

Krasnystaw, dnia 06.10.2016 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4 oraz art. 84 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. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), § 3 ust.1 pkt 60, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz.71) biorąc pod uwagę opinię odpowiednich organów:

- Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie – opinia sanitarna z dnia 12.09.2016 r. znak: DNS-NZ.7016.162.2016.AS
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie – opinia z dnia 14.09.2016r. znak: WSTII.4240.101.2016.BU, po rozpoznaniu wniosku Pana Pawła Sikory reprezentującego firmę „PWS PROJEKT” Konopnica 251 e, **stwierdzam brak potrzeby** przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa ul. Kościuszki –droga nr 2120L, od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3125L Stężycza Nadwieprzańska do skrzyżowania z ul. Polewaną w Krasnymstawie”

stwierdzam brak potrzeby

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa ul. Kościuszki – droga nr 2120L, od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3125L Stężycza Nadwieprzańska do skrzyżowania z ul. Polewaną w Krasnymstawie”.

Uzasadnienie

W dniu 25 sierpnia 2016 r. do Burmistrza Krasnegostawu wpłynął wniosek Pana Pawła Sikory reprezentującego firmę: „PWS PROJEKT” Konopnica 251 e, 21-030 Motycz o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa ul. Kościuszki – droga nr 2120L, od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3125L Stężycza Nadwieprzańska do skrzyżowania z ul. Polewaną w Krasnymstawie”.

Przedsiębiorca poinformował, że w związku z niewystarczającą szerokością istniejącego pasa drogowego ulicy Kościuszki do zlokalizowania projektowanych elementów drogi tj.: chodnika oraz rowów drogowych, zachodzi konieczność zajęcia działek przyległych do drogi. W związku z tym została przedłożona skorygowana karta informacyjna wraz z zaznaczonym obszarem zamierzenia inwestycyjnego.

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71). Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko zostało poddane analizie pod kątem szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy ooś.

W związku z powyższym Burmistrz Krasnegostawu pismem znak: MOŚ.6220.4.2016 z dnia 30 sierpnia 2016 r. zwrócił się do Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krasnymstawie oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o ponowne wyrażenie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia procedury oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na przebudowie **ul. Kościuszki – droga nr 2120L, od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3125L Stężycza Nadwieprzańska do skrzyżowania z ul. Polewaną w Krasnymstawie.**

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krasnymstawie przesłał pismo zgodnie z kompetencją do Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie, który wydał opinię znak: DNS-NZ.7016.162.2016.AS z dnia 12 sierpnia 2016 r., że ponowne przesłanie wniosku w przedmiotowej sprawie podyktowane było jedynie aktualizacją treści karty informacyjnej w części dotyczącej konieczności wykupu działek prywatnych przyległych do istniejącego pasa drogowego ze względu na nienormatywną szerokość jezdni oraz ze względu na projektowany chodnik, co jak wynika z treści zaktualizowanej karty informacyjnej, nie powinno wpływać na realizację celów strategicznych oraz nie powinno wprowadzić nowych działań do harmonogramu realizacji w/w przedsięwzięcia. Dlatego też w/w instytucja podtrzymała swoje stanowisko określone w piśmie z dnia 27.06.2016r. dotyczące braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 14 września 2016 r. znak: WSTII.4240.101.2016.BU stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia. Należy zaznaczyć, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 1 lipca 2016 r., znak: WSTII.4240.62.2016.AM wyraził już opinię w przedmiotowej sprawie i nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji. Wydanie ponownej opinii, podyktowane było faktem, iż w związku z niewystarczającą szerokością istniejącego pasa drogowego ulicy Kościuszki do zlokalizowania projektowanych elementów drogi tj. chodnika oraz rowów drogowych, zachodzi konieczność zajęcia działek przyległych do drogi.

Po analizie zgromadzonego materiału, uwzględnieniu szczegółowych uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. oraz po zasięgnięciu opinii właściwych organów postanowiono odstąpić od obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia.

Na podstawie informacji przedstawionej przez wnioskodawcę analizowano: skalę inwestycji, usytuowanie i charakter inwestycji, zakres robót związanych z planowaną inwestycją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na wystąpienie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszarów Natura 2000.

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 2120L - ul. Kościuszki w Krasnymstawie, na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3125L Stężycza Nadwieprzańska do skrzyżowania z ul. Polewaną, wraz z przebudową skrzyżowania dróg nr 2120L i nr 3125L o łącznej długości około 2,6 km. Przedsięwzięcie obejmie działki stanowiące istniejący pas drogowy wraz z działkami przyległymi. Przedmiotowy odcinek drogi położony jest na styku gminy Krasnystaw i miasta Krasnystaw.

Z przedłożonych informacji wynika, iż planowany do przebudowy odcinek drogi przebiega przez obszary podmiejskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej oraz w sąsiedztwie pól uprawnych i terenów wykorzystywanych rolniczo.

Aktualny stan techniczny drogi jest zły. Nawierzchnię drogi stanowi nawierzchnia bitumiczna o szerokości od 4,85 m do 5,90 m. Droga posiada liczne nierówności i wyboje. Odwodnienie drogi

następuje powierzchniowo, poprzez spadki podłużne i poprzeczne do przydrożnych rowów oraz na tereny zielone pasa drogowego.

Zakres prac podczas realizacji inwestycji obejmuje: wykonanie nowej nawierzchni jezdni z mieszanek mineralno-asfaltowych, korektę łuków drogi na normatywne, wykonanie chodników, przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi, wykonanie zjazdów publicznych i indywidualnych, wykonanie peronów przy odcinkach jezdni wyznaczonych do zatrzymywania autobusów, wykonanie odwodnienia przedmiotowego odcinka, korektę i czyszczenie istniejących rowów przydrożnych, przebudowę istniejących obiektów inżynierskich tj. przepusty pod zjazdami i pod drogą, aktualizację istniejącej organizacji ruchu, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego, wyprofilowanie terenów zielonych, humusowanie i obsianie trawą.

Parametry drogi po przebudowie będą następujące:

- klasa drogi Z
- kategoria ruchu KR2
- dopuszczalne obciążenie 100 kN/oś
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość jezdni 2 x 3 m
- szerokość poboczy 1 m
- szerokość chodnika 1,5 m- 2 m.

Nawierzchnię drogi zaprojektowano jako nawierzchnię o konstrukcji typowej z warstwą ścieralną z betonu asfaltowego odporną na koleinowanie.

Z przedłożonych informacji wynika, iż powierzchnia projektowanej jezdni wyniesie 19 296 m², chodników 5 788, 8 m² i poboczy 3 216 m². Łącznie powierzchnia przeznaczona pod planowaną inwestycję wyniesie 28 300, 8 m².

Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż realizacja inwestycji nie zmieni dotychczasowego sposobu użytkowania przedmiotowej drogi. Poprawie ulegną jej parametry użytkowe poprzez wykonanie nowej nawierzchni jezdni, chodnika, zjazdów indywidualnych i publicznych.

Szata roślinna występująca wzdłuż przedmiotowej drogi to rośliny uprawne, łąkowe oraz roślinność ruderalna tj. pokrzywa zwyczajna, bniec biały czy cykoria podróżnik. Roślinność wysoką stanowią drzewa tj. jesion wyniosły, robinia akacjowa, lipa, wierzba biała. Występują również powierzchnie zakrzewione tj. bez czarny, lilak pospolity, leszczyna. W sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkaniowej występuje głównie roślinność niska, trawiasta, drzewa i krzewy ozdobne oraz drzewka owocowe w przydomowych ogródkach. Jest to roślinność, której obecność jest skutkiem celowego działania człowieka. Ewentualna wycinka drzew zostanie ograniczona do niezbędnego minimum i poprzedzona zostanie uzyskaniem wymaganych decyzji.

Z przedłożonych w karcie informacji wynika, iż w obrębie pasa drogowego planowanej do przebudowy drogi nie stwierdzono występowania gatunków roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie. Na analizowanym odcinku drogi oraz terenach przyległych występują siedliska typowe i charakterystyczne dla terenów zurbanizowanych.

W przedłożonym opracowaniu przedstawiono jeden wariant inwestycyjny, wykorzystujący istniejący przebieg drogi, który będzie polegał na wykonaniu przebudowy nawierzchni jezdni, zjazdów, chodnika oraz zapewnieniu odpowiedniego odwodnienia jezdni. Niweleta drogi zaprojektowana została w oparciu o dostosowanie do istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pieszych oraz zminimalizowania ryzyka wypadków wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi zaprojektowano chodnik. Poprawa stanu

i remontów, 17 03 02- mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01 oraz 20 03 01 - niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne. Na tym etapie wytworzone zostaną również odpady niebezpieczne o kodzie: 15 01 10*- opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone oraz 17 06 05'- materiały budowlane zawierające azbest. Wytwórcą odpadów na etapie przebudowy drogi będzie wykonawca robót i na nim spoczywał będzie obowiązek i właściwy sposób zagospodarowania odpadów zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Wytworzone odpady w pierwszej kolejności zostaną poddane odzyskowi. Pozostałe odpady będą segregowane, a następnie gromadzone w szczelnych pojemnikach bądź w wyznaczonym miejscu i wywożone poza teren przedsięwzięcia przez uprawnione do tego podmioty. Sposób zagospodarowania odpadów komunalnych powinien być zgodny z regulaminem utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Krasnystaw.

W wyniku przebudowy analizowanej drogi powstaną niewielkie ilości mas ziemnych, które zostaną częściowo wykorzystane na terenie budowy zaś pozostała ilość zostanie wywieziona na miejsce wskazane przez inwestora.

Etap realizacji przedsięwzięcia związany będzie z wytwarzaniem niewielkich ilości ścieków socjalno-bytowych. W tym celu plac budowy wyposażony zostanie w przenośną toaletę typu toi-toi. Ścieki będą odbierane przez firmę serwisową świadczącą usługi w tym zakresie.

Na etapie funkcjonowania drogi ilość wytworzonych odpadów będzie niewielka. Ich wytwarzanie będzie związane z utrzymaniem drogi we właściwym stanie i jej funkcjonowaniem. Właściwy sposób zagospodarowania odpadów wytworzonych na tym etapie, spoczywał będzie na zarządcy drogi.

Eksploatacja przedmiotowej drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków. Źródłem zanieczyszczeń podczas jej funkcjonowania będą spływy powierzchniowe z jej nawierzchni w postaci wód deszczowych i roztopowych. Wody te będą odprowadzane powierzchniowo na tereny przyległe. Wody z powierzchni analizowanej drogi nie podlegają obowiązkowi podczyszczenia, gdyż jest to droga powiatowa, klasy Z- zbiorcza, co jest zgodne z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800). Wody opadowe z powierzchni analizowanej drogi nie powinny przekraczać stężeń dopuszczalnych, o których mowa w ww. rozporządzeniu z dnia 18 listopada 2014 r. tj. zawiesiny ogólne poniżej 100 mg/l oraz węglowodory ropopochodne poniżej 15 mg/l.

W celu zminimalizowania negatywnego wpływu etapu przebudowy na środowisko wodno-gruntowe inwestor proponuje następujące działania: kontrolowanie na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia, naprawa sprzętu i tankowanie realizowane będzie poza terenem budowy, zapewnienie odpowiednich miejsc postoju sprzętu o szczelnej nawierzchni, właściwe magazynowanie materiałów, odpowiednia organizacja placu budowy z zapleczem socjalnym dla pracowników, stały nadzór nad wykonawcą robót i pracownikami.

Na obszarze objętym planowaną inwestycją nie występują tereny wodno-błotne. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży, obszarami górskimi, terenami uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej. Teren przedsięwzięcia nie obejmuje obszarów objętych ochroną konserwatorską oraz wpisanych do rejestru zabytków. Miejsce realizacji inwestycji nie przylega do jezior. W otoczeniu analizowanej drogi nie występują tereny leśne. Planowana inwestycja nie obejmuje obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Teren planowanej inwestycji leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 406 - Niecka Lubelska (Lublin), którego wody podlegają ochronie. Zbiornik ten ma charakter

szczelinowo-porowy. Jednocześnie przedmiotowa inwestycja usytuowana będzie w zasięgu jednolitej części wód podziemnych nr 107, która według załącznika nr 2 do Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M. P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549) ma stan chemiczny dobry i ilościowy zły (w subczęści). Osiągnięcie celów środowiskowych dla tej części wód podziemnych oceniono jako zagrożone z uwagi na znaczny pobór wody z poziomu kredowego przez ujęcia aglomeracji lubelskiej. W nowym okresie planistycznym inwestycja będzie zlokalizowana w zasięgu jednolitej części wód podziemnych nr 90. Jednocześnie przedsięwzięcie będzie usytuowane w zasięgu jednolitej części wód powierzchniowych pod nazwą *Wieprz od Żółkiewki do oddzielenia się Kanału Wieprz-Krzna* o kodzie *PLRW200019243931*, która według wspomnianego wyżej Planu (...) stanowi naturalną część wód, o dobrym stanie, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych ze względu na wpływ działalności antropogenicznej na jej stan, który generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy jej stanu.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji oraz zabezpieczenia jakie zostaną zastosowane na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości pogorszenia stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych.

Z informacji zawartych w karcie nie wynika, aby w bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej drogi zlokalizowane były strefy ochronne ujęć wód. Najbliższym ciekim wodnym jest rzeka Wieprz, która przepływa w odległości około 1 km w kierunku wschodnim od planowanego do przebudowy odcinka drogi. W odległości około 2,5 km w kierunku południowym płynie lewobrzeżny dopływ Wieprza- rzeka Żółkiewka.

Planowana inwestycja usytuowana będzie poza granicami obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 z późn. zm.). Ponadto, najbliższymi położonymi, od planowanego przedsięwzięcia, obszarami objętymi ochroną na podstawie ww. ustawy są: Grabowiecko-Strzelecki Obszar Chronionego Krajobrazu, usytuowany w odległości około 55 m w kierunku wschodnim, Pawłowski Obszar Chronionego Krajobrazu umiejscowiony w odległości około 3,5 km w kierunku północnym oraz obszary Natura 2000- obszary o znaczeniu dla Wspólnoty: Izbicki Przełom Wieprza PLH060030 zlokalizowany w odległości około 2,6 km w kierunku południowym i Wodny Dół PLH060026, będący jednocześnie rezerwatem przyrody, zlokalizowany w odległości około 5,3 km w kierunku południowo- zachodnim.

Biorąc pod uwagę skalę i charakter przedsięwzięcia oraz zakres prac, organ uznał, że nie będzie ono w sposób znacząco negatywny wpływać na ww. obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 oraz nie przewiduje się znaczących oddziaływań związanych z jego realizacją i funkcjonowaniem. Ponadto, przedmiotowa droga nie stanowi nowej inwestycji, funkcjonuje w istniejącym układzie komunikacyjno-przestrzennym miasta i gminy Krasnystaw, zatem jej przebudowa nie wpłynie negatywnie na krajobraz i funkcję obszaru chronionego jakim jest położony w bliskiej odległości Grabowiecko-Strzelecki Obszar Chronionego Krajobrazu.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na charakter i niewielką skalę nie będzie się wiązało z wystąpieniem oddziaływań o charakterze transgranicznym.

Charakter i skala inwestycji wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko, zarówno podczas realizacji jak i eksploatacji. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą lokalne, odwracalne, rozłożone w czasie i ustąpią z chwilą ukończenia prac budowlanych. Wykonanie nowej

nawierzchni zminimalizuje negatywne oddziaływania na środowisko (zanieczyszczenia, hałas, drgania) oraz poprawi bezpieczeństwo jej użytkowników, w tym pieszych poprzez wykonanie chodnika.

Po przeanalizowaniu stanowisk organów opiniujących, po uwzględnieniu łącznie uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś tut. Organ uznał, że planowane przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wobec powyższego, postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

BURMISTRZ
mgr inż. Hanna Mazurkiewicz

Załącznik:

- Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś.

Otrzymują:

1. „PWS PROJEKT” Paweł Sikora
Konopnica 251 e, 21-030 Motycz
2. Zarząd Dróg Powiatowych.
3. Pozostałe strony zgodnie z art. 49 Kpa
4. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie.
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie.

**Załącznik do decyzji Burmistrza Krasnegostawu z dnia 6 października 2016r. znak:
MOŚ.6220.4.2016 r.**

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 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. z 2016 r., poz.353).

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego polegającą na przebudowie drogi powiatowej nr 2120L ul. Kościuszki w Krasnymstawie, na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3125L Stężycą Nadwieprzańską do skrzyżowania z ul. Polewaną, wraz z przebudową skrzyżowania dróg nr 2120L i nr 3125L, o łącznej długości ok. 2,6 km.

Stan istniejący

Przeznaczony do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr 2120L rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą nr 3125L, biegnie przez ok. 2,6km i kończy się przy skrzyżowaniu z ul. Polewaną.

Obecnie nawierzchnię wyżej wymienionego odcinka drogi stanowi nawierzchnia bitumiczna. Istniejąca nawierzchnia ma szerokość zmienną od 4,85m do 5,90m i jest w złym stanie technicznym. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez tereny charakterystyczne dla obszarów podmiejskich zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej oraz w sąsiedztwie pól uprawnych i terenów wykorzystywanych rolniczo.

Droga odwadniana jest powierzchniowo, poprzez spływ wody do przydrożnych rowów oraz na tereny zielone pasa drogowego. Wody opadowe z powierzchni istniejącej drogi odprowadzane są za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do przydrożnych rowów oraz na tereny zielone położone w obrębie pasa drogowego, gdzie ulegają sukcesywnemu wchłonięciu.

Na terenie inwestycji nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków ani obszary o znaczeniu historycznym, kulturowym i archeologicznym.

Przebudowywany odcinek drogi zlokalizowany jest w województwie lubelskim, powiecie krasnostawskim, na styku gminy Krasnystaw i gminy miejskiej Krasnystaw. Trasę drogi poprowadzono po istniejącym jej przebiegu, niemniej jednak z uwagi na fakt, że droga w stanie istniejącym posiada nienormatywną szerokość jezdni a także na projektowany chodnik, zachodzi konieczność wykupu działek prywatnych przyległych do istniejącego pasa drogowego. Zakres obejmujący niniejsze zamierzenie inwestycyjne zaznaczono kolorem czerwonym na mapie w załączniku graficznym.

Projektowana inwestycja charakteryzuje się następującymi parametrami:

- klasa drogi	Z
- kategoria ruchu	KR2
- dopuszczalne obciążenie	100kN/oś
- prędkość projektowa	50km/h
- szerokość jezdni	2x3,0m=6,0m
- szerokość poboczy	1m
- szerokość chodnika	1,5m – 2,0m

Zakres prac obejmować będzie:

- Wykonanie nowej nawierzchni jezdni z mieszanek mineralno – asfaltowych,
- Wykonanie podbudów z kruszyw mineralnych na poszerzeniach oraz wzmocnieniu istniejącej nawierzchni
- Wykonanie podbudów z kruszyw lub gruntów stabilizowanych spoiwami,
- Korektę łuków drogi na normatywne,
- Wykonanie chodników,
- Przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- Wykonanie zjazdów publicznych i indywidualnych,
- Wykonanie peronów przy odcinkach jezdni wyznaczonych do zatrzymywania autobusów,

- Wykonanie odwodnienia przedmiotowego odcinka drogi z włączeniem rowu bezodpływowego do istniejącej kanalizacji deszczowej w ulicy Polewanej,
- Korektę i oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych,
- Przebudowę istniejących obiektów inżynierskich (przepusty pod zjazdami i pod drogą),
- Aktualizację istniejącej organizacji ruchu, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego (m.in. wyznaczenie przejść dla pieszych oraz odcinków jezdni przeznaczonych do zatrzymywania autobusów),
- Wyprofilowanie terenów zielonych, humusowanie oraz obsianie trawą powierzchni objętych budową.

Powierzchnia zajmowana przez planowaną inwestycję wynosić będzie:

- Powierzchnia projektowanej jezdni: 19 296 m²,
- Powierzchnia projektowanych chodników: 5 788,8 m²,
- Powierzchnia projektowanych poboczy: 3 216 m²,
- Całkowita powierzchnia przeznaczona pod projektowaną inwestycję: 28 300,8 m².

Dotychczasowy sposób użytkowania drogi nie ulegnie zmianie w wyniku realizacji inwestycji. Poprawie ulegną jej parametry użytkowe poprzez wykonanie nowej nawierzchni jezdni, chodnika, zjazdów indywidualnych i publicznych oraz wykonanie aktualizacji oznakowania.

Przedmiotowy odcinek drogi położony jest na styku gminy Krasnystaw i miasta Krasnystaw. Przeważająca część inwestycji położona jest na terenie gminy miejskiej Krasnystaw.

Gmina Krasnystaw położona jest we wschodniej części województwa lubelskiego, w granicach powiatu krasnostawskiego. Gmina Krasnystaw jest typową gminą podmiejską, otaczającą miasto Krasnystaw otwartym pierścieniem, jedynie od wschodu przeciętym klinem obszaru gminy Siennica Różana. Gmina Krasnystaw zajmuje powierzchnię 15 096 ha, zamieszkała jest przez 9 627 mieszkańców, a gęstość zaludnienia wynosi 61 os./km². Gmina nie posiada wykształconego ośrodka gminnego, siedziba władz samorządowych mieści się w mieście Krasnystaw - wielofunkcyjnym ośrodku obsługi lokalnej, który od 1999 r. posiada rangę miasta powiatowego.

Przedmiotowy odcinek drogi położony jest na styku gminy Krasnystaw i miasta Krasnystaw. Przeważająca część inwestycji położona jest na terenie gminy miejskiej Krasnystaw.

Gmina Krasnystaw położona jest we wschodniej części województwa lubelskiego, w granicach powiatu krasnostawskiego. Gmina Krasnystaw jest typową gminą podmiejską, otaczającą miasto Krasnystaw otwartym pierścieniem, jedynie od wschodu przeciętym klinem obszaru gminy Siennica Różana. Gmina Krasnystaw zajmuje powierzchnię 15 096 ha, zamieszkała jest przez 9 627 mieszkańców, a gęstość zaludnienia wynosi 61 os./km². Gmina nie posiada wykształconego ośrodka gminnego, siedziba władz samorządowych mieści się w mieście Krasnystaw - wielofunkcyjnym ośrodku obsługi lokalnej, który od 1999 r. posiada rangę miasta powiatowego.

Miasto Krasnystaw położone jest w centralnej części powiatu krasnostawskiego. Miasto zajmuje obszar o powierzchni 42 km² (4207 ha) i stanowi 4% powiatu krasnostawskiego. Miasto Krasnystaw zamieszkuje 19 588 osób, a gęstość zaludnienia wynosi 465 os./km².

Według Jerzego Kondrackiego (Geografia regionalna Polski, wyd. PWN, Warszawa 2013), Miasto Krasnystaw położone jest pod względem geograficznym na obszarze prowincji Wyżyn Polskich, w podprowincji Wyżyny Lubelsko-Lwowskiej - niecki podniesionej przez metakarpackie ruchy tektoniczne na wysokość 200 – od 1 do 5 ha (jest ich 42,64%) oraz gospodarstwa o powierzchni do 1 ha (38,76 %) i od 5 do 10 ha (12,53 %). Gospodarstw o powierzchni przekraczającej 10 ha jest łącznie 6,08%. Średnia powierzchnia gospodarstwa rolnego na terenie miasta wynosi 3,50 ha. Jest ona niższa od średniej powierzchni gospodarstwa w województwie lubelskim (7,50 ha) i znacznie niższa od średniej krajowej (10,42 ha). Podstawowymi uprawami na analizowanym obszarze są zboża oraz buraki cukrowe, a w produkcji zwierzęcej dominuje trzoda chlewna. Korzystne warunki produkcyjne dają możliwości dostosowania kierunków produkcji uprawy nie tylko głównych ziemiopłodów rolnych, ale również dla potrzeb przemysłowych (chmiel, tytoń, rośliny oleiste) oraz warzywnictwa i sadownictwa.

Lasy miasta Krasnystaw leżą na terenie Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Lublinie i należą do Nadleśnictwa Krasnystaw. Lesistość w mieście Krasnystaw jest bardzo niska, w porównaniu z otaczającą ją gminą Krasnystaw, czy z całym powiatem krasnostawskim. Ponadto, bardzo silnie odbiega również od lesistości Polski. Powierzchnia lasów w Krasnystawie jest niewielka i zajmuje

ogółem 397,2 ha, co stanowi 8,9% powierzchni gminy miejskiej. Równie niska lesistość jest w terenach otaczających.

Przez miasto przebiegają znaczące inwestycje liniowe: międzynarodowa trasa ekspresowa S 17 (E372) oraz linia kolejowa z Warszawy do Lwowa. Ważnym połączeniem jest również przebiegająca przez teren gminy Krasnystaw droga międzyregionalna nr 83 relacji Biała Podlaska - Włodawa - Chełm - Rejowiec - Krasnystaw, łącząca ze sobą były miasta wojewódzkie. Na terenie gminy Krasnystaw długość dróg wynosi ogółem 209,43 km, w tym długość dróg krajowych 6,5 km, a wojewódzkich 19,0 km. Pozytywnym zjawiskiem jest wysoki wskaźnik utwardzonych bądź ulepszonych dróg powiatowych i gminnych.

Na terenie miasta funkcjonuje ujęcie wody w Krasnymstawie. Aktualnie na ujęciu eksploatowanych jest 5 studni głębinowych, 2 studnie „starego” ujęcia oraz 3 studnie na „nowym” ujęciu. Łączne możliwości eksploatacyjne całego ujęcia wynoszą 445 m³/h. Z wodociągu korzysta ok. 95% mieszkańców. Ponadto na terenie miasta zlokalizowane są 3 studnie głębinowe awaryjne typu „Abisynka”, a własne awaryjne ujęcia wody posiada SP ZOZ i piekarnia przy ul. Konopnickiej. Na terenie miasta własne ujęcia wodne posiadają następujące zakłady przemysłowe:

- Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska – 2 studnie,
- Kartonex Sp. z o.o. – 1 studnia głębinowa,
- Fermentownia Tytoniu – 1 studnia głębinowa,
- Cersanit S.A. – 2 studnie głębinowe. Zatwierdzone zasoby wód podziemnych w pełni pokrywają potrzeby miasta. Odległość drogi nr 2120L ul. Kościuszki od najbliższego położonego ujęcia wody, obliczona na podstawie serwisu psh.gov.pl Państwowej Służby Hydrogeologicznej, wynosi około 1,35km.

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez tereny charakterystyczne dla obszarów podmiejskich zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej oraz w sąsiedztwie pól uprawnych i terenów wykorzystywanych rolniczo. Na terenach rolnych szatę roślinną stanowią rośliny uprawne oraz rośliny łąkowe. Pobocze drogi na terenach niezabudowanych porasta roślinność ruderalna (m.in. pokrzywa zwyczajna, bniec biały, komosa biała, cykoria podróżnik). Drzewa występujące na tym obszarze to gatunki typowe dla zieleni przydrożnej (głównie jesion wyniosły, lipa, wierzba biała, robinia akacjowa, orzech włoski, wiśnia ptasia). Na terenie inwestycji występują również niewielkie powierzchnie zakrzewione (bez czarny, lilak pospolity, leszczyna).

Szatę roślinną występującą w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej stanowią przede wszystkim powierzchnie trawiaste, zagospodarowane przez właścicieli posesji przylegających do wyznaczonego pasa drogowego. Występują tam drzewa i krzewy ozdobne oraz drzewka owocowe w przydomowych ogródkach. Szata roślinna na terenie pasa drogowego w sąsiedztwie zabudowań powstała na skutek celowego działania człowieka, jest głównie pochodzenia antropogenicznego.

Ewentualna wycinka drzew zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. W przypadku konieczności wycinki drzew lub krzewów Inwestor uzyska wymagane pozwolenia. Podczas wizji przeprowadzonej w maju 2016r. na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania roślin objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody, wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 stycznia 2012r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin.

Na obszarze pasa drogowego przebudowywanego odcinka drogi oraz na terenach przyległych występują siedliska typowe i charakterystyczne dla obszarów podmiejskich. Zarówno tereny zabudowane, jak i łąki oraz pola uprawne, zasiedlone są przez różne gatunki bezkręgowców lądowych. Z gatunków kręgowców, głównie ssaków, mogą występować zwierzęta zasiedlające tereny zurbanizowane, np. jeź europejski, tchórz, mysz domowa, szczur wędrowny, kret europejski. Są to gatunki występujące w typowych siedliskach, których populacje są zazwyczaj liczne.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie występuje roślinność objęta specjalną ochroną.

W obrębie pasa drogowego przebudowywanej drogi nie stwierdzono występowania gatunków zwierząt podlegających ochronie.

W obrębie pasa drogowego przebudowywanej drogi nie stwierdzono występowania gatunków roślin podlegających ochronie.

W obrębie pasa drogowego przebudowywanej drogi nie stwierdzono występowania gatunków grzybów podlegających ochronie.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia – drogi nie jest związana z użyciem technik i technologii, o których mowa w art. 143 ustawy Prawo ochrony środowiska (tzw. BAT – porównanie do najlepszych możliwych technologii). W związku z powyższym nie dokonuje się tego porównania.

Źródłem uciążliwości i oddziaływania na środowisko jest użytkowanie drogi, a w szczególności ruch samochodowy i wprowadzanie wód opadowych do środowiska. W fazie eksploatacji powstawać będą emisje: hałasu, emisje do powietrza, spływy wód opadowych. Nawierzchnię drogi zaprojektowano jako nawierzchnię o konstrukcji typowej z warstwą ścieralną z betonu asfaltowego odporną na koleinowanie.

Nawierzchnia będzie utrzymywana przez zarządcę drogi na zasadach analogicznych jak dla innych tego typu obiektów.

Na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej występują nierówności i wyboje, zachodzi konieczność dostosowania szerokości jezdni do wartości zgodnych z obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie wg Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. Zdegradowana nawierzchnia jezdni negatywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi oraz stan otaczającego środowiska. W przypadku niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji należy liczyć się z możliwością zwiększonej częstotliwości występowania wypadków i kolizji drogowych oraz stałym pogarszaniem się stanu technicznego drogi, co przekłada się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu. Wariant zerowy zakłada sytuację, w której przedmiotowy odcinek drogi pozostanie w stanie obecnym, ze znacznymi oznakami zniszczeń jezdni w postaci deformacji poprzecznych i podłużnych profili warstwy ścieralnej. Rezygnacja z realizacji przedsięwzięcia utrwali zatem stan obecny doprowadzając do jego pogłębienia. Pogorszenie jakości nawierzchni drogi najczęściej skutkuje wzrostem negatywnego oddziaływania na środowisko. Zły stan nawierzchni wpływa na zmniejszenie płynności ruchu, co może powodować zwiększenie emisji substancji i hałasu do środowiska oraz przyczynia się do zwiększenia ryzyka wypadków, które powodują zagrożenie dla ludzi i środowiska. Powstałe w wyniku wypadków i kolizji potencjalne wycieki substancji niebezpiecznych z uszkodzonych pojazdów (np. benzyna, oleje) mogą stanowić istotne zagrożenie dla otaczającego środowiska. Wszystkie powyższe czynniki wskazują, że wariant zerowy – rezygnacja z przebudowy drogi – jest z całą pewnością niekorzystny dla środowiska. Zaniechanie realizacji inwestycji spowoduje dalszą degradację istniejącej konstrukcji oraz zwiększy negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze.

Przebudowywany obiekt nie jest zlokalizowany na terenie Rezerwatów, Parków Narodowych, Parków Krajobrazowych, Obszarów Chronionego Krajobrazu, Zespołów Przyrodniczo – Krajobrazowych ani Stanowisk Dokumentacyjnych. Teren inwestycji nie znajduje się również na obszarach zaliczanych do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Najbliższy pomnik przyrody znajduje się w odległości 1,41km od planowanej inwestycji, stanowi go pojedyncze drzewo zlokalizowane na skraju lasu Borek, po prawej stronie ścieżki prowadzącej z miejskiej oczyszczalni ścieków do zakładu wyrobów sanitarnych Cersanit.