowy nasyp i most będą nawiązaniem do istniejących elementów. Raport wykazuje mniejszą kolizję ze szlakami migracji ptaków oraz mniejszą ingerencję w obszar Natura 2000 „Dolina Sołokiji”. Realizacja drogi wg wariantu I nie spowoduje kolizji ze stawami rybnymi w Łaszczówce, będącymi miejscem bytowania ptaków w tym gatunków chronionych. W opinii Wojewódzkiego Konserwatora Ochrony Zabytków w Lublinie wariant I został uznany za korzystniejszy ze względu na mniejszą kolizję ze stanowiskami archeologicznymi.

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia zakładającego eksploatację drogi w układzie istniejącym, tzn. przez miasto Tomaszów Lubelski, został odrzucony ze względu na stopniowe pogarszanie się warunków obecnego układu drogowego. Zwiększenie emisji spalin, hałasu oraz wibracji wpłynęłoby na pogorszenie warunków życia mieszkańców oraz niekorzystnie oddziaływałoby na środowisko.

W raporcie zaproponowano zastosowanie następujących rozwiązań w zakresie odprowadzania do naturalnych odbiorników wód opadowych :

- powierzchniowe - do przydrożnych rowów trawiastych,
- zorganizowane (kanalizacją deszczową) z rejonu węzłów drogowych i obiektów mostowych, poprzez urządzenia oczyszczające, pozwalające na zachowanie wymagań obowiązujących przepisów ochrony wód, a tym samym zapewniające, iż odprowadzane z drogi wody opadowe nie powinny negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne.

Projektowane przepusty umożliwiające odprowadzenie spływów powierzchniowych z obszarów przegrodzonych korpusem drogi, nie spowodują wystąpienia negatywnych zmian w zakresie stosunków wodnych w obszarze ich lokalizacji oraz występowania zagrożeń w stosunku do osób trzecich posiadających prawa własności do terenów zlokalizowanych na odpływach od przepustów.

Z wykonanej w raporcie analizy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny wynika, że na obszarze terenów chronionych, zlokalizowanych najbliżej planowanej obwodnicy, wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego przez ruch samochodowy. W celu ograniczenia tej uciążliwości niezbędne jest zaprojektowanie budowy ekranów akustycznych. Z raportu wynika, że po zastosowaniu ekranów akustycznych, przy zabudowie chronionej akustycznie, występującej w rejonie obwodnicy dotrzymane będą dopuszczalne poziomy hałasu.

Dla oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej.

Z raportu wynika, że dla planowanego przedsięwzięcia nie prognozuje się przekroczenia żadnych standardów jakości powietrza poza terenem pasa drogowego.

W zasięgu planowanej inwestycji znajdują się obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000:

- obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Solokiji” PLB060021,
- obszar specjalnej ochrony ptaków „Roztocze” PLB060012”.

Potencjalne zagrożenia pochodzące od inwestycji mogą dotyczyć fragmentacji lub ograniczenia siedlisk oraz niepokojenia ptaków gniazdujących.

Początkowy odcinek inwestycji (wspólny dla obu wariantów) jest styczny do granicy obszaru specjalnej ochrony Natura 2000 „Roztocze” (PLB060012). Następuje tutaj styczne wejście projektowanej obwodnicy w istniejącą DK 17 (nie ma węzła drogowego). Teren ten, ze względu na istniejącą drogę krajową i zabudowę, jest terenem nieatrakcyjnym dla bytowania ptaków (gniazdowania, żerowania, spoczynku). Istniejąca droga krajowa na odcinku od planowanego początku obwodnicy do skrzyżowania ulic Zamojskiej, Sikorskiego i Laszczowieckiej w Tomaszowie Lubelskim, biegnie w odległości min. 200 m kompleksu stawów między Rogoźnem a Dąbrową Tomaszowską, zbudowanych na bezimiennym dopływie Solokiji.

Inwestycja zarówno w I jak i II wariantcie nie spowoduje zmniejszenia powierzchni ani zakłóceń w funkcjonowaniu siedlisk ptaków, dla których wyznaczono obszar specjalnej ochrony „Roztocze”.

W odniesieniu do obszaru specjalnej ochrony „Dolina Solokiji” (PLB060021) odcinek drogi przecinający obszar jest niewielki.

Projektowana inwestycja przecina obszar Natura 2000 w jego północnozachodniej części.

W wariantcie I biegnie blisko granicy obszaru (maksymalnie wcinając się na odległość 300 m). Wariant II wnika głębiej, przebieg ten także należy określić jako dotyczący brzeżnych części obszaru. Spośród gatunków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej nieco więcej gatunków zaobserwowano w obszarach związanych z wariantem II trasy. Wśród nich z gatunków zagrożonych wyginięciem w skali Europy, dwa występują w obszarach związanych z wariantem I (derkacz i błotniak łąkowy) – na łąkach powyżej i poniżej istniejącego mostu na rz. Solokiji, w ciągu drogi powiatowej nr 3521L, zaś jeden (derkacz) - w obszarach związanych z wariantem II (pomiędzy stawami w Laszczówce a Rudą Wołoską). Wśród pozostałych gatunków ptaków dwukrotnie większą liczbę gatunków stwierdzono na obszarach związanych z wariantem II. Wynika to przede wszystkim z przecinania przez trasę obwodnicy w tym wariantcie kompleksu stawów w Laszczówce. Biorąc pod uwagę, że długość przejścia przez obszary leśne jest dla wariantu II dłuższa niż dla wariantu I, można wskazać większe nateżenie potencjalnych uciążliwości dla ptaków w wariantcie II. Generalnie jednak wobec dużych dostępnych dla ptaków zasobów siedlisk w dobrym stanie w otoczeniu inwestycji w tym siedlisk wodno – błotnych oraz leśnych, które leżą poza zakresem oddziaływania obwodnicy, jak również wobec wysokiej liczebności lokalnych populacji większości gatunków, zagrożenie od oddziaływań związanych z realizacją inwestycji można uznać za nieznaczające.

Zagrożenia pochodzące od inwestycji dotyczą rozdzielenia miejsc występowania, niepokojenia ptaków gniazdujących oraz ograniczenia powierzchni łągowisk i żerowisk. Analiza przyrodnicza dla najważniejszych gatunków ptaków wskazała, że oddziaływanie na warunki ich występowania można uznać za ograniczone pod warunkiem spełnienia wymagań związanych z innymi elementami środowiska, określonym kształtowaniu przejścia przez rzekę Solokiję a także właściwemu prowadzeniu robót budowlanych. Ze względu na przebieg wariantu II w pobliżu stawów w miejscowości Laszczówka i Ruda Wołoska, (co wiąże się ze znacznie większą populacją ptaków w bezpośrednim sąsiedztwie drogi), dłuższe przejścia przez tereny leśne a także większą konfliktowość drogi jako nowego elementu w terenie, wariant II wskazuje się jako zdecydowanie mniej korzystny dla ptaków.

Budowa obwodnicy w obydwu wariantach (biegnących po wspólnej trasie) pozwoli na zmniejszenie negatywnego oddziaływania istniejącej DK 17 ze względu na przeniesienie dużej części ruchu na trasę zlokalizowaną dalej od stawów – w ten sposób zmniejszy możliwość kolizji ptaków z pojazdami i niepokojenia w czasie pozyskiwania pokarmu w okresie lęgowym.

Zagrożeniem dla płazów zamieszkujących obszar inwestycji jest rozdzielenie siedlisk i miejsc rozrodu, które stanowią tereny podmokłe, znajdujące się w różnych miejscach trasy, głównie od km 0-100 do km 5+600 oraz w dolinach w rejonie węzła „Tomaszów Południe”. Rozdzielenie jest szczególnie niekorzystnie w czasie wiosennych migracji płazów, które – przy braku innych dróg – narażone byłby na śmierć pod kołami samochodów poruszających się obwodnicą, w skrajnych przypadkach przyczyniając się do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dla małych i średnich ssaków planowane przedsięwzięcie może stanowić przeszkodę na trasie lokalnych przemieszczeń związanych np. z poszukiwaniem pożywienia. Sama powierzchnia terenu przeznaczona pod obwodnicę nie jest na tyle duża by jej zajęcie wpływało na warunki życia zwierząt, np. poprzez uszczuplenie lub zmianę miejsca występowania roślin i zwierząt wykorzystywanych jako pożywienie. Przy braku innych form przejść zwierzęta mogą wykorzystywać przejścia w poziomie drogi, będąc przez to narażone na śmierć pod kołami pojazdów a jednocześnie powodując zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jako miejsca potencjalnych przemieszczeń zwierząt wskazuje się tereny podmokłych łąk pomiędzy drogami powiatowymi nr 3521L i 3543L oraz obszary przedzielające lasy na odcinku od DP 3543L do węzła „Tomaszów Południe”. Rozwiązania projektowe przewidują realizację przejść dla zwierząt zlokalizowanych na trasach ich potencjalnych migracji do terenów podmokłych.

Budowa przejść wyeliminuje zagrożenie fragmentacją siedlisk zwierząt. Dzięki tym działaniom łagodzących przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na spójność sieci Natura 2000.

Innymi obszarami chronionymi zlokalizowanymi w dalszej odległości od planowanej inwestycji są: obszar Natura 2000 PLB060008 "Puszcza Solska" (w odległości ok. 7 km od południowego krańca projektowanej inwestycji), obszar Natura 2000 PLH060028 "Zarośle" (w odległości ok. 5 km na zachód od północnego skraju projektowanej inwestycji), Park Krajobrazowy Puszczy Solskiej (w odległości ok. 7 km od południowego krańca projektowanej inwestycji), Krasnobrodzki Park Krajobrazowy (w odległości ok. 5 km od północnego krańca projektowanej inwestycji) oraz Południoworoztoczański Park Krajobrazowy (w odległości ok. 7,5 km na południe od projektowanej inwestycji).

Proponowany przebieg obwodnicy nie spowoduje fragmentacji obszarów chronionych. Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż przeprowadzona analiza i inwentaryzacja przyrodnicza wykazały, że planowana inwestycja nie oddziałuje w sposób istotny na obszary Natura 2000 oraz nie zakłóca spójności sieci obszarów Natura 2000.

W sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się zabytki chronione na podstawie zapisów o ochronie zabytków poza stanowiskami archeologicznymi. Wariant I w km 2 trasy przebiega przez stanowisko archeologiczne nr 4.

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 a także w Biuletynie Informacji Publicznej Lubelskiego Urzędu

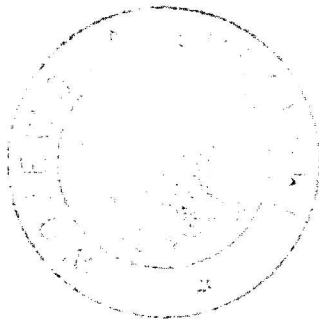
Wojewódzkiego w Lublinie, pod adresem: <http://bip.lublin.uw.gov.pl>. Zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Od decyzji służy odwołanie do Ministra Środowiska za pośrednictwem Wojewody Lubelskiego w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wiąże organ wydający decyzję o pozwoleniu na budowę i stanowi załącznik do wniosku o wydanie tej 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 zmieniają 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.



Otrzymują:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny,
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin,
3. Urząd Gminy Tomaszów Lubelski, ul. 29-go Listopada. 22-600 Tomaszów Lubelski.
4. Urząd Miasta Tomaszów Lubelski, ul. Lwowska 57. 22-600 Tomaszów Lubelski.
5. Pozostałe strony postępowania zostaną powiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez obwieszczenie zamieszczone w siedzibie organu wydającego decyzję, w siedzibie Inwestora, w urzędach miast i gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia a także w Biuletynie Informacji Publicznej Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie, pod adresem: <http://bip.lublin.uw.gov.pl>.

**3.2 Decyzja Wojewody Lubelskiego znak:
IF.II/AS/7047/2/09 z dnia: 30. 04. 2009r.
o ustaleniu lokalizacji drogi - wyciąg**



WOJEWODA LUBELSKI

IF.II/AS/7047/2/09

**Decyzja
o ustaleniu lokalizacji drogi**

Lublin, 30 kwietnia 2009 r.

Na podstawie art. 2 ust. 1, art. 7, art. 12, art. 16 ust. 2 i ust. 3 art. 17, art. 19 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 z późniejszymi zmianami), w związku z art.6 ust. 1 ustawy z dnia 25 lipca 2008r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2008r. Nr 154, poz. 958) oraz art. 104 i 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami),

po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad 00-958 Warszawa, ul. Żelazna 59, reprezentowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, 20-075 Lublin ul. Ogrodowa 21, złożonego w dniu 8 września 2008r. w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi dla budowy obwodnicy miasta Tomaszowa Lubelskiego, w ciągu drogi ekspresowej S 17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość - Hrebenne (Lwów) oraz nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności:

I. Ustalam lokalizację inwestycji polegającej na budowie obwodnicy miasta Tomaszowa Lubelskiego, w ciągu drogi ekspresowej S 17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość - Hrebenne (Lwów), na terenie miasta i gminy Tomaszów Lubelski, powiat tomaszowski, województwo lubelskie.

Inwestycja zlokalizowana jest w obrębach geodezyjnych, na działkach o numerach ewidencyjnych wymienionych w niżej załączonym wykazie.

W nawiasach podano numery działek, które będą przejęte pod inwestycję.

Wykaz działek

Miasto: Tomaszów Lubelski

Obręb: Tomaszów Lubelski

Arkusze: 3

3.13 (3.13/1)

3.20 (3.20/1 3.20/2)

Miasto: Tomaszów Lubelski

Obręb: Tomaszów Lubelski

Arkusze: 4

4.2 (4.2/1 4.2/2)

4.17 (4.17)

4.24 (4.24)

4.3 (4.3/1 4.3/2)

4.18 (4.18/1)

4.25 (4.25/1 4.25/2)

4.4 (4.4/1)

4.19 (4.19/1)

4.26 (4.26)

4.13 (4.13/1 4.13/3)

4.20 (4.20/1 4.20/3)

4.27 (4.27)

4.14 (4.14/1 4.14/2 4.14/4)

4.21 (4.21/1)

4.28 (4.28/1 4.28/2)

4.15 (4.15)

4.22 (4.22)

4.29 (4.29/1 4.29/2)

4.16 (4.16)

4.23 (4.23/1 4.23/2)

[Handwritten signature and notes]

1. Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę odcinka o długości ok. 9,5 km obwodnicy - jako jednojezdniowej drogi ekspresowej klasy S,
- budowę węzłów: „Tomaszów Północ” wraz z przełożeniem drogi wojewódzkiej nr 850, węzła „Tomaszów Południe” oraz skrzyżowań na początku i końcu obwodnicy,
- budowę mostu w ciągu obwodnicy na cieku bez nazwy w km 0+122,30 w miejscowości Dąbrowa Tomaszowska,
- budowę estakady nad istniejącą drogą powiatową nr 3521 L i rzeką Sołokija,
- budowę przełożenia drogi powiatowej nr 3543 L wraz z budową wiaduktu,
- budowę przejazdów drogowych „Sołokije I” i „Sołokije II”.
- budowę dróg dojazdowych dla zapewnienia komunikacji lokalnej wraz z ich włączeniami do istniejącego układu komunikacyjnego,
- budowę, przebudowę lub zabezpieczenie urządzeń infrastruktury zewnętrznej,
- budowę sieci i urządzeń infrastruktury technicznej niezbędnej dla projektowanej inwestycji,
- budowę urządzeń ochrony środowiska: przejść i przepustów na rowach i ciekach oraz przejść dla zwierząt, ekranów akustycznych na odcinkach wymaganej ochrony hałasowej budynków mieszkalnych, urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe z korony drogi,
- wykonanie robót o charakterze przygotowawczym i porządkującym,
- wykonanie innych niezbędnych robót, związanych z budową inwestycji, zgodnie z przepisami szczególnymi.

Docelowo, jako II etap, nie objęty niniejszą decyzją, zakłada się budowę drugiej jezdni z korektą rozwiązań z I etapu.

Ogólne parametry techniczne obwodnicy:

- klasa drogi - S,
- ilość jezdni 1 (docelowo 2)
- ilość pasów ruchu: 2
- szerokość pasów ruchu 3,50 m
- szerokość pasa awaryjnego 2,0 m (docelowo 2,50 m)
- szerokość pobocza ziemnego 0,75 m – odcinkowo zwiększona w zależności od obecności dodatkowych elementów wyposażenia drogi.

Łącznice węzłów:

Ogólne parametry techniczne dla łącznic węzłów:

- typ łącznicy P1
- szerokość jezdni 6,0 m (1,00+4,50+0,50)
- podstawowa szerokość pobocza ziemnego 1,0 m - odcinkowo zwiększona w zależności od obecności dodatkowych elementów wyposażenia drogi.

Przełożenie drogi wojewódzkiej nr 850

Zakres prac dotyczy odcinka przebudowywanego, w związku z realizacją węzła „Tomaszów Północ”.

Parametry techniczne przełożenia DW 850:

- klasa drogi – G
- ilość jezdni: 1
- ilość pasów ruchu: 2
- szerokość pasów ruchu 3,50 m

- podstawowa szerokość pobocza ziemnego 1,25 m - odcinkowo zwiększona w zależności od obecności dodatkowych elementów wyposażenia drogi
- szerokość chodnika 2,0 m

Przełożenie drogi powiatowej nr 3543 L

Parametry techniczne przełożenia DP 3543 L:

- klasa drogi - Z
- ilość jezdni: 1
- ilość pasów ruchu: 2
- szerokość pasów ruchu 3.50 m
- podstawowa szerokość pobocza ziemnego 1.25 m - odcinkowo zwiększona w zależności od obecności dodatkowych elementów wyposażenia drogi
- szerokość chodnika 2,0 m

Drogi dojazdowe

Ogólne parametry techniczne:

- drogi dojazdowe o przekroju jednopasowym i dwupasowym
- szerokość pasów ruchu: 2,50m -3,50 m
- podstawowa szerokość pobocza ziemnego - 0,75 m

Dopuszcza się zmianę ww. parametrów technicznych, z zastrzeżeniem zachowania przepisów szczególnych, obowiązujących dla tego typu inwestycji oraz zachowania wyznaczonych linii rozgraniczających.

2. Ustaliam następujące wymagania dotyczące powiązania z drogami publicznymi:

Projektowana obwodnica prowadzona jest na uogólnionym kierunku północ-południe, po wschodniej stronie miasta Tomaszów Lubelski.

Nowa trasa:

- W km 0+072,00 (wejście styczne) łączy się z istniejącą DK 17 prowadzącą w kierunku północnym, w stronę Zamościa.
- W km 1+800,08 (węzeł „Tomaszów Północ”) przecina się z drogą wojewódzka nr 850. Przełożenie drogi wojewódzkiej jako elementu węzła zachowuje przejezdność na kierunku Tomaszów Lub. - Hrebenne, a węzeł zapewnia możliwość wykonywania wszystkich relacji, w tym zawracania. Drogi dojazdowe obsługują teren przyległy do obwodnicy. Droga dojazdowa ozn. nr 6 łączy drogę wojewódzka nr 850 z drogą powiatową nr 3521 L.
- W km 3+996,7 (przejazd drogowy) przecina się z drogą powiatową nr 3521 L. Droga powiatowa zachowuje przejezdność po dotychczasowym śladzie.
- W km 5+742,59 (przejazd drogowy) przecina się z drogą powiatową nr 3543 L. Droga powiatowa zachowuje przejezdność po przełożeniu ponad projektowaną obwodnicę.
- W km 7+994,00 (przejazd drogowy „Sołokije) przecina się z istniejącą lokalną drogą gruntową odcinkowo utwardzoną i zamienioną na drogę dojazdową nr 16.
- W km 8+444,40 zlokalizowany jest węzeł „Tomaszów Południe”. Węzeł ten zapewnia włączenie do obwodnicy byłej DK 17, prowadzącej w kierunku miasta. W węźle możliwe jest wykonywanie wszystkich relacji bez zawracania.

W stanie po realizacji obwodnicy, krzyżujące się drogi: wojewódzka nr 850 i dwie drogi powiatowe nr 3521 L i 3543 L - zachowują przejezdność. Zamykane drogi lokalne znajdują powiązanie z dróg dojazdowych, włączanych do dróg wyższych klas. Wszystkie działki mające dojazd drogami przed budową obwodnicy, zachowują go poprzez drogi istniejące lub projektowane drogi dojazdowe.

3. Zmiany w infrastrukturze technicznej:

Projekt budowlany powinien obejmować budowę, przebudowę, zabezpieczenie lub wzmocnienie sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowaną inwestycją oraz budowę nowych sieci i urządzeń towarzyszących inwestycji, w liniach rozgraniczających inwestycji oraz w rejonie inwestycji, w tym:

- linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia WN-110 kV
- linii i urządzeń elektroenergetycznych średniego i niskiego napięcia
- linii i urządzeń teletechnicznych
- sieci wodociagowych i gazowych
- kanalizacji deszczowej.

4. Linie rozgraniczające teren inwestycji:

Teren inwestycji przedstawiony jest na mapach w skali 1:2000, stanowiących załączniki graficzne Nr 1-3 do niniejszej decyzji.

Linie rozgraniczające teren inwestycji wniesiono:

- kolorem fioletowym, oznaczającym obwodnicę i przełożenia dróg.
- kolorem zielonym, oznaczającym drogi dojazdowe.
- kolorem niebieskim, oznaczającym rowy.

Plan orientacyjny przebiegu obwodnicy w skali 1:10000 przedstawiony jest na załączniku Nr 4 do niniejszej decyzji.

5. Ustalam następujące warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony dóbr kultury oraz potrzeb obronności państwa:

- a) przy projektowaniu i realizacji inwestycji należy uwzględniać nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu wynikające z potrzeb ochrony środowiska oraz warunków zawartych w decyzji Wojewody Lubelskiego o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia znak: ŚiR.I.6650/20-5/07/08 z dnia 30 maja 2008r. oraz postanowieniem znak: RDOŚ-06-WOO-6650/25/08/WO z dnia 23.12.2008r.;
- b) należy opracować właściwą organizację wykonywania robót przy uwzględnieniu optymalnego czasu realizacji inwestycji, w celu zminimalizowania oddziaływania niekorzystnych czynników na środowisko;
- c) przy projektowaniu i realizacji inwestycji należy uwzględniać warunki Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Zamościu, wyrażone w piśmie znak: IN.III.41/262/963/08 z dnia 4.08.2008r., w tym: wykonanie przedinwestycyjnych, wykopaliskowych badań ratowniczych na znanych obecnie 7 stanowiskach archeologicznych;
- d) projektowana obwodnica w ciągu drogi ekspresowej S 17 nie jest ujęta w sieci dróg o znaczeniu obronnym.

6. Ustalam następujące wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich, które ma spełnić inwestor:

Projektowaną inwestycję wraz ze związanymi z nią urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając poszanowanie uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym:

- zapewnienie dostępu do drogi publicznej,
- zapewnienie możliwości korzystania z urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z inwestycją, których przebudowa (lub budowa) wiązać się będzie z inwestycją,
- zapewnienie dostępu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi,

- ochronę przed hałasem,
 - ochronę przed zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.
- Należy opracować projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót, związanych z wykonaniem projektowanej inwestycji.
- Ponadto, należy uwzględnić przepisy:
- ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007r. Nr 19. poz. 115, z późn. zm.),
 - rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r. Nr 43, poz. 430),
 - rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735),
 - ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.),
 - ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.),
 - ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003r. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.),
 - oraz inne, obowiązujące przepisy branżowe.
- Ewentualne kolizje z elementami infrastruktury technicznej należy rozwiązać w uzgodnieniu z dysponentami poszczególnych sieci i urzędzeń.

II. Zatwierdzam projekt podziału nieruchomości, przedstawiony na mapach w skali 1:500, 1:1000, 1:2000, stanowiących załączniki Nr 5 - 584 do niniejszej decyzji, zgodnie z niżej załączonym wykazem.

Linie podziału nieruchomości zostały ustalone w oparciu o linie rozgraniczające terenu niezbędnego dla realizacji inwestycji.

WYKAZ DZIAŁEK PODLEGAJĄCYCH PODZIAŁOWI

OBREB 1 – TOMASZÓW LUBELSKI (MIASTO)
ARKUSZ EWIDENCYJNY 3

- 3.13 – o powierzchni 0,9666 ha, na działki:
 3.13/1 – o powierzchni 0,4531 ha
 3.13/2 – o powierzchni 0,5135 ha
- 3.20 – o powierzchni 0,3593 ha, na działki:
 3.20/1 – o powierzchni 0,0080 ha
 3.20/2 – o powierzchni 0,0049 ha
 3.20/3 – o powierzchni 0,3464 ha

OBREB 1 – TOMASZÓW LUBELSKI (MIASTO)
ARKUSZ EWIDENCYJNY 4

- 4.2 – o powierzchni 0,3983 ha, na działki:
 4.2/1 – o powierzchni 0,0109 ha
 4.2/2 – o powierzchni 0,0168 ha
 4.2/3 – o powierzchni 0,3706 ha
- 4.3 – o powierzchni 0,2680 ha, na działki:
 4.3/1 – o powierzchni 0,1192 ha
 4.3/2 – o powierzchni 0,0927 ha
 4.3/3 – o powierzchni 0,0561 ha

537/1 – o powierzchni 0,4979 ha, na działki:
537/3 – o powierzchni 0,1220 ha
537/4 – o powierzchni 0,0764 ha
537/5 – o powierzchni 0,2995 ha

537/2 – o powierzchni 0,9995 ha, na działki:
537/6 – o powierzchni 0,5570 ha
537/7 – o powierzchni 0,0181 ha
537/8 – o powierzchni 0,2028 ha
537/9 – o powierzchni 0,2216 ha

538/1 – o powierzchni 0,5258 ha, na działki:
538/3 – o powierzchni 0,3577 ha
538/4 – o powierzchni 0,0325 ha
538/5 – o powierzchni 0,0866 ha
538/6 – o powierzchni 0,0490 ha

538/2 – o powierzchni 0,5218 ha, na działki:
538/7 – o powierzchni 0,2517 ha
538/8 – o powierzchni 0,0881 ha
538/9 – o powierzchni 0,1820 ha

539 – o powierzchni 0,9719 ha, na działki:
539/1 – o powierzchni 0,1082 ha
539/2 – o powierzchni 0,1837 ha
539/3 – o powierzchni 0,6800 ha

540/1 – o powierzchni 0,5359 ha, na działki:
540/3 – o powierzchni 0,0059 ha
540/4 – o powierzchni 0,5300 ha

542 – o powierzchni 1,4263 ha, na działki:
542/1 – o powierzchni 0,0930 ha
542/2 – o powierzchni 0,0685 ha
542/3 – o powierzchni 0,0901 ha
542/4 – o powierzchni 0,0647 ha
542/5 – o powierzchni 1,1100 ha

544 – o powierzchni 0,0215 ha, na działki:
544/1 – o powierzchni 0,0019 ha
544/2 – o powierzchni 0,0096 ha
544/3 – o powierzchni 0,0100 ha

III. Tabelaiczne zestawienie działek i ich właścicieli / użytkowników biorących udział w postępowaniu, z wyszczególnieniem: numeru działki, powierzchni działki, nomenklatury prawnej, nazwiska i imienia, adresu, wykonanej czynności, numerów działek po podziale, powierzchni działek po podziale, numerów działek do utworzenia pasa drogowego, powierzchni tych działek, numerów działek pozostających w dotychczasowym posiadaniu, powierzchni tych działek - stanowi załącznik Nr 585 do niniejszej decyzji (oddzielna teczka).

Określam termin wydania nieruchomości Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad przez właścicieli - zgodnie z art. 16 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 z późniejszymi zmianami).

IV. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 8 września 2008r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad 00-958 Warszawa, ul. Żelazna 59, reprezentowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, 20-075 Lublin ul. Ogrodowa 21, złożył wnioski o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi dla budowy obwodnicy miasta Tomaszowa Lubelskiego, w ciągu drogi ekspresowej S 17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość - Hrebennie (Lwów) oraz o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Zakres inwestycji obejmuje budowę obwodnicy o długości ok. 9,5 km wraz z towarzyszącymi obiektami inżynierskimi.

Za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia ważny interes państwowy i społeczny. Budowa odcinka drogi ekspresowej stanie się fragmentem szybkiego i bezpiecznego połączenia komunikacyjnego na kierunku Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebennie (Lwów), pretendującego do włączenia w sieć połączeń międzynarodowych. Dla sprawnego przeprowadzenia procesu inwestycyjnego konieczne jest szybkie nabycie gruntów określonych liniami rozgraniczającymi inwestycji. Ważny interes społeczny polega na konieczności poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja obwodnicy miasta Tomaszów Lubelski poza zabudową, wyeliminuje uciążliwości ruchu tranzytowego, ograniczy negatywne oddziaływanie drogi na warunki życia mieszkańców, skutkować będzie mniejszą ilością wypadków i kolizji drogowych.

W wyniku analizy dokumentów złożonych razem z wnioskiem, w tym oceny dokumentacji geodezyjnej w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami przez Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Geodezyjnego i Kartograficznego w Lublinie, stwierdzono usterek i niezgodności. Z uwagi na duży zakres inwestycji, nie było możliwości poprawienia dokumentacji geodezyjnej w krótkim czasie, w związku z czym, na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie złożony w dniu 19 listopada 2008r., postępowanie w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi zostało zawieszono do czasu kompleksowego uzupełnienia wniosku. Postanowienie Wojewody Lubelskiego w powyższej sprawie zostało wydane w dniu 28 listopada 2008r. W dniu 14 stycznia 2009r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie zwrócił się z wnioskiem, o podjęcie postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji. Postanowienie Wojewody Lubelskiego w tej sprawie zostało wydane w dniu 23 lutego 2009r.

Po dokonaniu analizy wniosku wraz z załączoną dokumentacją stwierdzono, że spełnia wymogi określone w art. 3 ust. 1 i art. 5 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 z późn. zmianami). Wniosek jest kompletny, zawiera wymagane mapy, opisy, analizy i opinie dla projektowanej inwestycji, w tym:

- decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydaną przez Wojewodę Lubelskiego znak: ŚiR.I.6650/20-5/07/08 z dnia 30 maja 2008r.,
- pozytywną opinię Zarządu Województwa Lubelskiego – postanowienie z dnia 29 lipca 2008r. znak: BPP.L.DP-1.LG.4501/30/08,
- pozytywną opinię Zarządu Powiatu w Tomaszowie Lubelskim, zgodnie z pismem znak: KD.5421-16/2008 z dnia 29.07.2008r.,
- pozytywną opinię Burmistrza Miasta Tomaszów Lubelski – zgodnie z pismem znak: R.7332/90/08 z dnia 15.07.2008r., zawierającym stwierdzenie, że lokalizacja obwodnicy jest zgodna z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obowiązujących na terenie miasta Tomaszowa Lubelskiego,
- pozytywną opinię Wójta Gminy Tomaszów Lubelski – postanowienie Nr 1/2008 z dnia 14.08.2008r.,

- pozytywną opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie – postanowienie Nr 284/P/OZ/08 z dnia 31.07.2008r. znak: OZ-0213-86-2008,
- pozytywną opinię Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie, Delegatura w Zamościu, z uwagami jak w piśmie z dnia 4.08.2008r., znak: IN.III.41/262/963/08,
- pozytywną opinię Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Lublinie z dnia 25.07.2008r. znak: ZZ-2120-61/2008. z warunkiem uwzględnienie korekty dotyczącej zmiany przeznaczenia „przejścia dolnego dla płazów”. projektowanego na przepuszczenie nr 40 na „przejście dolne dla zwierząt średnich”.
Zgodnie z wyjaśnieniem GDDKiA zawartym w piśmie z dnia 21.10.2008r., znak: GDDKiA-O/LU-P-2-asz-4111/881/08, warunek dot. wprowadzenia korekty nie został uwzględniony w projekcie, ponieważ lokalizacja przejść dla zwierząt oraz ich charakter zostały rozstrzygnięte na etapie wydawania decyzji środowiskowej Nr ŚiR.I.6650/20-5/07/08 z dnia 30.05.2008r. Jedną z podstaw do wydania ww. decyzji był „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia”, którego zapisy poprzedzone zostały konsultacjami z instytucjami związanymi z ochroną przyrody, w tym z Nadleśnictwem Tomaszów Lubelski oraz kołami łowieckimi. Wykonany projekt w pełni odpowiada decyzji środowiskowej oraz wcześniejszemu stanowisku Lasów Państwowych w Lublinie.

Postępowanie administracyjne w sprawie wydania przedmiotowej decyzji zostało przeprowadzone zgodnie z przepisami ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 ustawy, o wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione w drodze obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi tj.: w Urzędzie Gminy Tomaszów Lubelski, w Urzędzie Miasta Tomaszów Lubelski oraz w prasie lokalnej – w Dzienniku Wschodnim z dnia 11 marca 2008r.

W toku prowadzonego postępowania wpłynęły dwa pisma:

1. wniosek w sprawie wykupienia działki nr 103/3, położonej w obrębie Dąbrowa Tomaszowska, powstałej w wyniku podziału, która znalazła się poza liniami rozgraniczającymi inwestycji,
2. pismo dot. zmiany przebiegu drogi wewnętrznej i powiatowej w miejscowości Łaszczówka, w rejonie działek nr ewid. 1308 i 1309.

Pisma zostały przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie celem rozpatrzenia. Zgodnie z uzyskaną odpowiedzią z dnia 6.04.2009r. znak: GDDKiA-O/LU-P-2-asz/4111/0011/0017/05 w sprawie wniesienia korekty drogi wewnętrznej i powiatowej w Łaszczówce, udzielono odpowiedzi, że były przeprowadzane konsultacje społeczne w czasie których, właściciel działek nie zgłaszał zastrzeżeń, zaproponowane przez niego rozwiązanie (przedstawione na załączniku graficznym), jest technicznie niemożliwe do zrealizowania.

Zgodnie z przepisem art. 7 ust 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2003r. Nr 80, poz. 721 z późn. zm.) decyzja niniejsza rozstrzyga w szczególności o wymaganiach dotyczących powiązania projektowanej inwestycji z innymi drogami publicznymi, z jednoczesnym określeniem ich kategorii, określeniu linii rozgraniczającej teren przeznaczony pod inwestycję, warunkach wynikających z potrzeb ochrony środowiska, ochrony dóbr kultury oraz o wymaganiach dotyczących ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. Droga nie znajduje się w sieci dróg o znaczeniu obronnym.

Przedmiotowa decyzja zatwierdza projekty podziału nieruchomości, o których mowa w art. 12 ust. 1 ustawy.

Zgodnie z art. 12 ust. 6 ustawy, do czasu uzyskania pozwolenia na budowę, nieruchomości mogą być użytkowane nieodpłatnie przez dotychczasowych właścicieli.

Skutki prawne wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi są następujące:

1. Nieruchomości przeznaczone pod inwestycję wydzielone liniami rozgraniczającymi teren, ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi, które jednocześnie są liniami podziału nieruchomości, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stała się ostateczna.
2. Odszkodowanie za nabycie z mocy prawa przez Skarb Państwa nieruchomości zostanie ustalone w odrębnej decyzji.
3. Decyzja stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.
4. Decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stanowi podstawę do wydania przez wojewodę albo starostę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas drogowy, stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem przypadków, gdy trwały zarząd jest ustanowiony na rzecz właściwego zarządcy drogi albo samorządowej jednostki organizacyjnej.
5. Jeżeli przeznaczona na pasy drogowe nieruchomość, stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została uprzednio wypożyczona, wynajęta lub używana, decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stanowi podstawę do wypowiedzenia przez właściwego zarządcę drogi umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia ze skutkiem natychmiastowym. Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie.
6. Do rozwiązania użytkowania stosuje się odpowiednio wyżej wymieniony pkt 5.
7. Jeżeli przeznaczona na pasy drogowe nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, została oddana w użytkowanie wieczyste, użytkowanie to wygasa za odszkodowaniem, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stała się ostateczna, ustalonym według zasad określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami. Tą samą zasadę stosuje się odpowiednio do użytkowania wieczystego nabytego w sposób inny niż w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.
8. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje z mocy prawa, nieodpłatnie, w trwały zarząd nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi dotycząca tych nieruchomości stała się ostateczna, z zastrzeżeniem niżej wymienionego pkt 9.
9. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje z mocy prawa, nieodpłatnie w trwały zarząd nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, z dniem: wygaśnięcia lub rozwiązania prawa użytkowania wieczystego, wygaśnięcia zarządu, rozwiązania użytkowania albo rozwiązania umów: dzierżawy, najmu lub użyczenia.
10. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje z mocy prawa, nieodpłatnie w trwały zarząd nieruchomości nabyte na własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego na cele budowy dróg, z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi stała się ostateczna.
11. Ustanowienie trwałego zarządu, o którym mowa w pkt 9 i 10, stwierdza wojewoda w drodze decyzji. Decyzja ta stanowi podstawę wpisu do księgi wieczystej.
12. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji drogi nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.
13. Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.

Jednocześnie informuję, że:

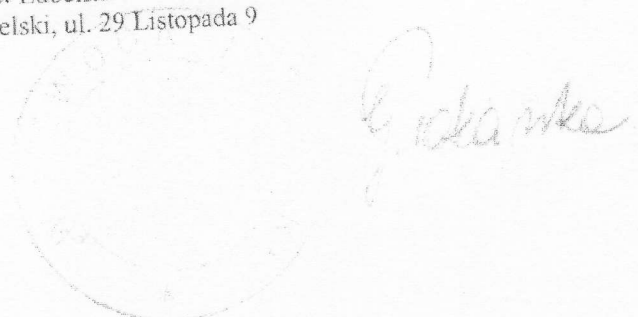
1. Wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi wnioskodawcy oraz zawiadamia o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi oraz w prasie lokalnej. Ponadto, wysyła zawiadomienia o wydaniu decyzji o lokalizacji drogi dotychczasowym właścicielom na adres określony w ewidencji gruntów – art. 7 pkt 2 cytowanej wyżej ustawy.
2. Załączniki graficzne stanowią integralną część decyzji.
3. Zgodnie z art. 10 wymienionej wyżej ustawy, nie obowiązują przepisy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
4. Projekt budowlany należy opracować zgodnie z wymaganiami obowiązujących przepisów prawa budowlanego i przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi planowanego przedsięwzięcia.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie, za moim pośrednictwem, do Ministra Infrastruktury, 00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6, w ciągu 14 dni od daty doręczenia.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Lublinie
20-075 Lublin, ul. Ogrodowa 21
2. Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
00-958 Warszawa, ul. Żelazna 59
3. Wydział Geodezji i Nieruchomości
Lubelski Urząd Wojewódzki
4. Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Lubelskim
22-600 Tomaszów Lubelski, ul. Lwowska 68
5. Urząd Miasta Tomaszów Lubelski
22-600 Tomaszów Lubelski, ul. Lwowska 57
6. Urząd Gminy Tomaszów Lubelski
22-600 Tomaszów Lubelski, ul. 29 Listopada 9
7. aa



A faint circular stamp is visible in the lower right quadrant of the page, partially overlapping the list of recipients. To its right, there is a handwritten signature in blue ink that appears to read "E. Jankowska".