

Egz. nr: _____

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA
„Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku
od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19
do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

Lubartów,

data wykonania

.....

podpis



JM ENGINEERING

Dr inż. Michał Jukowski
Wincentów 11 21-100 Lubartów
NIP: 714 193 77 58 tel. 506 859 999
e-mail: michaljukowski@gmail.com
e-Doręczenia: AE:PL-16347-31297-BUIWW-23

SPIS TREŚCI

1	Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.....	5
1.1	Usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymienionych w art. 63 ust.1 pkt. 2 ustawy o OOS	9
2	Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną	12
2.1	Oddziaływanie na szatę roślinną.....	18
2.1.1	Etap realizacji	18
2.1.2	Etap eksploatacji	31
3	Rodzaj technologii	32
4	Ewentualne warianty przedsięwzięcia	33
4.1	Wariant preferowany przez Inwestora.....	33
4.2	Racjonalny wariant alternatywny (wariant zerowy)	34
5	Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii	35
6	Rozwiązania chroniące środowisko.....	35
6.1	W zakresie emisji hałasu.....	35
6.2	W zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza	35
6.3	W zakresie ochrony szaty roślinnej.....	36
6.4	W zakresie emisji odpadów.....	36
6.5	W zakresie ochrony wód.....	37
7	Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko	37
7.1	Oddziaływanie na klimat akustyczny.....	37
7.1.1	Etap realizacji	37
7.1.2	Etap eksploatacji	38
7.1.3	Stan istniejący	38
7.2	Emisja drgań	41
7.2.1	Etap realizacji	41
7.2.2	Etap eksploatacji	41
7.3	Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne	41
7.3.1	Etap realizacji	41
7.3.2	Etap eksploatacji	42
7.3.3	Ocena oddziaływania na powietrze atmosferyczne	42
7.4	Gospodarka wodno-ściekowa	44
7.4.1	Warunki hydrogeologiczne	44
7.4.2	Ujęcia wód podziemnych.....	45
7.4.3	Wody powierzchniowe.....	45

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

7.4.4	Istniejące odwodnienie	46
7.4.5	Planowane odwodnienie drogi.....	46
7.4.6	Emisja ścieków i wód opadowych	46
7.5	Oddziaływanie na klimat	50
7.5.1	Etap realizacji	50
7.5.2	Etap eksploatacji	50
8	Oddziaływanie na roślinność, zwierzęta, grzyby	51
9	Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.....	51
10	Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia	51
10.1	Parki narodowe	51
10.2	Rezerваты przyrody	51
10.3	Parki krajobrazowe	52
10.4	Obszary Chronionego Krajobrazu.....	52
10.5	Obszary Natura 2000.....	52
10.6	Pomniki przyrody	52
10.7	Stanowiska dokumentacyjne	53
10.8	Użytki ekologiczne	53
10.9	Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe.....	53
10.10	Korytarze ekologiczne	53
10.11	Zabytki	53
11	Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.....	54
12	Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem	54
13	Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej lub budowlanej.....	54
14	Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko	55
14.1	Etap realizacji	55
14.2	Etap eksploatacji.....	57
14.3	Magazynowanie odpadów	58
15	Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko	58

*KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi
krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”*

16 Wykorzystane materiały	59
16.1 Źródła stanowiące podstawę opracowania	59
16.2 Przepisy prawne	59
17 Załączniki	61

Wprowadzenie

Niniejsza karta informacyjna została sporządzona zgodnie z art. 62, 62a i 63 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. 2024.1112 t.j.) w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 72 ww. ustawy, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagana do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę oraz decyzji pozwolenia wodnoprawnego.

1 Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi powiatowej nr 1545L, w zakresie projektu planowana jest: rozbudowa drogi powiatowej, przebudowa 6 skrzyżowań, budowa drogi dla pieszych, drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Inwestycja mieści się pomiędzy zaprojektowanym węzłem drogi krajowej DK19 i ul. Lubelską w Lubartowie.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w województwie lubelskim, powiecie lubartowskim, w gminie Lubartów oraz gminie Miasto Lubartów, zgodnie z obowiązującym podziałem administracyjnym. W związku z tym, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy [1], organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego przedsięwzięcia będzie Burmistrz Miasta Lubartów.

Omawiana droga nie będzie należeć do transeuropejskiej sieci drogowej.

Przedmiotowa Karta Informacyjna zawiera informacje zgodne z art. 62a, ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [1].

Plan orientacyjny przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1., a plan sytuacyjny załączniki nr 2.1. - 2.3. do przedmiotowej karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Do największych miast regionu należą Lublin oraz Kock, oddalone od siebie o około 45 km, a planowana inwestycja znajduje się w odległości około 22,0 km na północ od Lublina.

Droga powiatowa nr 1545L na odcinku objętym opracowaniem przebiega przez tereny o zróżnicowanym charakterze zagospodarowania przestrzennego: od obszarów magazynowych, usługowych, rolnych po obszary zabudowy mieszkaniowej oraz obszary przemysłowe. Jest to droga publiczna o szerokości jezdni w granicach ok. 6,00 m. Posiada przekrój jednojezdniowy dwupasowy. Na analizowanym odcinku wzdłuż drogi występują wydzielone odcinki dróg dla pieszych, inne urządzenia służące pieszym, miejsca postojowe dla samochodów osobowych. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na tereny zielone oraz za pomocą wpustów deszczowych do istniejącej kanalizacji deszczowej. Stan nawierzchni jezdni jest zły. Występują liczne ubytki, nierówności w nawierzchni. Stan chodników oraz krawężników, obrzeży betonowych, wpustów deszczowych jest zły.

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

W sąsiedztwie obiektu znajdują się zjazdy włączone w zakres opracowania. Zjazdy posiadają nawierzchnię asfaltową, z kostki betonowej lub gruntową.

Droga obsługuje przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej, przemysłowej oraz działki prywatne zlokalizowane bezpośrednio przy pasie drogowym.

W obrębie projektowanej inwestycji zlokalizowane są liczne sieci uzbrojenia terenu. W zakresie aktualizacji mapy dla przedmiotowego opracowania znajdują się następujące elementy uzbrojenia terenu: sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna, sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć sanitarna.

Przedsięwzięcie, stanowiące przedmiot opracowania, należy do grupy inwestycji drogowych i obejmuje rozbudowę drogi powiatowej nr 1545L na terenie gminy Lubartów i gminy Miasto Lubartów. Łączna długość inwestycji wynosi około 1838 m.

Zakres przedmiotowego projektu obejmuje:

- rozbudowę drogi powiatowej 1545L,
- przebudowę 6 skrzyżowań – 5 rond (2 ronda typu turbinowego i 3 ronda jednopasowe) oraz 1 skrzyżowania zwykłego, trójwlotowego,
- budowę drogi dla pieszych,
- budowę drogi dla rowerów,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów,
- budowę nowych i przebudowę istniejących zjazdów,
- budowę przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
- budowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
- budowę zatok autobusowych,
- przebudowę kanału deszczowego,
- przebudowę sieci sanitarnej,
- przebudowę sieci gazowej,
- przebudowę sieci wodociągowej,
- przebudowę sieci telekomunikacyjnej,
- przebudowę sieci elektroenergetycznych,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę oświetlenia drogowego,
- wycinkę drzew i krzewów.

PARAMETRY TECHNICZNE I GEOMETRYCZNE

Droga Powiatowa 1545L:

- klasa drogi Z,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- przekrój drogi ($n \times m$, gdzie n -liczba jezdni m -liczba pasów ruchu):
 - od ul. Gazowej do ul. Strefowej 2x2,
 - od ul. Strefowej do ul. Krańcowej 1x2+0,
 - od ul. Krańcowej do ul. Powstańców Warszawy 1x2,
 - od ul. Powstańców Warszawy do ul. Lubelskiej 2x1,
- szerokość pasów ruchu:
 - od ul. Gazowej do ul. Strefowej 3,50m,
 - od ul. Strefowej do ul. Krańcowej 3,50m,
 - od ul. Krańcowej do ul. Powstańców Warszawy 3,25m,
 - od ul. Powstańców Warszawy do ul. Lubelskiej min.3,50m,
- szerokość pasów ruchu na wlotach rond:
 - Rondo nr 1 wlot południowy 3,25m,
 - Rondo nr 1 ul. Gazowa 3,00m,
 - Rondo nr 2 ul. Strefowa 3,00m,
 - Rondo nr 2 ul. Kozłowiecka 3,00m,
 - Rondo nr 3 wlot północny 3,50m,
 - Rondo nr 3 ul. Krańcowa 3,50m,
 - Rondo nr 4 ul. Szaniawskiego 3,50m,
 - Rondo nr 4 ul. Powstańców Warszawy 3,50m,
 - Rondo nr 5 ul. Lubelska 3,50m,

Rondo Nr 1 (Turbinowe):

- promień R_1 12,50 m,
- promień R_2 17,50 m,
- promień R_3 23,10 m,
- średnica zewnętrzna ronda 46,20 m,
- średnica wewnętrzna ronda 25,00 m,
- liczba pasów ruchu 2,
- szerokość pasów ruchu 5,00 m,
- szerokość wlotu 4,00 m,
- szerokość wylotu 5,00 m,
- promień wyokrąglenia wlotu 18,00 m,
- promień wyokrąglenia wylotu 20,00 m,

Rondo Nr 2 (Turbinowe):

– promień R ₁	12,50 m,
– promień R ₂	17,50 m,
– promień R ₃	23,10 m,
– średnica zewnętrzna ronda	46,20 m,
– średnica wewnętrzna ronda	25,00 m,
– liczba pasów ruchu	2,
– szerokość pasów ruchu	5,00 m,
– szerokość wlotu	4,00 m,
– szerokość wylotu	5,00 m,
– promień wyokrąglenia wlotu	18,00 m; 14,00 m,
– promień wyokrąglenia wylotu	20,00 m; 14,00 m,

Rondo Nr 3 (Jednopusowe):

– średnica zewnętrzna ronda	35,00 m,
– średnica wewnętrzna ronda	20,00 m,
– szerokość pierścienia	2,50 m,
– liczba pasów ruchu	1,
– szerokość pasów ruchu	5,00 m,
– szerokość wlotu	4,00 m,
– szerokość wylotu	4,50 m,
– promień wyokrąglenia wlotu	15,00 m; 14,00 m; 12,00 m,
– promień wyokrąglenia wylotu	18,00 m; 15,00 m; 14,00 m,

Rondo Nr 4 (Jednopusowe):

– średnica zewnętrzna ronda	26,00 m,
– średnica wewnętrzna ronda	10,00 m,
– szerokość pierścienia	2,50 m,
– liczba pasów ruchu	1,
– szerokość pasów ruchu	5,50 m,
– szerokość wlotu	3,50 m,
– szerokość wylotu	4,00 m,
– promień wyokrąglenia wlotu	12,00 m; 13,00 m,
– promień wyokrąglenia wylotu	15,00 m; 13,00 m,

Rondo Nr 5 (Jednopusowe):

– średnica zewnętrzna ronda	26,00 m,
– średnica wewnętrzna ronda	10,00 m,
– szerokość pierścienia	2,50 m,
– liczba pasów ruchu	1,
– szerokość pasów ruchu	5,50 m,
– szerokość wlotu	3,50 m,
– szerokość wylotu	4,00 m,
– promień wyokrąglenia wlotu	12,00 m,
– promień wyokrąglenia wylotu	15,00 m,

Wyspa trójkątna:

- szerokość maksymalna wyspy 5,00 m,
- długość wyspy 12,00-15,00 m,

Wyspa równoległa:

- szerokość wyspy 2,50 m,
- długość wyspy 12,00-15,00 m,

Projektowana jezdnia na odcinku: Skrzyżowanie zwykłe, trójwlotowe Nr 1

- szerokość pasów ruchu 3,50 m,
- szerokość prawo skrętów 3,50 m,

Infrastruktura dla pieszych i rowerów:

- szerokość drogi dla pieszych od 1,80 do 3,35 m,
- szerokość drogi dla rowerów od 2,50 do 3,00 m,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów od 3,25 do 4,00 m,
- szerokość przejścia dla pieszych 4,00 m,
- szerokość przejazdu dla rowerów 3,00 m,
- długość strefy oczekiwania min. 2,50 m,
- szerokość strefy oczekiwania 4,00 m,

Stanowiska równoległe dla samochodów osobowych:

- szerokość 2,50 m,
- długość 6,00 m.

Projektowane nawierzchnie:

- jezdnia DP1545L – nawierzchnia asfaltowa;
- zatoka autobusowa – nawierzchnia z betonu cementowego;
- droga dla pieszych/wyspy dzielące – nawierzchnia z kostki brukowej (kolor szary);
- droga dla pieszych i rowerów/droga dla rowerów – nawierzchnia z kostki brukowej (kolor czerwony);
- zjazdy zwykłe/stanowiska postojowe – nawierzchnia z kostki brukowej (kolor grafitowy);
- zjazdy wzmocnione – nawierzchnia asfaltowa;
- pierścień wewnętrzny ronda – nawierzchnia z kostki granitowej;

1.1 Usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymienionych w art. 63 ust.1 pkt. 2 ustawy o OOS

Gmina Lubartów oraz gmina Miasto Lubartów położone są w całości u dorzecza Wieprza, prawego dopływu Wisły. Główną rzeką na omawianym terenie jest Wieprz. Według podziału na jednostki fizycznogeograficzne Europy, obszar, na którym położone są gminy znajdują się we wschodniej części Wysoczyzny Lubartowskiej, która wchodzi w skład Niziny Południowopodlaskiej.

Projektowana rozbudowa drogi powiatowej usytuowana jest na granicy gmin, we wschodniej części gminy Lubartów oraz zachodniej części gminy Miasto Lubartów w obrębie o zróżnicowanym charakterze zagospodarowania przestrzennego. Przedsięwzięcie nie będzie realizowane w obrębie obszarów

wodno-błotnych, siedlisk łągowych ani obszarów o płytkim zaleganiu wód gruntowych.

Realizacja inwestycji, zakładająca krótki czas oddziaływania na środowisko, nie wpłynie negatywnie na obszary wodno-błotne ani na siedliska łągowe, pod warunkiem przestrzegania odpowiedniego reżimu technologicznego oraz stosowania właściwego sprzętu budowlanego. Inwestycja zostanie przeprowadzona na terenach przeznaczonych do realizacji robót budowlanych, z zachowaniem szczególnej uwagi na ochronę środowiska w sąsiedztwie terenu rozbudowy.

Obszary wybrzeży i środowisko morskie.

Przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana w sąsiedztwie wybrzeży i środowiska morskiego.

Obszary górskie lub leśne.

Przedmiotowa inwestycja leży poza obszarami górskimi.

Przedmiotowa inwestycja leży poza obszarami leśnymi.

Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie zagospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły – Dz. U. Z 2023r., poz. 300 z późn. zm.) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonych kodami europejskim: **RW200010249249 – Parysówka**, PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty oraz **RW2000112479 – Wieprz od oddzielenia się Kanału Wieprz-Krzna do Tyśmienicy**, typ: Rzn - Rzeka nizinna, podlegającymi pod Zarząd Zlewni w Zamościu.

Stan ogólny wód w obu JCWP określony został jako zły stan wód. JCWP nie są przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej kodem europejskim **GW200075 – numer JCWPd: 75** (obszar dorzecza Wisły, region wodny Bugu), podlegająca pod Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej; Zarząd Zlewni w Zamościu. Stan chemiczny oraz ilościowy wód określony został jako dobry. JCWPd przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Najbliżej inwestycji położony jest zbiornik wodny „**Staw Parkowy**”, który jest częścią systemu hydrologicznego w okolicy. Znajduje się on około **1,00 km** od planowanej lokalizacji inwestycji.

Przedmiotowa inwestycja przebiega przez obszar wysokiej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych „406 Niecka Lubelska (Lublin)”.

Oddziaływania negatywne związane z realizacją i eksploatacją przedmiotowej inwestycji nie będą miały wpływu negatywnego na środowisko wodne, w tym wody powierzchniowe i podziemne, pod warunkiem przestrzegania odpowiedniego reżimu

technologicznego oraz stosowania właściwego sprzętu budowlanego. Negatywne skutki dla środowiska mogą wystąpić jedynie w przypadku sytuacji awaryjnych, których na tym etapie trudno przewidzieć oraz określić ich wpływ na środowisko.

Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarach wymagających specjalnej ochrony przyrodniczej.

Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach, w których zostały przekroczone lub mogą być przekroczone ustalone standardy jakości środowiska.

Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Gęstość zaludnienia.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarach o zróżnicowanym charakterze zagospodarowania przestrzennego: m.in. na obszarach terenów przemysłowych, magazynowych, upraw rolnych, obszarów usługowych i mieszkalnych.

Ludność gminy Lubartów według danych statystycznych gminy wynosi 11 858 osób, co daje gęstość zaludnienia na poziomie 75 osób/km².

Ludność gminy Miasto Lubartów według danych statystycznych gminy wynosi 19 755 osób, co daje gęstość zaludnienia na poziomie 1420 osób/km².

Obszary przylegające do jezior.

Przedmiotowa inwestycja nie przylega bezpośrednio do jezior.

Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej.

Przedmiotowa inwestycja nie jest położona w obrębie uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej.

Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe.

Inwestycja położona jest w całości u dorzecza Wieprza, prawego dopływu Wisły. Główną rzeką na omawianym terenie jest Wieprz.

Na terenie gmin występują wody podziemne w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 406 Niecka Lubelska (Lublin). Wody podziemne w tym obszarze są wodorowęglanowo - wapniowych oraz wodorowęglanowo - wapniowo-magnezowych o odczynie obojętnym, średnio twardych i twardych, z podwyższoną zawartością żelaza. Wody w tym obszarze są uznawane za wody dobrej jakości. Wody GZWP nr 406 wymagają szczególnej ochrony ze względu na brak warstwy ochronnej piętra

wodonośnego od powierzchni terenu. Przedsięwzięcie znajduje się również w obrębie Jednolitych Części Wód Powierzchniowych: RW200010249249 – Parysówka oraz RW2000112479 – Wieprz od oddzielenia się Kanału Wieprz-Krzna do Tyśmienicy.

Postanowione cele środowiskowe JCWP Parysówka to dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone.

Postanowione cele środowiskowe JCWP Wieprz od oddzielenia się Kanału Wieprz-Krzna do Tyśmienicy to dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone.

Miejscowość wchodząca w zakres inwestycji położona jest w zasięgu jednolitych części wód podziemnych JCWPd Nr 75 – obszar dorzecza Wisły, region wodny Bugu.

Na obszarze JCWPd Nr 75 nie występują zanieczyszczenia wód podziemnych. Są to wody dobrej jakości, wymagające na ogół prostego uzdatniania, celem środowiskowym dla JCWPd 75 jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone.

2 Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną

Zakładana powierzchnia terenu przewidziana pod realizację przedsięwzięcia wyniesie ok. 7,78 ha (nawierzchnia asfaltowa: ok. 32777 m², nawierzchnia z betonowej kostki brukowej: ok. 18010 m², nawierzchnia z betonu cementowego: ok. 229 m², nawierzchnia z kostki granitowej: ok. 781 m², nawierzchnia zieleńca: ok. 25972 m²), powierzchnia wykorzystana pod inwestycję znajduje się w gminie Lubartów i gminie Miasto Lubartów na działkach o numerach przedstawionych w tabeli poniżej:

Tabela 1 Wykaz działek przeznaczonych pod inwestycję

Nr działki	Identyfikator działki	Obręb
gm. Lubartów		
246/1	060807_2.0025.246/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
246/2	060807_2.0025.246/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
1030	060807_2.0025.1030	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
292/4	060807_2.0025.292/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
245/1	060807_2.0025.245/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
245/2	060807_2.0025.245/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
291/5	060807_2.0025.291/5	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
291/6	060807_2.0025.291/6	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
243	060807_2.0025.243	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
290/4	060807_2.0025.290/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

290/5	060807_2.0025.290/5	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
242	060807_2.0025.242	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
240	060807_2.0025.240	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
239	060807_2.0025.239	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
237	060807_2.0025.237	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
235	060807_2.0025.235	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
234	060807_2.0025.234	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
288/5	060807_2.0025.288/5	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
292/5	060807_2.0025.292/5	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
1041/1	060807_2.0025.1041/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
288/3	060807_2.0025.288/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
288/4	060807_2.0025.288/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
285/6	060807_2.0025.285/6	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
285/7	060807_2.0025.285/7	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
1046	060807_2.0025.1046	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
285/4	060807_2.0025.285/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
284/3	060807_2.0025.284/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
283/3	060807_2.0025.283/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
282/1	060807_2.0025.282/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
283/5	060807_2.0025.283/5	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
282/3	060807_2.0025.282/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
281/1	060807_2.0025.281/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
280/1	060807_2.0025.280/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
279/1	060807_2.0025.279/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
278/1	060807_2.0025.278/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
277	060807_2.0025.277	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
278/3	060807_2.0025.278/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
278/4	060807_2.0025.278/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
279/2	060807_2.0025.279/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
280/2	060807_2.0025.280/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
281/2	060807_2.0025.281/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
282/4	060807_2.0025.282/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
283/6	060807_2.0025.283/6	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
284/2	060807_2.0025.284/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
285/3	060807_2.0025.285/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
286/2	060807_2.0025.286/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
287/4	060807_2.0025.287/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
289/3	060807_2.0025.289/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
Nr działki	Identyfikator działki	Obręb
gm. Miasto Lubartów		
1	060801_1.0008.AR_5.1	ZA FABRYKĄ 0008
332	060801_1.0008.332	ZA FABRYKĄ 0008
285	060801_1.0008.285	ZA FABRYKĄ 0008
358	060801_1.0008.358	ZA FABRYKĄ 0008
359	060801_1.0008.359	ZA FABRYKĄ 0008
360	060801_1.0008.360	ZA FABRYKĄ 0008
361	060801_1.0008.361	ZA FABRYKĄ 0008

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

362	060801_1.0008.362	ZA FABRYKĄ 0008
363	060801_1.0008.363	ZA FABRYKĄ 0008
364	060801_1.0008.364	ZA FABRYKĄ 0008
365	060801_1.0008.365	ZA FABRYKĄ 0008
286	060801_1.0008.286	ZA FABRYKĄ 0008
287	060801_1.0008.287	ZA FABRYKĄ 0008
288	060801_1.0008.288	ZA FABRYKĄ 0008
289	060801_1.0008.289	ZA FABRYKĄ 0008
290	060801_1.0008.290	ZA FABRYKĄ 0008
291	060801_1.0008.291	ZA FABRYKĄ 0008
292	060801_1.0008.292	ZA FABRYKĄ 0008
293	060801_1.0008.293	ZA FABRYKĄ 0008
366	060801_1.0008.366	ZA FABRYKĄ 0008
222/2	060801_1.0008.222/2	ZA FABRYKĄ 0008
221/2	060801_1.0008.221/2	ZA FABRYKĄ 0008
219/2	060801_1.0008.219/2	ZA FABRYKĄ 0008
218/2	060801_1.0008.218/2	ZA FABRYKĄ 0008
217/2	060801_1.0008.217/2	ZA FABRYKĄ 0008
213/2	060801_1.0008.213/2	ZA FABRYKĄ 0008
212/2	060801_1.0008.212/2	ZA FABRYKĄ 0008
168	060801_1.0008.AR_6.168	ZA FABRYKĄ 0008
247/1	060801_1.0008.247/1	ZA FABRYKĄ 0008
248/1	060801_1.0008.248/1	ZA FABRYKĄ 0008
249/1	060801_1.0008.249/1	ZA FABRYKĄ 0008
250/1	060801_1.0008.250/1	ZA FABRYKĄ 0008
251/1	060801_1.0008.251/1	ZA FABRYKĄ 0008
252/1	060801_1.0008.252/1	ZA FABRYKĄ 0008
253	060801_1.0008.253	ZA FABRYKĄ 0008
249/2	060801_1.0008.249/2	ZA FABRYKĄ 0008
250/2	060801_1.0008.250/2	ZA FABRYKĄ 0008
251/2	060801_1.0008.251/2	ZA FABRYKĄ 0008
252/2	060801_1.0008.252/2	ZA FABRYKĄ 0008
254/23	060801_1.0008.254/23	ZA FABRYKĄ 0008
294	060801_1.0008.294	ZA FABRYKĄ 0008
295	060801_1.0008.295	ZA FABRYKĄ 0008
296	060801_1.0008.296	ZA FABRYKĄ 0008
275/4	060801_1.0008.275/4	ZA FABRYKĄ 0008
63	060801_1.0009.63	GLINIANKI 0009
23/3	060801_1.0009.23/3	GLINIANKI 0009
23/5	060801_1.0009.23/5	GLINIANKI 0009
24/1	060801_1.0009.24/1	GLINIANKI 0009
24/2	060801_1.0009.24/2	GLINIANKI 0009
283	060801_1.0008.283	ZA FABRYKĄ 0008
282	060801_1.0008.282	ZA FABRYKĄ 0008
284	060801_1.0008.284	ZA FABRYKĄ 0008
254/90	060801_1.0008.254/90	ZA FABRYKĄ 0008
255	060801_1.0008.255	ZA FABRYKĄ 0008

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

275/1	060801_1.0008.275/1	ZA FABRYKĄ 0008
262/11	060801_1.0008.262/11	ZA FABRYKĄ 0008
262/27	060801_1.0008.262/27	ZA FABRYKĄ 0008
275/3	060801_1.0008.275/3	ZA FABRYKĄ 0008
272/1	060801_1.0008.272/1	ZA FABRYKĄ 0008
272/2	060801_1.0008.272/2	ZA FABRYKĄ 0008
273/4	060801_1.0008.273/4	ZA FABRYKĄ 0008
274	060801_1.0008.274	ZA FABRYKĄ 0008
273/5	060801_1.0008.273/5	ZA FABRYKĄ 0008
273/2	060801_1.0008.273/2	ZA FABRYKĄ 0008
273/3	060801_1.0008.273/3	ZA FABRYKĄ 0008
272/3	060801_1.0008.272/3	ZA FABRYKĄ 0008
271/6	060801_1.0008.271/6	ZA FABRYKĄ 0008
271/2	060801_1.0008.271/2	ZA FABRYKĄ 0008
270/2	060801_1.0008.270/2	ZA FABRYKĄ 0008
269/2	060801_1.0008.269/2	ZA FABRYKĄ 0008
68	060801_1.0008.AR_6.68	ZA FABRYKĄ 0008
66/1	060801_1.0009.66/1	GLINIANKI 0009
66/25	060801_1.0009.66/25	GLINIANKI 0009
66/24	060801_1.0009.66/24	GLINIANKI 0009
74	060801_1.0009.74	GLINIANKI 0009
76	060801_1.0009.76	GLINIANKI 0009
820	060801_1.0007.AR_6.820	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
934/1	060801_1.0007.934/1	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
934/2	060801_1.0007.934/2	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
932	060801_1.0007.932	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
85/1	060801_1.0007.AR_6.85/1	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
821	060801_1.0007.821	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
57/2	060801_1.0010.57/2	LUBELSKA 0010
56/2	060801_1.0010.56/2	LUBELSKA 0010
52/6	060801_1.0010.52/6	LUBELSKA 0010
51	060801_1.0010.51	LUBELSKA 0010
439/2	060801_1.0010.439/2	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
820	060801_1.0007.820	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
818/1	060801_1.0007.818/1	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
196/5	060801_1.0007.196/5	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
225	060801_1.0010.225	LUBELSKA 0010
206/1	060801_1.0010.206/1	LUBELSKA 0010
207/3	060801_1.0010.207/3	LUBELSKA 0010
207/5	060801_1.0010.207/5	LUBELSKA 0010
816/3	060801_1.0007.816/3	ŚRÓDMIEŚCIE 0007

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

Projekt, którego dotyczy niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia jest realizowany procedurą ZRID - zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2024 poz 311) [9].

Inwestycja będzie realizowana na podstawie zezwolenia realizacji inwestycji drogowej (ZRID), zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane [7].

Inwestycja położona będzie na terenie działek ewidencyjnych stanowiących własność skarbu państwa oraz osób fizycznych, na których zlokalizowana zostanie rozbudowa drogi powiatowej 1545L.

Działki objęte procedurą ZRID przedstawiono w tabeli poniżej:

Tabela 2 Wykaz działek przeznaczonych pod procedurę ZRID

Procedura ZRID		
Podziały		
Nr działki	Identyfikator działki	Obręb
246/1	060807_2.0025.246/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
245/1	060807_2.0025.245/1	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
243	060807_2.0025.243	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
242	060807_2.0025.242	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
240	060807_2.0025.240	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
239	060807_2.0025.239	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
237	060807_2.0025.237	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
235	060807_2.0025.235	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
234	060807_2.0025.234	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
292/5	060807_2.0025.292/5	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
281/2	060807_2.0025.281/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
282/4	060807_2.0025.282/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
283/6	060807_2.0025.283/6	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
284/2	060807_2.0025.284/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
285/3	060807_2.0025.285/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
286/2	060807_2.0025.286/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
287/4	060807_2.0025.287/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
289/3	060807_2.0025.289/3	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
358	060801_1.0008.358	ZA FABRYKĄ 0008
359	060801_1.0008.359	ZA FABRYKĄ 0008
360	060801_1.0008.360	ZA FABRYKĄ 0008
361	060801_1.0008.361	ZA FABRYKĄ 0008
362	060801_1.0008.362	ZA FABRYKĄ 0008
363	060801_1.0008.363	ZA FABRYKĄ 0008
364	060801_1.0008.364	ZA FABRYKĄ 0008
365	060801_1.0008.365	ZA FABRYKĄ 0008
366	060801_1.0008.366	ZA FABRYKĄ 0008
249/2	060801_1.0008.249/2	ZA FABRYKĄ 0008
250/2	060801_1.0008.250/2	ZA FABRYKĄ 0008
24/2	060801_1.0009.24/2	GLINIANKI 0009

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

283	060801_1.0008.283	ZA FABRYKĄ 0008
282	060801_1.0008.282	ZA FABRYKĄ 0008
284	060801_1.0008.284	ZA FABRYKĄ 0008
262/27	060801_1.0008.262/27	ZA FABRYKĄ 0008
271/6	060801_1.0008.271/6	ZA FABRYKĄ 0008
66/25	060801_1.0009.66/25	GLINIANKI 0009
66/24	060801_1.0009.66/24	GLINIANKI 0009
57/2	060801_1.0010.57/2	LUBELSKA 0010
439/2	060801_1.0010.439/2	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
818/1	060801_1.0007.818/1	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
816/3	060801_1.0007.816/3	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
Wykupy w całości		
Nr działki	Identyfikator działki	Obręb
292/4	060807_2.0025.292/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
291/5	060807_2.0025.291/5	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
291/6	060807_2.0025.291/6	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
290/4	060807_2.0025.290/4	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
290/5	060807_2.0025.290/5	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
285/7	060807_2.0025.285/7	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
279/2	060807_2.0025.279/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
280/2	060807_2.0025.280/2	NOWODWÓR B.M.LUBARTÓW 0025
251/2	060801_1.0008.251/2	ZA FABRYKĄ 0008
252/2	060801_1.0008.252/2	ZA FABRYKĄ 0008
254/23	060801_1.0008.254/23	ZA FABRYKĄ 0008
262/11	060801_1.0008.262/11	ZA FABRYKĄ 0008
275/3	060801_1.0008.275/3	ZA FABRYKĄ 0008
272/1	060801_1.0008.272/1	ZA FABRYKĄ 0008
272/2	060801_1.0008.272/2	ZA FABRYKĄ 0008
273/4	060801_1.0008.273/4	ZA FABRYKĄ 0008
273/5	060801_1.0008.273/5	ZA FABRYKĄ 0008
273/2	060801_1.0008.273/2	ZA FABRYKĄ 0008
273/3	060801_1.0008.273/3	ZA FABRYKĄ 0008
272/3	060801_1.0008.272/3	ZA FABRYKĄ 0008
934/2	060801_1.0007.934/2	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
821	060801_1.0007.821	ŚRÓDMIEŚCIE 0007
52/6	060801_1.0010.52/6	LUBELSKA 0010

Istniejący sposób wykorzystania terenu

W stanie istniejącym teren pod planowaną inwestycję stanowią: działki drogowe, na których zlokalizowana jest droga powiatowa nr 1545L oraz działki osób fizycznych, które zostaną przeznaczone pod drogę DP1545L.

Szata roślinna

W pasie planowanego przedsięwzięcia (w granicach projektowanego pasa drogowego przedmiotowej drogi powiatowej) stwierdzono występowanie:

- ok. 2,46 ha powierzchni roślinności trawiastej i synantropijnej porastającej powierzchnie przylegające do istniejącej drogi powiatowej.

2.1 Oddziaływanie na szatę roślinną

2.1.1 Etap realizacji

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji konieczne będzie usunięcie roślinności kolidującej z rozwiązaniami projektowymi, ok. 2,78 ha powierzchni trawiastych i roślinności synantropijnej i będzie to związane z wykonaniem rozbudowy drogi.

Z planowaną inwestycją kolidują obszary zakrzewień oraz drzewa przedstawione w tabelach poniżej.

Tabela 3 Wykaz obszarów zakrzewień przeznaczonych do wycinki

OBSZARY							UWAGI
Nr inwe.	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Powierzchnia [m ²]	Wysokość [m]	Zasięg korony w [m]	Obwód pnia mierzony na 5 cm zgodnie z nowelizacją ustawy z dnia 11 maja 2017r.	
1.	<i>Pinus, Tilia cordata, Betula pendula</i>	Sosna, Lipa drobnolistna, Brzoza	476	-	-	-	Obszary z przewagą młodych drzew (samosiewów), KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
2.	<i>Betula pendula, Pinus, Populus, Prunus</i>	Brzoza, Sosna, Topola, Wiśnia	2263	-	-	-	Obszary z przewagą młodych drzew (samosiewów), KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
3.	<i>Pinus, Tilia cordata, Betula pendula, Acer</i>	Sosna, Lipa drobnolistna, Brzoza, Klon	858	-	-	-	Obszary z przewagą młodych drzew (samosiewów), KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
4.	<i>Populus tremula, Betula pendula, Pinus, Prunus, Tilia cordata, Malus sylvestris</i>	Topola osika, Brzoza, Brzoza, Wiśnia, Lipa drobnolistna, Jabłoni dzika	5043	-	-	-	Obszary z przewagą młodych drzew (samosiewów), KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
5.	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacja	2942	-	-	-	Obszary z przewagą młodych drzew (samosiewów), KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

Tabela 4 Wykaz drzew po lewej stronie przeznaczonych do wycinki

DRZEWA PO LEWEJ STRONIE							
Nr inwe.	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Obwód pnia w cm na wys. 1.3m	Wysokość [m]	Zasięg korony w [m]	Obwód pnia mierzony na 5 cm zgodnie z nowelizacją ustawy z dnia 11 maja 2017r.	UWAGI
L1	<i>Pinus</i>	Sosna	50	11	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L2	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacjowa	90	13	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L3	<i>Pinus</i>	Sosna	85	11,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L4	<i>Pinus</i>	Sosna	45	8	3	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L5	<i>Pinus</i>	Sosna	90	13,5	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L6	<i>Pinus</i>	Sosna	90, 105	14	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L7	<i>Pinus</i>	Sosna	65	14	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L8	<i>Pinus</i>	Sosna	45	12	5,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L9	<i>Pinus</i>	Sosna	90, 75	13,5	9	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L10	<i>Pinus</i>	Sosna	110	17,5	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L11	<i>Pinus</i>	Sosna	60	15	5,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L12	<i>Pinus</i>	Sosna	60	11,5	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L13	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	40, 40, 50, 55	14	7	<50 / ≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L14	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	70, 30, 25, 25	14,5	6,5	<50 / ≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L15	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	45, 35, 45, 35	14,5	6,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L16	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	65	16,5	3,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L17	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	210	15,5	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L18	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	115	15,5	11	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L19	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	145	16	9,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L20	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	150	15	9,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L21	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	115	17,5	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L22	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	185	14,5	12	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

L23	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	70	11	5,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L24	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	160, 130	15	12	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L25	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	110, 140	15,5	11,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L26	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	135	15,5	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L27	<i>Acer</i>	Klon	25, 15	11,5	3,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L28	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	145	16	10,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L29	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	150	16	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L30	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	110, 110, 120	15	12,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L31	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	150	14,5	8,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L32	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	110	14	9	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L33	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	165	13,5	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L34	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	105, 70, 75, 80	16	13	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L35	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	140	13	8,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L36	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	115	13,5	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L37	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	140	14,5	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L38	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	160	14	9	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L39	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	125	13,5	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L40	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	135, 110	15	11	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L41	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	195	14,5	12	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L42	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	115, 90, 70	13,5	8,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L43	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	85, 140	13	12	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L44	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	130, 110	14	11,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L45	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	195	14	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L46	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	150	13	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L47	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	120, 170	13,5	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L48	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	180	14	10,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L49	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	145	14	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L50	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	145	15	8,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L51	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	190	16	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi
krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

L52	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	80, 90	12,5	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L53	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	130, 130	15	9,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L54	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	65, 55	11,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L55	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	100, 150	13	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L56	<i>Populus alba</i>	Topola biała	60	11,5	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L57	<i>Populus alba</i>	Topola biała	55	12,5	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L58	<i>Populus alba</i>	Topola biała	65, 50	16	9	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L59	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	45	11	6	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L60	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	90	12,5	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L61	<i>Pinus</i>	Sosna	70	12	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L62	<i>Pinus</i>	Sosna	65	12	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L63	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	50, 60	12	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L64	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	80	13	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L65	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	210, 120	15	13	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L66	<i>Populus alba</i>	Topola biała	70	10	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L67	<i>Populus alba</i>	Topola biała	40	10	3,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L68	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	30	11	4	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L69	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	40	11	4	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L70	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45	10,5	2,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L71	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	130	13,5	10,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L72	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	50	10,5	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L73	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	70	12	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L74	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	85	14	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L75	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	95	14	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L76	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	90	14,5	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L77	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	110, 120, 80	16	9,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L78	<i>Salix matsudana</i>	Wierzba mandzurska	110, 45, 90, 95, 125	15,5	15	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L79	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	35, 35, 40, 35, 50, 100, 110	11,5	10	<50 / ≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

L80	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	210	13	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L81	<i>Acer</i>	Klon	145	15	8,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L82	<i>Acer</i>	Klon	235	16,5	16	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L83	<i>Acer</i>	Klon	160	14	9	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L84	<i>Acer</i>	Klon	160	15	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L85	<i>Larix decidua</i>	Modrzew europejski	65	16,5	2,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L86	<i>Larix decidua</i>	Modrzew europejski	95	16,5	3,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L87	<i>Larix decidua</i>	Modrzew europejski	90	16	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L88	<i>Acer</i>	Klon	80, 95	13	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L89	<i>Acer</i>	Klon	105	12,5	3	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L90	<i>Acer</i>	Klon	110	14	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L91	<i>Acer</i>	Klon	110	13,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L92	<i>Acer</i>	Klon	130	14,5	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L93	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	50, 50	15	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L94	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	90	11,5	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L95	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	85	12	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L96	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	80	10	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L97	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	75	10	5,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L98	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	85	9,5	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L99	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	65	8	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L100	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	85,75	8	8,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L101	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	70,50	8,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L102	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	80	9	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L103	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	70	11	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L104	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	60	7,5	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L105	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	110	7,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L106	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	115	7,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L107	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	55	9	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L108	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	45, 45	6,5	3,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

L109	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	45	6	3	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L110	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	45	6	3	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L111	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	55	6,5	3,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L112	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	50	7	3,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L113	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	80	8,5	5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L114	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	75, 70, 60	10	9	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L115	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	110	11,5	7	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L116	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	40	6,5	4	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L117	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	70	11	5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L118	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	50	8	4	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L119	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	50	8,5	4	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L120	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	70	7	3,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L121	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	85, 85	9	4,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L122	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	90, 85, 90	10,5	10	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L123	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	60, 135	12,5	8	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
L124	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	45, 45	7,5	5,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

Tabela 5 Wykaz drzew po prawej stronie przeznaczonych do wycinki

DRZEWA PO PRAWEJ STRONIE							
Nr inwe.	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Obwód pnia w cm na wys. 1.3m	Wysokość [m]	Zasięg korony w [m]	Obwód pnia mierzony na 5 cm zgodnie z nowelizacją ustawy z dnia 11 maja 2017r.	UWAGI
P1	<i>Populus tremula</i>	Topola osika	60	16	5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P2	<i>Populus tremula</i>	Topola osika	80	16	6	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P3	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	200	15	11	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P4	<i>Populus tremula</i>	Topola osika	60	15	7	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P5	<i>Prunus</i>	Wiśnia	45	11	7	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P6	<i>Prunus</i>	Wiśnia	45	11	7	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi
krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

P7	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	40	10	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P8	<i>Pronus</i>	<i>Wiśnia</i>	50	12	5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P9	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	40	14	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P10	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	45	16	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P11	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	60	14,5	5,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P12	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	40	13	5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P13	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	50	17	5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P14	<i>Pronus</i>	<i>Wiśnia</i>	50	9	8	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P15	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	55	17	4	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P16	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	30, 35	14	4	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P17	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	70	16,5	4,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P18	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	45	16	4,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P19	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	50	16	8	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P20	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	25	14,5	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P21	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	10, 10, 15, 25	15	5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P22	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	20, 20, 15, 15	14	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P23	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	40,15	14	5,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P24	<i>Pinus</i>	Sosna	15, 10	7	2	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P25	<i>Populus</i>	Topola	20	8	4	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P26	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	20	7	2	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P27	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	20	7	2	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P28	<i>Populus</i>	Topola	20, 20, 10	8	4	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P29	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	20	6	2	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P30	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	20	7	2,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P31	<i>Populus</i>	Topola	25	8	4	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P32	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	70	21	8	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P33	<i>Populus tremula</i>	<i>Topola osika</i>	30	8	5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P34	<i>Pinus</i>	Sosna	40	9	5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

P35	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	55	19	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P36	<i>Populus</i>	Topola	15	7	4	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P37	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	15	7	3	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P38	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45, 20	17	6	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P39	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	30	15	5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P40	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	35	15,5	5,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P41	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	40	15	6	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P42	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	25	10	5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P43	<i>Populus</i>	Topola	20, 20, 20, 20, 25	7	7	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P44	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	130	21	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P45	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	80	19	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P46	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	55	18,5	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P47	<i>Pinus</i>	Sosna	35, 35	11	8	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P48	<i>Populus</i>	Topola	30, 30	14	6	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P49	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	25	8	4	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P50	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	30	10	4	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P51	<i>Populus</i>	Topola	30	10	6	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P52	<i>Pinus</i>	Sosna	20	4	2	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P53	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	20	13	3	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P54	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	25	11,5	3,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P55	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	100	22	11	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P56	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	35	17	4	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P57	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45, 50	17	5	<50 / ≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P58	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	50	17	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P59	<i>Pronus</i>	Wiśnia	15, 15, 20, 20, 20, 30, 25, 25, 30	6	7	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P60	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	10, 15, 15, 15	4	3,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P61	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	15, 15, 15, 15	4	4	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

P62	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	20, 20, 25, 25, 35, 30, 50, 50, 40, 45, 40, 40	10	12	.<50 / .≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P63	<i>Pinus</i>	Sosna	40	11	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P64	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	35	14,5	4,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P65	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	25	12,5	4	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P66	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	20, 10	12	4	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P67	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45	13	4,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P68	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	30	13	2	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P69	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	40, 20	15	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P70	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	30	15	3,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P71	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	20	14	2	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P72	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	30, 30	15	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P73	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45	15	4,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P74	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45	15,5	5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P75	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	40	13,5	5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P76	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45	15	6,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P77	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	50	15	7	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P78	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45	15	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P79	<i>Pronus</i>	Wiśnia	15, 20	7	7,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P80	<i>Pinus</i>	Sosna	45	10	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P81	<i>Pronus</i>	Wiśnia	55	13,5	7,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P82	<i>Pinus</i>	Sosna	30	9	4,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P83	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	25	14,5	5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P84	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	30	14,5	4,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P85	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	55	14	5,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P86	<i>Populus</i>	Topola	30, 30, 30	12	8	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P87	<i>Pinus</i>	Sosna	35	7,5	7	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P88	<i>Pinus</i>	Sosna	100	17	12	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P89	<i>Pronus</i>	Wiśnia	60, 65	17,5	9	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi
krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

P90	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	35	12	3,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P91	<i>Populus</i>	Topola	60	14,5	5,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P92	<i>Pronus</i>	Wiśnia	45	10,5	5,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P93	<i>Pronus</i>	Wiśnia	25	10	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P94	<i>Populus</i>	Topola	20	8,5	4	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P95	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	135, 140	18	12	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P96	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	210	18	12	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P97	<i>Pinus</i>	Sosna	55	16	6	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P98	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	100, 85	20	10	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P99	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	25	5,5	3,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P100	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	65	10	4	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P101	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	55	11	4	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P102	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	45, 50	10	8,5	.<50 / .≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P103	<i>Populus alba</i>	Topola biała	155	20	13	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P104	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	140	16	12	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P105	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	135, 100	17	14	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P106	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	90, 95	15	13,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P107	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	125	15	12	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P108	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	150	16,5	15	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P109	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	135	16	12	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P110	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	105, 115	16	13	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P111	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	150	16,5	14	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P112	<i>Pinus</i>	Sosna	170	16,5	13,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P113	<i>Pronus</i>	Wiśnia	50	10	5,5	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P114	<i>Pronus</i>	Wiśnia	50	14	6	.≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P115	<i>Pronus</i>	Wiśnia	40	12	6	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P116	<i>Acer</i>	Klon	40	12	2	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P117	<i>Acer</i>	Klon	35	12	2	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P118	<i>Acer</i>	Klon	30	11	2,5	.<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi
krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

P119	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	105, 95	14	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P120	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	170	14	11	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P121	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	165	15	10,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P122	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	120, 105	15	9,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P123	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	150	15	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P124	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	85, 80	13,5	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P125	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	150	16,5	13,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P126	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	90	18	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P127	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	60	16,5	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P128	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	70	17	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P129	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	75	17	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P130	<i>Juglans regia</i>	Orzech włoski	60	14	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P131	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	70	16	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P132	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	40	17,5	4,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P133	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	50	17,5	5,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P134	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	60	17,5	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P135	<i>Pronus</i>	Wiśnia	20, 20	10	7	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P136	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	45	16,5	3	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P137	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	25	15	2,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P138	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	35	15,5	3	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P139	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	75	16	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P140	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	60	17	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P141	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	55	16	3,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P142	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	35	5	1	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P143	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	70	17,5	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P144	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	50	18	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P145	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	30	15,5	2,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P146	<i>Pronus</i>	Wiśnia	40	15	6	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P147	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	65	17,5	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi
krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

P148	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	50	16	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P149	<i>Populus</i>	Topola	80, 80, 110	15	14	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P150	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	60, 60, 65, 50, 50	13	15	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P151	<i>Pronus</i>	Wiśnia	80, 65	16,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P152	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	20	8	3,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P153	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	205	15	11	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P154	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	140	11,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P155	<i>Pronus</i>	Wiśnia	25	7	3,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P156	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	95	13,5	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P157	<i>Pronus</i>	Wiśnia	80, 35	13,5	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P158	<i>Malus sylvestris</i>	Jabłoń dzika	30	8,5	3,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P159	<i>Pronus</i>	Wiśnia	25	10	3	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P160	<i>Pronus</i>	Wiśnia	50	16,5	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P161	<i>Pronus</i>	Wiśnia	45	14,5	5,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P162	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	25, 45, 45	17	7	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P163	<i>Pronus</i>	Wiśnia	55	12,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P164	<i>Pronus</i>	Wiśnia	30	18,5	6,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P165	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	50, 60, 70	15	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P166	<i>Pronus</i>	Wiśnia	55, 50	12	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P167	<i>Populus tremula</i>	Topola osika	60	17,5	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P168	<i>Betula pendula</i>	Brzoza	100	18	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P169	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	90	12,5	9	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P170	<i>Acer</i>	Klon	50	6,5	1,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P171	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	185	15,5	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P172	<i>Acer</i>	Klon	70	12	5,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P173	<i>Acer</i>	Klon	60	12	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P174	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	105	13,5	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P175	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	120	14	7,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P176	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	95	13,5	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi
krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

P177	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	120	13,5	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P178	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	130	13	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P179	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	120	9	1,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P180	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	130	13,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P181	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	85	16	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P182	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	75	16	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P183	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	110	16	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P184	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	50	12	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P185	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	60	15	3,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P186	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	60	14	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P187	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	35	10	2,5	<50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P188	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	70	12,5	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P189	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	85	14	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P190	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	105	14	8,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P191	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	110	13,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P192	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Robinia akacyjowa	90	12,5	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P193	<i>Castanea</i>	Kasztan	100	5	2	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P194	<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa szerokolistna	155	6,5	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P195	<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa szerokolistna	140	9	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P196	<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa szerokolistna	170	6,5	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P197	<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa szerokolistna	150	6,5	5,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P198	<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa szerokolistna	110	7,5	3,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P199	<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa szerokolistna	180	6	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P200	<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa szerokolistna	130	5,5	2,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P201	<i>Tilia platyphyllos</i>	Lipa szerokolistna	130	6	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P202	<i>Tilia cordata</i>	Lipa drobnolistna	85	6,5	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P203	<i>Castanea</i>	Kasztan	75	2,5	1	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P204	<i>Castanea</i>	Kasztan	110	4	2	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P205	<i>Castanea</i>	Kasztan	95	5,5	3,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

P206	<i>Castanea</i>	Kasztan	90	5,5	4	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P207	<i>Ulmus laevis</i>	Wiąz szypułkowy	180	17	10	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P208	<i>Castanea</i>	Kasztan	90	4,5	1,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P209	<i>Castanea</i>	Kasztan	80	5	2	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P210	<i>Prunus domestica</i> <i>subsp. Syriaca</i>	Śliwa domowa mirabelka	95, 80, 85	10,5	13	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P211	<i>Acer</i>	Klon	85	6	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P212	<i>Acer</i>	Klon	95	6	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P213	<i>Acer</i>	Klon	170	9	11	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P214	<i>Acer</i>	Klon	145	9,5	9	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P215	<i>Acer</i>	Klon	85	7	4,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P216	<i>Acer</i>	Klon	105	7,5	7	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P217	<i>Acer</i>	Klon	110	8	6,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P218	<i>Acer</i>	Klon	130	8	5,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P219	<i>Acer</i>	Klon	120	8,5	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P220	<i>Acer</i>	Klon	80	8,5	5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P221	<i>Acer</i>	Klon	115, 125	8	8,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P222	<i>Acer</i>	Klon	95	8	5,5	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P223	<i>Acer</i>	Klon	125	6	6	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ
P224	<i>Castanea</i>	Kasztan	220	10,5	8	≥50	KOLIZJA Z INWESTYCJĄ

2.1.2 Etap eksploatacji

Potencjalne negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na szatę roślinną na etapie eksploatacji może być związane z zimowym utrzymaniem drogi powiatowej, w tym ewentualnym stosowaniem substancji chemicznych, takich jak chlorki, do zwalczania oblodzenia. Takie oddziaływanie może dotyczyć w głównej mierze roślinności znajdującej się w obrębie pasa drogowego.

Aby ograniczyć potencjalne negatywne skutki dla roślinności, Inwestor zapewni, że ewentualne stosowanie środków chemicznych będzie zgodne z obowiązującymi normami i przepisami, a ich ilość będzie ściśle kontrolowana, jeżeli zostaną użyte. W przypadku, gdy do zimowego utrzymania drogi zastosowane będą wyłącznie metody mechaniczne (np. odśnieżanie), oddziaływanie na szatę roślinną będzie minimalne. Inwestor nie będzie przekraczał ilości stosowanych środków chemicznych, określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia

27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach [25].

3 Rodzaj technologii

Przedsięwzięcie jako droga publiczna nie jest związane z działalnością gospodarczą i nie przedstawia stricte procesu technologicznego.

Przewiduje się, że prace budowlane dotyczące rozbudowy drogi powiatowej będą wykonane w porze dziennej, zgodnie z projektem budowlanym przy użyciu specjalistycznego sprzętu budowlanego lub ręcznie (gdzie będzie to wymagane lub uwarunkowane występowaniem kolizji z uzbrojeniem podziemnym).

Zakres prac budowlanych wymagać będzie zastosowania standardowych rozwiązań w zakresie rozbudowy w/w drogi powiatowej. Technologia robót wraz ze szczegółowym harmonogramem i zakresem zostanie przedstawiona w projekcie budowlanym. Projekty budowlano – wykonawcze uzyskają aprobatę jednostek nadzorujących merytorycznie realizację przedmiotowego przedsięwzięcia pod względem jakości i zgodności wykonania wszystkich prac zgodnie z PN.

W ramach rozbudowy drogi powiatowej nr 1545L zostaną wykonane roboty takie jak:

- rozbudowę drogi powiatowej 1545L,
- przebudowę 6 skrzyżowań – 5 rond (2 ronda typu turbinowego i 3 ronda jednopasowe) oraz 1 skrzyżowania zwykłego, trójwłotowego,
- budowę drogi dla pieszych,
- budowę drogi dla rowerów,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów,
- budowę nowych i przebudowę istniejących zjazdów,
- budowę przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
- budowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
- budowę zatok autobusowych,
- przebudowę kanału deszczowego,
- przebudowę sieci sanitarnej,
- przebudowę sieci gazowej,
- przebudowę sieci wodociągowej,
- przebudowę sieci telekomunikacyjnej,
- przebudowę sieci elektroenergetycznej,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę oświetlenia drogowego,
- wycinkę drzew i krzewów.

Przyjmuje się zmechanizowaną technologię wykonania robót drogowych z dowozem gotowych mieszanek mineralno-asfaltowych ze stacjonarnych wytwórni mas bitumicznych oraz z wykorzystaniem wielkogabarytowych rozściełaczy mieszanek asfaltowych. Powyższe prace zostaną wykonane przy użyciu sprzętu

budowlanego powszechnie używanego przy drogowych robotach budowlanych, tj.: koparek, równiarek, rozścielaczy mas bitumicznych, walców drogowych i samochodów ciężarowych transportujących materiały budowlane.

4 Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Ze względu na charakter planowanego przedsięwzięcia, polegający na rozbudowie drogi powiatowej nr 1545L w miejscowości Lubartów na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie o długości ok. 1838 m, odstąpiono od poddania analizie wariantów polegających na odmiennym przebiegu drogi. Zaproponowano wyłącznie warianty różniące się zakresem wykonania przedsięwzięcia.

Ponadto analizowana droga powiatowa nie będzie należała do transeuropejskiej sieci drogowej.

4.1 Wariant preferowany przez Inwestora

Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie preferowanym przez Inwestora, przewiduje rozbudowę drogi powiatowej 1545L o długości 1838 m, na terenie gminy Lubartów i gminy Miasto Lubartów.

W ramach realizacji przedmiotowej Inwestycji zaplanowano rozbudowanie drogi powiatowej nr 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Infrastrukturę towarzyszącą stanowią m.in.: droga dla pieszych, droga dla rowerów, droga dla pieszych i rowerów, równoległe stanowiska postojowe dla samochodów osobowych, oświetlenie oraz odwodnienie drogi. Jezdnię drogi powiatowej zaprojektowano zgodnie z parametrami technicznymi podanymi w punkcie 1. Szerokość drogi dla pieszych wynosić będzie od 1,80 do 3,35 m, drogi dla rowerów od 2,50 do 3,00 m, a drogi dla pieszych i rowerów od 3,25 do 4,00 m. Szerokość projektowanych elementów będzie zmienna w miejscu dowiązania się do stanu istniejącego. Przekrój poprzeczny jezdni przewidziano jako daszkowy o wartości 2%, a przekrój drogi dla pieszych, drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów jako jednostronny o wartości 2%, skierowany w stronę jezdni. W zakresie projektowanej rozbudowy zaplanowano przebudowę sześciu skrzyżowań: pięciu o ruchu okrężnym oraz jednego, zwykłego, nieskanalizowanego, trójwłotowego. Zaprojektowano do wykonania stanowiska postojowe dla samochodów osobowych o wymiarach 2,5 x 6,0 m. Wody opadowe z projektowanych nawierzchni zostaną odprowadzone za pomocą wpustów deszczowych do projektowanej kanalizacji deszczowej. Zjazdy z drogi zostały zaprojektowane z dowiązaniem do istniejącego zagospodarowania terenu. Na całej długości rozbudowywanej drogi zaprojektowano oświetlenie drogowe. Wszystkie przejścia i przejazdy dla rowerzystów zostaną dodatkowo doświetlone. Łączna długość rozbudowywanej drogi wynosi ok. 1838 m.

Przyjęte rozwiązania techniczne dla wariantu preferowanego przez Inwestora wpisują się w teren działek ewidencyjnych stanowiących własność Skarbu Państwa oraz osób fizycznych, zatem **wymagana** jest rozbudowa pasa drogowego, a tym samym dodatkowe wykupy działek, wynikające z rozbudowy pasa drogowego.

Wykonanie rozbudowy drogi powiatowej o ww. parametrach technicznych przyczyni się do:

- poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu;
- poprawy dostępności do drogi osobom z niepełnosprawnością;
- podniesienia komfortu użytkowników drogi;

Nieznaczące negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko będzie związane w głównej mierze z usunięciem roślinności kolidującej z rozwiązaniami projektowymi, ok. 2,46 ha powierzchni trawiastych i roślinności synantropijnej. Należy zaznaczyć, że przeważająca liczba drzew do wycinki znajduje się na terenach przemysłowych, na których odbywa się ruch pojazdów ciężkich. Rozbudowa drogi powiatowej (zwiększenie szerokości i liczby jezdni) jest niezbędna celem zwiększenia warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Budowa dróg pieszych, dla rowerów poprawi bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu. Istniejące drzewa znajdują się w kolizji z projektowaną infrastrukturą drogową. Należy również podkreślić, iż wymiana nawierzchni i poprawa warunków ruchu w sposób pozytywny wpłyną na klimat wibroakustyczny, a więc tym samym pozytywnie na środowisko. Nowa nawierzchnia spowoduje mniejszy hałas generowany przez ruch pojazdów, a równa nawierzchni drogi zmniejszy amplitudę drgań kół samochodowych o nawierzchnię, a tym samym propagację fali na tereny zielone i budynki znajdujące się na analizowanym obszarze.

Należy podkreślić, że ww. korzyści społeczne związane z podniesieniem bezpieczeństwa użytkowników ruchu, które przyniesie rozbudowa drogi powiatowej nr 1545L, zgodnie z wariantem preferowanym przez Inwestora, **przeważają** nad negatywnymi skutkami.

4.2 Racjonalny wariant alternatywny (wariant zerowy)

Wariant ten polega na braku realizacji planowanego przedsięwzięcia i pozostawieniu dróg w aktualnym stanie. W wyniku realizacji wariantu zerowego funkcjonować będzie obecny układ drogowy, a wszelkie działania związane z tym wariantem polegać będą na bieżącym utrzymaniu istniejącej drogi, co bez podnoszenia i poprawy parametrów technicznych okazać się może niewystarczające.

Brak realizacji przedsięwzięcia skutkowało będzie pogarszaniem się stanu technicznego, co w konsekwencji zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, niesie ryzyko wzrostu wypadków i zdarzeń drogowych oraz przyczynia się również do wyższego poziomu emitowanych dźwięków od ruchu samochodowego, a także do wzrostu zanieczyszczenia powietrza w otoczeniu drogi. W związku z powyższym do dalszej realizacji należy wskazać wariant preferowany przez Inwestora.

5 Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

W ramach rozbudowy zostaną zużyte następujące rodzaje i szacunkowe ilości surowców:

- beton asfaltowy - ok. 1435 m³,
- beton cementowy ok. 51 m³.
- betonowa kostka brukowa ok. 1418 m³.
- kostka granitowa ok. 78 m³.
- woda - ok. 2000 m³,
- olej napędowy - ok. 300 m³.

Woda na potrzeby budowlane będzie dowożona beczkownikami natomiast na potrzeby socjalno-bytowe pracowników będzie dowożona w pojemnikach.

6 Rozwiązania chroniące środowisko

6.1 W zakresie emisji hałasu

Etap realizacji

W celu ograniczenia poziomu hałasu emitowanego podczas realizacji inwestycji Inwestor podejmie następujące czynności:

- będzie używał maszyn budowlanych oraz sprzętu, sprawnego technicznie, posiadających aktualne przeglądy;
- roboty budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej będzie prowadził w porze dnia w godz. od 6.00 do 22.00 z zachowaniem zasad BHP;
- opracuje harmonogram robót zapewniając w ten sposób właściwą organizację rozbudowy drogi;
- w przypadku konieczności utworzenia zaplecza rozbudowy, zlokalizuje je w jak największej odległości od terenów zabudowy mieszkaniowej.

Etap eksploatacji

Ze względu na charakter drogi, maksymalną dopuszczalną prędkość poruszania się oraz prognozowany poziom natężenia ruchu pojazdów, Inwestor nie widzi konieczności stosowania rozwiązań technicznych lub organizacyjnych mających na celu ograniczenie emisji hałasu komunikacyjnego na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

6.2 W zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza

Etap realizacji

Na etapie realizacji inwestycji Inwestor:

- zachowa dbałość o należyłą jakość sprzętu,
- utrzyma właściwą organizację prac budowlanych,
- zastosuje zabezpieczenia przed emisją (np. w postaci opończy) podczas transportu mas bitumicznych i materiałów sypkich.

Etap eksploatacji

- będzie poddawał nawierzchnię drogi powiatowej okresowemu czyszczeniu.

6.3 W zakresie ochrony szaty roślinnej

Etap realizacji

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na istniejącą szatę roślinną, Inwestor będzie prowadził prace budowlane przy zachowaniu należytych środków ostrożności.

Etap eksploatacji

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na szatę roślinną, wynikających z zimowego utrzymania drogi, Inwestor do usuwania zimowej śliskości będzie używał środków chemicznych w ilości zgodnej z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

6.4 W zakresie emisji odpadów

Etap realizacji

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami wytworzonymi podczas rozbudowy drogi, Inwestor podejmie następujące działania:

- do wykonania robót budowlanych użyje wyłącznie sprawne technicznie maszyny i urządzenia, nie posiadające wycieków płynów eksploatacyjnych,
- w przypadku konieczności utworzenia zaplecza rozbudowy, wyposaży je w następujące elementy:
 - szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych,
 - przenośną, szczelną kabinę sanitarną,
 - sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych,
 - szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia zużytego sorbentu,
 - pojemnik do gromadzenia zmieszanych odpadów komunalnych.

Etap eksploatacji

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami wytworzonymi podczas eksploatacji drogi powiatowej, Inwestor zapewni, żeby:

- sposób postępowania z odpadami z czyszczenia drogi powiatowej, pielęgnacji przydrożnej zieleni, sprzątnięcia pasa drogowego był zgodny z ustawą o odpadach.

6.5 W zakresie ochrony wód

Etap realizacji

W celu ograniczenia do minimum możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji przedsięwzięcia Inwestor podejmie następujące działania:

- do wykonania robót budowlanych dopuści wyłącznie sprawne technicznie maszyny i urządzenia, nie posiadające wycieków płynów eksploatacyjnych,
- w przypadku konieczności utworzenia zaplecza rozbudowy, Inwestor zlokalizuje zaplecze poza obszarami graniczącymi z wodami
- w przypadku konieczności utworzenia zaplecza rozbudowy wyposaży je w następujące elementy:
 - szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych,
 - przenośną, szczelną kabinę sanitarną,
 - sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych,
 - szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia zużytego sorbentu.

Etap eksploatacji

W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia potencjalnego negatywnego oddziaływania odprowadzanych wód z pasa drogowego na wody powierzchniowe i pośrednio gruntowe, Inwestor będzie wykonywał następujące czynności:

- będzie poddawał nawierzchnię drogi powiatowej okresowemu czyszczeniu.

7 Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

7.1 Oddziaływanie na klimat akustyczny

7.1.1 Etap realizacji

Na etapie realizacji przedsięwzięcia w bezpośrednim sąsiedztwie rozbudowywanej drogi powiatowej mogą wystąpić zagrożenia nadmierną emisją hałasu do środowiska.

Emisja hałasu w czasie rozbudowy związana będzie z robotami ziemnymi, budową konstrukcji drogi z bitumiczną nawierzchnią jezdni, budową skrzyżowań oraz dróg dla pieszych, dla rowerów oraz dla pieszych i rowerów, jak też z transportem tj. ruchem ciężkich pojazdów obsługujących rozbudowę drogi powiatowej 1545L, tj. dowożących materiały konstrukcyjne (m.in. masę bitumiczną, piasek).

Hałas w czasie rozbudowy wywoływany będzie pracą specjalistycznych urządzeń budowlanych tj. równiarek, walców, koparek itp. oraz ruchem pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjne.

Są to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach, lecz prowadzone prace będą okresowe, krótkotrwałe a przede wszystkim zmienne w czasie i przestrzeni.

Uciążliwości te będą najbardziej odczuwane w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej, zabudowy mieszkaniowej. Istnieje jednak możliwość takiego usytuowania, ewentualnego zaplecza rozbudowy drogi, w celu ograniczenia do minimum negatywnego oddziaływania na sąsiadujące z drogą zabudowania mieszkalne.

Należy przy tym stwierdzić, że w czasie rozbudowy będzie to hałas okresowy, nie kumulujący się w środowisku, przemieszczający się wzdłuż omawianej drogi, tym niemniej prace związane z rozbudową drogi powiatowej realizowane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, należy bezwzględnie ograniczyć do pory dziennej, tj. od godz. 6:00 do godz. 22:00.

Jednocześnie Inwestor będzie dysponował sprzętem budowlanym będącym w dobrym stanie technicznym, tak, aby oddziaływanie w zakresie emisji hałasu ograniczyć do możliwego minimum. Wyżej wymienione maszyny budowlane oraz środki transportu powodują emisję hałasu na poziomie 80 - 110 dB(A). Są to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach, lecz prowadzone prace będą okresowe, a przede wszystkim zmienne w czasie i przestrzeni. Powstający hałas nie będzie kumulował się w środowisku i ustanie wraz z zakończeniem robót.

7.1.2 Etap eksploatacji

Źródłami hałasu będą pojazdy przemieszczające się po omawianej drodze powiatowej. Przyczyną powstawania hałasu będzie praca silników pojazdów, zespołów napędowych, układów wydechowych spalin oraz toczenie kół po nawierzchni jezdni.

Poziom hałasu w punkcie obserwacji zależy od:

- odległości obserwacji od trasy komunikacyjnej,
- charakteru pokrycia terenu,
- kąta widzenia źródeł hałasu,
- stopnia ekranowania (wykopy, nasypy, budynki, pasy zieleni),
- czynników meteorologicznych przede wszystkim gradient temperatury, kierunek i prędkość wiatru, ale też wilgotności powietrza.

7.1.3 Stan istniejący

Istotny wpływ na stan klimatu akustycznego w otoczeniu odcinków istniejących drogi powiatowej, po której zostanie poprowadzona projektowana rozbudowa, ma obecny zły stan techniczny nawierzchni jezdni tej drogi.

7.1.3.1 Dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku

Wymagania dotyczące dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku określone są w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [13].

W ww. Rozporządzeniu podane są zróżnicowane dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami hałasu $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ dla różnych terenów (o różnym

przeznaczeniu) z uwzględnieniem rodzaju obiektu lub działalności będącej źródłem hałasu oraz okresy, do których odnoszą się poziomy hałasu, jako czas odniesienia.

Zamieszczona poniżej tabela z ww. Rozporządzenia podaje dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku wywołanego przez poszczególne grupy hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie energetyczne, wyrażone wskaźnikami $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$, które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby.

Tabela 6 Dopuszczalne poziomy hałasu

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe (1)		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		$L_{Aeq D}$ przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	$L_{Aeq N}$ przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	$L_{Aeq D}$ przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	$L_{Aeq N}$ przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży (2) c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65	56	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców (3)	68	60	55	45

KIP dla „Rozbudowa drogi powiatowej 1545L na odcinku od zaprojektowanego węzła drogi krajowej DK19 do ul. Lubelskiej w Lubartowie”

1. Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.
2. W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.
3. Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

W sąsiedztwie przewidzianej do rozbudowy drogi powiatowej 1545L występują (zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego) m.in. tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, tereny upraw polowych z przeznaczeniem gruntów pod uprawy polowe, działkowe, uprawy ogrodnicze, tereny obsługi w zakresie wodociągów, obszary urządzeń komunikacyjnych, urządzeń infrastruktury technicznej, usługowe oraz obszary mieszkaniowe.

- dla terenów zabudowy jednorodzinnej obowiązują następujące wartości dopuszczalne poziomu hałasu drogowego w środowisku (wg ww. Rozporządzenia):

- $L_{Aeq D} = 61 \text{ dB}$ – dla pory dziennej tj w godz. 6⁰⁰-22⁰⁰
- $L_{Aeq N} = 56 \text{ dB}$ – dla pory nocnej tj w godz. 22⁰⁰-6⁰⁰

- dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego obowiązują następujące wartości dopuszczalne poziomu hałasu drogowego w środowisku (wg ww. Rozporządzenia):

- $L_{Aeq D} = 65 \text{ dB}$ – dla pory dziennej tj w godz. 6⁰⁰-22⁰⁰
- $L_{Aeq N} = 56 \text{ dB}$ – dla pory nocnej tj w godz. 22⁰⁰-6⁰⁰

Dopuszczalne wartości równoważnego poziomu hałasu $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ dotyczą przedziału czasu odniesienia:

- dla pory dziennej – 16 godzin
- dla pory nocnej – 8 godzin.

Określenie dopuszczalnych wartości poziomu hałasu $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ w środowisku oznacza, iż na granicy terenu chronionego występujące poziomy hałasu nie mogą przekraczać podanych wyżej wartości.

7.1.3.2 Ocena klimatu akustycznego

Odnosząc się do charakteru omawianej drogi powiatowej stanowiącej dojazd do obszarów terenów przemysłowych, magazynowych, uprawy rolnych, obszarów usługowych i mieszkalnych oraz biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu pojazdów, tj. ok. 10000 poj./dobę (dobowy ruch pojazdów) wraz z dopuszczalną prędkością pojazdów się po niej poruszających, nie dojdzie do przekroczenia obowiązujących, dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach z przewidzianych pod zabudowę, przylegających do projektowanego pasa drogowego drogi powiatowej.

Rozbudowa analizowanej drogi powiatowej ze względu na jej skalę, parametry i przewidywaną funkcję lokalną nie spowoduje znaczącego pogorszenia klimatu

akustycznego na terenach przylegających do pasa drogowego, w stosunku do stanu istniejącego.

7.2 Emisja drgań

Negatywne oddziaływanie w zakresie drgań może wystąpić na etapie realizacji inwestycji rozbudowywanej drogi powiatowej.

Działanie to wiąże się z wpływem wibracji wywołanych pracami budowlanymi. Wibracje drogowe, o których mowa, to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn budowlanych podczas rozbudowy. Generowane są one na styku pojazdu z powierzchnią terenu a następnie rozprzestrzeniane poprzez podłoże do otoczenia. Przenoszenie odbywa się głównie na sąsiadujące z drogą budynki, które następnie przekazują drgania na znajdujące się w ich wnętrzach osoby.

7.2.1 Etap realizacji

Na tym etapie emisja drgań związana jest z pracami budowlanymi (głównie z poruszaniem się maszyn budowlanych i pojazdów transportowych), które z powodu wytwarzanych drgań mogą mieć negatywny wpływ na najbliższej położone budynki (powodować ich uszkodzenia) i ludzi.

Jednocześnie Inwestor będzie dysponował sprzętem budowlanym będącym w dobrym stanie technicznym, z tego względu nie dojdzie do negatywnego oddziaływania na strukturę budynków

7.2.2 Etap eksploatacji

W fazie tej ze względu na parametry drogi oraz infrastruktury towarzyszącej, poprawę warunków względem stanu istniejącego oraz funkcję lokalną inwestycji (rozbudowa drogi powiatowej) rozprzestrzenianie się drgań nie wystąpi.

7.3 Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

7.3.1 Etap realizacji

Podczas prac związanych z realizacją inwestycji emitowane będą do powietrza zanieczyszczenia gazowe i pyłowe.

Zanieczyszczenie powietrza na etapie rozbudowy spowodowane będzie:

- pracą środków transportu i sprzętu budowlanego o napędzie spalinowym (emisja: tlenku węgla, tlenków azotu, węglowodorów, pyłów-sadzy),
- pyleniem wtórnym związanym z transportem materiałów sypkich,
- układaniem mas bitumicznych (emisja węglowodorów).

Analiza sposobu i warunków powstawania ww. zanieczyszczeń wskazuje, że jest to emisja niezorganizowana, której parametry nie są obecnie normowane przepisami m.in. z powodu trudności metodycznych.

Zasięg oddziaływania poszczególnych źródeł emisji niezorganizowanej jest ograniczony przestrzennie do miejsca lokalizacji źródła emisji i jego bezpośredniego otoczenia (lokalizacja źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, w miarę postępu prac,

będzie przesuwac się wzdłuż trasy rozbudowywanej drogi powiatowej). Źródła emisji znajdują się tuż przy powierzchni ziemi i ich rozpraszanie jest utrudnione. Stężenia zanieczyszczeń zależne będą od warunków meteorologicznych (głównie od prędkości wiatru) oraz od ukształtowania i zagospodarowania terenu. Na przestrzeniach otwartych stężenia szybko maleją w miarę oddalania się od źródła emisji. Wymienione wyżej zanieczyszczenia mają ograniczone działanie czasowe i nie spowodują trwałych zmian w środowisku.

Na etapie realizacji inwestycji Inwestor zachowa dbałość o należyłą jakość sprzętu, właściwą organizację prac budowlanych, będzie przestrzegał zasad transportu materiałów sypkich, tak by uciążliwości dla powietrza ograniczyć do minimum.

7.3.2 Etap eksploatacji

Emisja zanieczyszczeń z tras komunikacyjnych zaliczana jest do źródeł liniowych. Emitorami są wszystkie pojazdy poruszające się po omawianej drodze.

W emisjach do powietrza z tras komunikacyjnych, powstających w efekcie spalania paliw w silnikach spalinowych, wyróżnia się wiele substancji, istotne z nich to: tlenek węgla, dwutlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory alifatyczne i węglowodory aromatyczne, sadza, pyły.

Zagrożenie emitowanymi substancjami jest specyficzne. Ilości zanieczyszczeń zależą od zmiennego natężenia ruchu pojazdów, kategorii poruszających się pojazdów, rodzaju i jakości paliwa, typu i konstrukcji silników, ich stanu technicznego, warunków ruchu, sposobu jazdy oraz warunków atmosferycznych. Z tego względu prognozowanie emisji ze źródła, jakim jest trasa komunikacyjna jest niezwykle trudne i obciążone nieuniknionym błędem.

Stopień zagrożenia przez toksyczne składniki spalin przedstawia się następująco: tlenek węgla > tlenki azotu > węglowodory alifatyczne i aromatyczne.

7.3.3 Ocena oddziaływania na powietrze atmosferyczne

Zasadniczym kryterium oceny oddziaływania inwestycji na powietrze atmosferyczne jest dotrzymanie warunków stężeń dopuszczalnych w powietrzu.

W zakresie ochrony powietrza przed zanieczyszczeniami obowiązują dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu [19] oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu [15].

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu [19] określa poziomy dopuszczalne dla niektórych substancji w powietrzu, zróżnicowane ze względu na: ochronę zdrowia ludzi, ochronę roślin.

Załącznik Nr 1 do ww. rozporządzenia określa poziomy dopuszczalne dla niektórych substancji w powietrzu, zróżnicowane ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin, termin ich osiągnięcia, oznaczenie numeryczne tych substancji,

okresy, dla których uśrednia się wyniki pomiarów, dopuszczalne częstości przekraczania tych poziomów oraz marginesy tolerancji.

Tabela 7 Poziomy dopuszczalne dla niektórych substancji w powietrzu, zróżnicowane ze względu na ochronę zdrowia ludzi i roślin na terenie kraju, z wyłączeniem uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej wg Rozporządzenia [19]

Lp.	Nazwa substancji (numer CAS) [a]	Okres uśredniania wyników pomiarów	Dopuszczalny poziom substancji w powietrzu w $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Dopuszczalna częstość przekraczania dopuszczalnego poziomu w roku kalendarzowym [b]
1.	Benzen (C_6H_6) (71-43-2)	rok kalendarzowy	5 [c]	-
2.	Dwutlenek azotu (NO_2) (10102-44-0)	jedna godzina	200 [c]	18 razy
		rok kalendarzowy	40 [c]	-
	Tlenki azotu (NO_2 , NO) [d] (10102-44-0, 10102-43-9)	rok kalendarzowy	30 [e]	-
3.	Dwutlenek siarki (SO_2) (7446-09-5)	jedna godzina	350 [c]	24 razy
		24 godziny	125 [c]	3 razy
		rok kalendarzowy	20 [e]	-
4.	Ołów (Pb) [f] (7446-09-5)	rok kalendarzowy	0,5 [c]	-
5.	Pył zawieszony PM10 [g]	24 godziny	50 [c]	35 razy
		Rok kalendarzowy	40 [c]	-
6.	Pył zawieszony PM2,5 [g]	rok kalendarzowy	25 do 01.01.2015r. [c, j]	-
		rok kalendarzowy	20 01.01.2020r. [c, k]	-
7.	Tlenki węgla	8 godzin	10000 [c, i]	-

- a) Oznaczenie numeryczne substancji wg Chemical Abstracts Service Registry Number.
- b) W przypadku programów ochrony powietrza, o których mowa w art. 91 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, częstość przekraczania odnosi się do poziomu dopuszczalnego wraz z marginesem tolerancji.
- c) Poziom dopuszczalny ze względu na ochronę zdrowia ludzi.
- d) Suma dwutlenku azotu i tlenku azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu.
- e) Poziom dopuszczalny ze względu na ochronę roślin.
- f) Suma metalu i jego związków w pyłe zawieszonym PM10.
- g) Stężenie pyłu o średnicy aerodynamicznej ziaren do 2,5 μm (PM2,5) mierzone metodą wagową z separacją frakcji lub metodami uznanymi za równorzędne.
- h) Stężenie pyłu o średnicy aerodynamicznej ziaren do 10 μm (PM10) mierzone metodą wagową z separacją frakcji lub metodami uznanymi za równorzędne.
- i) Maksymalna średnia ośmiogodzinna, spośród średnich kroczących, obliczanych co godzinę z ośmiu średnich jednogodzinnych w ciągu doby. Każdą tak obliczoną średnią ośmiogodzinną przypisuje się dobie, w której się ona kończy; pierwszym okresem obliczeniowym dla każdej doby jest okres od godziny 17:00 dnia poprzedniego do godziny 10:00 danego dnia; ostatnim okresem obliczeniowym dla każdej doby jest okres od godziny 16:00 do 24:00 tego dnia czasu środkowoeuropejskiego CET.
- j) Poziom dopuszczalny dla pyłu zawieszonego PM2,5 do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2015 r. (faza I).
- k) Poziom dopuszczalny dla pyłu zawieszonego PM2,5 do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2020 r. (faza II).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. [15] określa wartości odniesienia, wyrażone jako poziomy substancji w powietrzu, zróżnicowane również dla ww. rodzajów obszarów. Załącznik Nr 1 do niniejszego rozporządzenia określa wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu dla terenu kraju, oznaczenie numeryczne tych substancji oraz okresy, dla których uśrednione są wartości odniesienia.

W poniższej tabeli zestawiono wartości odniesienia dla rozpatrywanych substancji zanieczyszczających (wg Rozporządzenia [15]). W kolumnie pierwszej podano liczbę porządkową zanieczyszczenia, pod którą występuje ono w Załączniku nr 1 do rozporządzenia.

Tabela 8 Wartości odniesienia dla poszczególnych substancji w powietrzu [15]

L.p.*	Zanieczyszczenie	Numer CAS**	Wartości odniesienia [µg/m ³] uśrednione dla okresu	
			1 godzina	rok
16	benzen	71 – 43 – 2	30	5
70	tlenki azotu	10102 – 44 – 0 10102-43-9	200	30
72	dwutlenek siarki	7446-09-5	350	20
132	ołów	7439 – 92 – 1	5	0,5
137	pył zawieszony PM 10	-	280	40
-	pył zawieszony PM 2,5	-	-	20
164	węglowodory alifatyczne	-	3000	1000
165	węglowodory aromatyczne	-	1000	43

* liczba porządkowa według załącznika Nr 1 do rozporządzenia

** oznaczenie numeryczne substancji CAS

Odnosząc się do charakteru omawianej inwestycji oraz biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu pojazdów na projektowanej drodze, przewiduje się, że nie dojdzie do przekroczenia obecnie obowiązujących, dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza na terenach przylegających do pasa drogowego omawianej drogi powiatowej.

Rozbudowa drogi powiatowej nr 1545L nie spowoduje pogorszenia jakości powietrza na terenach przylegających do projektowanego pasa drogowego, w stosunku do stanu istniejącego.

7.4 Gospodarka wodno-ściekowa

7.4.1 Warunki hydrogeologiczne

Zgodnie z obowiązującym planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300), teren planowanej inwestycji położony jest w całości na terenie jednej jednolitej części wód podziemnych:

- nr **JCWPd 75** powierzchnia 4226,81 km², region: Bugu, województwo: lubelskie. Liczba pięt wodonosnych: 3. Typy naturalne: wody wodorowęglanowo-siarczanowo-wapniowe. System krążenia wód podziemnych poziomu przypowierzchniowego ma charakter wybitnie lokalny.

Ocena stanu JCWPd 75, 2012r.;2016r.;2019r.:

- stan ilościowy – dobry,
- stan chemiczny – dobry,
- ogólna ocena stanu JCWPd – dobry,
- ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych – niezagrażona.

Cele środowiskowe dla jednolitych części wód podziemnych (ustalone na mocy art. 4 „Ramowej Dyrektywy Wodnej”):

- zapobieganie dopływowi lub ograniczanie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych,
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych,
- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego wskutek działalności człowieka.

Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących, w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu.

Ponadto obszar planowanej inwestycji położony jest w obrębie udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska (Lublin)”. Jest to udokumentowany zbiornik wód podziemnych o powierzchni 7476.66 km². Jest to zbiornik szczelinowy/szczelinowo – porowy z kredy górnej.

7.4.2 Ujęcia wód podziemnych

Przedmiotowa inwestycja nie koliduje z ujęciami wód podziemnych oraz nie koliduje ze strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć.

Przedmiotowa inwestycja przebiega przez obszar wysokiej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych GZWP Nr 406 „Niecka Lubelska (Lublin)”.

7.4.3 Wody powierzchniowe

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły [11] obszar planowanej inwestycji położony jest na terenie dorzecza Wisły w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP):

- RW200010249249 - Parysówka
- RW2000112479 - Wieprz od oddzielenia się Kanału Wieprz-Krzna do Tyśmienicy.

JCWP Parysówka jest to jednolita część wód o długości 27,55 km i powierzchni zlewni rzecznej 87,53 km². Postanowione cele środowiskowe to dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny.

JCWP Wieprz od oddzielenia się Kanału Wieprz-Krzna do Tyśmienicy jest to jednolita część wód o długości 146.27 km i powierzchni zlewni rzecznej 362.84 km². Postanowione cele środowiskowe to dobry stan ekologiczny;

zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny.

Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia na spełnienie celów środowiskowych dla JCWP.

Rozbudowywana droga powiatowa charakteryzuje się prognozowanym średnim dobowym natężeniem ruchu pojazdów wynoszącym około 10000 poj./dobę.

Po obliczeniu przewidywanych w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych stężeń zawiesiny ogólnej i ekstraktu eterowego jako zanieczyszczenia odzwierciedlającego zawartość węglowodorów ropopochodnych, wykazano, iż przy zakładanym natężeniu ruchu ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska nie będą powodować znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, w tym na wody właściwej jednolitej części wód powierzchniowych. Jednocześnie odprowadzane z pasa drogowego wody opadowe i roztopowe nie przyczynią się do pogorszenia stanu ww. JCWP.

7.4.4 Istniejące odwodnienie

Obecne odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na tereny zielone oraz za pomocą kanalizacji deszczowej.

7.4.5 Planowane odwodnienie drogi

Analizowany odcinek odwadniany będzie powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich pochyleń poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe lub roztopowe kierowane będą do projektowanych wpustów deszczowych oraz kanalizacji deszczowej. Przyjęte rozwiązania zaspokajają ilość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z drogi.

7.4.6 Emisja ścieków i wód opadowych

7.4.6.1 Etap realizacji

Głównym źródłem powstawania ścieków na etapie realizacji przedsięwzięcia może być, funkcjonowanie zaplecza rozbudowy w przypadku konieczności jego utworzenia i powstające w związku z tym ścieki bytowe. Ilość ścieków bytowych może wynieść ok. 300 m³. Ścieki będą gromadzone w szczelnej, przenośnej kabinie sanitarnej ustawionej na terenie zaplecza rozbudowy. Wywozem ścieków będzie zajmowała się firma świadcząca usługi związane z wypożyczaniem kabin sanitarnych.

Wystąpienie potencjalnego negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i gruntowe w trakcie realizacji inwestycji może wynikać przede wszystkim z niewłaściwego umiejscowienia i wyposażenia zaplecza rozbudowy. Ponadto wzrost uciążliwości może być skutkiem wykorzystania wadliwego sprzętu budowlanego w trakcie prowadzenia robót. W związku z powyższym Inwestor zastosuje następujące rozwiązania techniczno-organizacyjne w celu ograniczenia do

minimum możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji, tj.:

- do wykonania robót budowlanych dopuści wyłącznie sprawne technicznie maszyny i urządzenia, nie posiadające wycieków płynów eksploatacyjnych,
- w przypadku konieczności utworzenia zaplecza rozbudowy wyposaży je w następujące elementy:
 - szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych,
 - przenośną, szczelną kabinę sanitarną,
 - sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych,
 - szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia zużytego sorbentu.

Po zastosowaniu ww. rozwiązań techniczno-organizacyjnych oddziaływanie na wody powierzchniowe i pośrednio na gruntowe nie będzie miało charakteru znaczącego.

7.4.6.2 Etap eksploatacji

Zgodnie z art. 16 pkt 69 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne [5], wody odprowadzane z powierzchni pasa drogowego przedmiotowej drogi powiatowej, zaliczane są do wód opadowych i roztopowych.

Obowiązkowi podczyszczenia podlegają zgodnie z § 17 ust.1 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych [16] wody opadowe lub roztopowe, ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące m.in. z dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G oraz z parkingów o powierzchni co najmniej 0,1 ha mogą być wprowadzone do wód lub urządzeń wodnych jeśli nie przekraczają następujących wartości stężeń substancji zanieczyszczających:

- zawiesiny ogólnej 100 mg/l,
- węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l.

Przedmiotowa droga jest drogą powiatową klasy Z nieprzekraczającą wartości stężeń substancji zanieczyszczających. W związku z powyższym wody opadowe i roztopowe pochodzące z powierzchni utwardzonych omawianej drogi nie podlegają obowiązkowi podczyszczenia.

Prognozowana ilość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych

- prognozowana ilość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z planowanej rozbudowy drogi powiatowej wyniesie:

$$Q = F \times \psi \times q \text{ [l/s]}$$

gdzie:

F – powierzchnia odwadnianego terenu (powierzchnie utwardzona pasa drogowego: jezdnia, drogi dla pieszych i rowerzystów, zjazdy) – ok. 5,18 ha;

q – natężenie deszczu miarodajnego – przyjęto 130 dm³/s*ha;

ψ – współczynnik spływu – przyjęto 0,9

$$Q = 5,18 \times 0,9 \times 130 = 606,03 \text{ l/s}$$

prognozowana wielkość odpływu wód opadowych i roztopowych z drogi, określone dla deszczu o natężeniu q = 15 l/s/ha:

$$Q_1 = 5,18 \times 0,9 \times 15 = 69,93 \text{ l/s}$$

prognozowana objętość wód opadowych i roztopowych dla deszczu miarodajnego o czasie trwania 15 minut:

$$V = 606,03 \times 60 \times 15 = 545,43 \text{ m}^3$$

prognozowana objętość spływu wód opadowych i roztopowych dla deszczu o natężeniu q = 15 l/s/ha i czasie trwania 15 minut:

$$V_1 = 69,93 \times 60 \times 15 = 62,93 \text{ m}^3$$

prognozowana roczna objętość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych pasa drogowego:

$$V = F \times H \times \psi \times 10 \text{ [m}^3\text{/rok]}$$

gdzie:

F – powierzchnia odwadnianego terenu (powierzchnia utwardzona pasa drogowego: jezdnia, drogi dla pieszych i rowerzystów, zjazdy) – ok. 5,18 ha;

H – średnia roczna wysokość opadu – dla analizowanego terenu ok. 700 mm/rok;

ψ – współczynnik spływu – przyjęto 0,9

$$V = 5,18 \times 0,9 \times 700 \times 10 = 32632,53 \text{ m}^3\text{/rok}$$

Prognozowane stężenie zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych:

Dla określenia jakości wód opadowych i roztopowych w zakresie stężenia zawiesiny ogólnej posłużono się „Wytycznymi prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych”.

$$SZO = 0,718 \times Q^{0,529} \text{ [mg/l]}$$

Gdzie:

SZO – stężenie zawiesiny ogólnej w ściekach z dróg [mg/l],

Q – dobowe natężenie ruchu pojazdów [P/d].

Obliczenie stężenia zawiesiny ogólnej w wodach opadowych i roztopowych wykonano zgodnie z metodyką zawartą w ww. wytycznych, dla prognozowanego natężenia ruchu pojazdów na omawianej drodze wewnętrznej wynoszącego ok. 10000 poj./dobę.

$$SZO = 0,718 \times 10000^{0,529} = 93,78 \text{ [mg/l]}$$

Do obliczeń jakości wód posłużono się normą „PN-S-02204/1997: Drogi samochodowe. Odwodnienie Dróg” i obliczono stężenie olejów i tłuszczów (ekstrakt eterowy), co daje orientacyjny pogląd na zawartość zanieczyszczeń z grupy substancji ropopochodnych, jaka może być zawarta w odprowadzanych wodach opadowych. Stężenie ekstraktu eterowego wg ww. normy oblicza się na podstawie obliczonego wcześniej stężenia zawiesiny ogólnej, wg wzoru:

$$SE = 0,08 \times SZO \text{ [mg/l]}$$

gdzie:

SE – stężenie olejów i tłuszczów (ekstrakt eterowy) [mg/l],

SZO – stężenie zawiesiny ogólnej w ściekach z dróg,

$$SE = 0,08 \times 93,78 = 7,50 \text{ [mg/l]}$$

Prognozowane stężenia ww. zanieczyszczeń w odprowadzanych do środowiska wodach opadowych i roztopowych, wykazały, że nie dojdzie do przekroczenia stężeń dopuszczalnych ww. zanieczyszczeń.

W celu ograniczenia do minimum oddziaływania na środowisko odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego należy wykonywać następujące czynności:

- poddawać nawierzchnię drogi okresowemu czyszczeniu.

7.5 Oddziaływanie na klimat

7.5.1 Etap realizacji

Podczas prac związanych z realizacją przedsięwzięcia emitowane będą do powietrza niewielkie ilości zanieczyszczeń gazowych i pyłowych.

Emisja zanieczyszczeń na etapie rozbudowy będzie następstwem:

- pracy środków transportu i sprzętu budowlano-montażowego o napędzie spalinowym (emisja: tlenku węgla, tlenków azotu, węglowodorów, pyłów-sadzy),
- pylenia wtórnego związanego z transportem materiałów sypkich,
- pylenia związanego z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod nawierzchnię drogi powiatowej,
- układania mas bitumicznych (emisja węglowodorów).

Ponadto w ramach realizacji przedsięwzięcia dojdzie do utraty powierzchni biologicznie czynnych. W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji konieczne będzie usunięcie roślinności kolidującej z rozwiązaniami projektowymi, ok. 2,46 ha powierzchni trawiastych i roślinności synantropijnej.

Biorąc pod uwagę zakres przedsięwzięcia oraz fakt, iż główna jego część przebiega po istniejącym śladzie drogi nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat. Ponadto biorąc pod uwagę charakter obszarów sąsiadujących z drogą powiatową, nie dojdzie do znaczącego zmniejszenia różnorodności biologicznej na terenach sąsiadujących z przedmiotową drogą, położonych poza granicą pasa drogowego.

7.5.2 Etap eksploatacji

Odnosząc się do charakteru rozbudowywanej drogi powiatowej nr 1545L o długości ok. 1838 m zakłada się, że nie wystąpią przekroczenia obecnie obowiązujących, dopuszczalnych poziomów imisji zanieczyszczeń powietrza na terenach przylegających do obszaru inwestycji.

Eksploatacja przedmiotowej drogi nie doprowadzi do wystąpienia ponadnormatywnej imisji zanieczyszczeń powietrza (w tym gazów cieplarnianych) na terenach przylegających do projektowanego pasa drogowego oraz nie spowoduje wzrostu stężeń zanieczyszczeń w porównaniu do stanu istniejącego.

Wykonanie nowej jezdni, dróg dla pieszych, dla rowerów, pieszych i rowerów, skrzyżowań o ruchu okrężnym i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego drogi spowoduje poprawę bezpieczeństwa i upłynnienie ruchu pojazdów po DP1545L, co przyczyni się w sposób bezpośredni do obniżenia poziomu emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych do powietrza.

W związku z powyższym dla omawianej inwestycji nie przewiduje się konieczności podejmowania dodatkowych działań w celu łagodzenia zmian klimatu oraz działań związanych z adaptacją do zmian klimatu.

8 Oddziaływanie na roślinność, zwierzęta, grzyby

W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę drzew i krzewów.

Podczas wizji terenowej na analizowanym obszarze nie zaobserwowano siedlisk chronionych gatunków roślin, zwierząt ani grzybów.

W przypadku zasiedlenia się zwierząt objętych ochroną Wnioskodawca przewiduje działania związane z przeniesieniem gniazd na tereny stanowiące środowisko naturalne danego gatunku.

Zaobserwowane gatunki zwierząt to m.in.: myszy (*Mus*), zające (*Lepus*), a także ptaki, takie jak: wróble (*Passer domesticus*), sroki (*Pica pica*) oraz kruki (*Corvus corax*).

Rozbudowa drogi powiatowej przebiega w większości po istniejącym śladzie drogi. Z tego powodu roślinność tam występująca nie stanowi wysoce atrakcyjnego miejsca odpoczynku dla lokalnej awifauny- wpływ na liczebność i skład gatunkowy ma tzw. efekt płoszenia.

9 Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na lokalny zasięg oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz położenie w odległości ok. 75,00 km w linii prostej od najbliższej granicy Państwa (granica Polski i Ukrainy), transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie wystąpi.

10 Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Usytuowanie przedsięwzięcia na tle form ochrony przyrody, wymienionych w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody [6] przedstawia się następująco:

10.1 Parki narodowe

Inwestycja nie będzie kolidować z parkami narodowymi, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Najbliżej usytuowanym parkiem narodowym przyrody jest:

- Poleski Park Narodowy – ok. 30,0 km w kierunku wschodnim.

10.2 Rezerваты przyrody

Inwestycja nie będzie kolidować z rezerwatami przyrody, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Najbliżej usytuowanym rezerwatem przyrody jest:

- Rezerwat Kozie Góry – ok. 6,00 km w kierunku południowo-zachodnim

10.3 Parki krajobrazowe

Inwestycja nie będzie kolidować z parkami krajobrazowymi, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Najbliżej usytuowanym parkiem krajobrazowym jest:

- Kozłowiecki Park Krajobrazowy Otulina – ok. 1,00 km w kierunku południowo-zachodnim.
- Kozłowiecki Park Krajobrazowy – ok. 2,50 km w kierunku południowo-zachodnim.

10.4 Obszary Chronionego Krajobrazu

Inwestycja nie będzie kolidować z obszarami chronionego krajobrazu, ponadto obszary te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Najbliżej usytuowanym obszarem chronionego krajobrazu jest:

- Obszar Chronionego Krajobrazu Kozi Bór – ok. 11,0 km w kierunku zachodnim.
- Obszar Chronionego Krajobrazu Pradolina Wieprza – ok. 10,0 km w kierunku północno - zachodnim.

10.5 Obszary Natura 2000

Inwestycja nie będzie kolidować z obszarami Natura 2000, ponadto obszary te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Najbliżej usytuowanym Obszarem Natura 2000 jest:

- Lasy Parczewskie Obszar Natura 2000 – ok. 16,5 km w kierunku północno - wschodnim.

10.6 Pomniki przyrody

Inwestycja nie będzie kolidować z pomnikami przyrody, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Najbliżej usytuowanym pomnikiem przyrody jest:

- Zespół pomników przyrody zlokalizowany na terenie zabytkowego parku Muzeum Zamoyskich w Kozłówcze – ok. 6,0 km w kierunku zachodnim.

Pomniki przyrody:

- Drzewo „Konstanty Zamoyski”.
- Drzewo „Józef Życiński”.
- Drzewo „Aleksander Zamoyski”.
- Drzewo „Adam Zamoyski”.
- Drzewo „Ordynant”.
- Drzewo „Henryk Skrzypiec”.
- Drzewo „Chrobry”.
- Drzewo „dąb Bartmana”

- Drzewo – brak nazwy.
- Trzy drzewa zlokalizowane w gminie Serniki, obręb ewidencyjny 8 – ok. 4,5 km w kierunku południowo – wschodnim.

10.7 Stanowiska dokumentacyjne

Inwestycja nie będzie kolidować ze stanowiskami dokumentacyjnymi, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

10.8 Użytki ekologiczne

Inwestycja nie będzie kolidować z użytkami ekologicznymi, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Najbliżej usytuowanym użytkowaniem ekologicznym krajobrazu jest:

- Użytek ekologiczny Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.0608072.77 – ok. 5,0 km w kierunku południowo - zachodnim,
- Użytek ekologiczny Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.0608072.76 – ok. 5,0 km w kierunku południowo - zachodnim,

10.9 Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe

Inwestycja nie będzie kolidować z zespołami przyrodniczo - krajobrazowymi, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

10.10 Korytarze ekologiczne

Inwestycja nie będzie kolidować z korytarzami ekologicznymi, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Najbliżej usytuowanym korytarzem ekologicznym jest:

- Dolina Dolnego Wieprza GKPdC-3A – ok. 1,0 km w kierunku wschodnim.
- Północna Lubelszczyzna KPdC-3B – ok. 2,5 km w kierunku południowym.
- Mazowsze - Polesie – południe KPdC-1A – ok. 3,0 km w kierunku południowo – zachodnim.

10.11 Zabytki

Inwestycja częściowo będzie zlokalizowana na obszarach zabytków. Przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu obszaru historycznego układu urbanistycznego miasta wpisanego do rejestru zabytków pod numerem rejestru A/155. Przewiduje się również kolizję z ogrodem kwaterowym w zespole klasztorным nr rej. A/387 (ok. 10 m²) oraz z murem go ogradzającym. Decyzja na temat ewentualnej kolizji z ogrodem oraz murem zostanie podjęta na etapie uzgodnień projektowych z Inwestorem oraz Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Jednakże ze względu na rodzaj inwestycji oraz nieznaczny obszar kolizji w skali powierzchni

całkowitej ogrodu kwaterowego w zespole klasztornym nie wywoła ona potencjalnego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Najbliżej usytuowanymi zabytkami są:

- Historyczny układ urbanistyczny miasta nr rej. A/155 – inwestycja częściowo na terenie obszaru
- Ogród kwaterowo-spacerowy nr rej. A/387 – w bezpośrednim sąsiedztwie DP1545L oraz możliwość lokalizacji inwestycji częściowo na obszarze.
- Klasztor, kościół pw. św. Wawrzyńca, zespół klasztorny kapucynów nr rej. A/387 – ok. 100 m w kierunku północnym.
- Cmentarz żydowski nr rej. A/997 – ok. 250 m w kierunku południowo – wschodnim.

Według Uchwały nr XXX1/220/97 Rady Miejskiej w Lubartowie z dnia 27 lutego 1997 r. w sprawie: I części zmian miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Miasta Lubartów ogród kwaterowy w zespole klasztornym zlokalizowany jest w strefie SOK1 w granicach obszaru chronionego nr 1.4., na którym nie ma możliwości wprowadzania nowej zabudowy kubaturowej. Przedmiotowa Inwestycja dotyczy przedsięwzięcia liniowego, nie kubaturowego.

11 Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Rozbudowywana droga powiatowa nr 1545L nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej.

12 Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

W obszarze potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia, są zlokalizowane, realizowane inne przedsięwzięcia, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Realizowana jest inwestycja pod nazwą „Projekt i Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin-Lubartów od Węzła "Lubartów Północ" (wraz z węzłem) do Węzła "Lublin Rudnik" (bez węzła)", do której prowadzi rozbudowywana przedmiotowa droga powiatowa DP1545L.

13 Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej lub budowlanej

Ze względu na rodzaj inwestycji, jej charakter, usytuowanie oraz docelowe parametry projektowe, ryzyko wystąpienia poważnej awarii związanej z transportem substancji niebezpiecznych jest pomijalne.

Ponadto ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej lub budowlanej dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest bardzo niskie. Omawiana droga znajduje się

poza obszarami: zagrożenia powodziowego i zagrożenia podtopieniami (wg ISOK – mapy zagrożenia i ryzyka powodziowego) i zagrożenia wystąpieniem osuwisk (wg SOPO – System Osłony Przeciwosuwiskowej). Ze względu na rodzaj inwestycji, jej charakter i usytuowanie oraz docelowe parametry projektowe, nie przewiduje się możliwości wystąpienia katastrofy budowlanej, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

14 Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko

14.1 Etap realizacji

Na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady będą wytwarzane podczas następujących procesów budowlanych, tj.:

- usunięcie kolidującej zieleni (powierzchnie trawiaste),
- usunięcie istniejącej nawierzchni jezdni asfaltowej DP1545L,
- usunięcie istniejących nawierzchni dróg dla pieszych i zjazdów,
- roboty ziemne,
- wycinka drzew,
- eksploatacja i konserwacja sprzętu budowlanego,
- korzystanie z zaplecza socjalnego.

Tabela 9 Rodzaje i szacunkowe ilości odpadów wytwarzanych w trakcie realizacji inwestycji

Lp	Kod	Rodzaj odpadu	Szacunkowa ilość wytwarzanych odpadów [Mg]
1.	02 01 03	Odpadowa masa roślinna	400
2.	15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	0,1
3.	15 02 02*	Zużyty sorbent	0,1
4.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie	3900
5.	20 03 01	Zmieszane odpady komunalne	4
6.	17 02 01	Drewno	1800
7.	17 03 02	Mieszanki bitumiczne niezawierające smoły	4000
8.	17 01 07	Mieszanki z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06 (kostka brukowa)	1000

(*) – odpad niebezpieczny

- 02 01 03 – odpadowa masa roślinna: odpad powstanie w wyniku usunięcia roślinności kolidującej z planowaną rozbudową drogi ok. 2,46 ha powierzchni trawiastych i roślinności synantropijnej. Odpad będzie na bieżąco przekazywany osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym do wykorzystania, jako paliwo lub w kompostowniach.

- 15 01 10* - opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczonych: źródłem powstawania odpadu będzie ewentualna konserwacja sprzętu budowlanego, wykorzystywanego w trakcie realizacji inwestycji.
W celu ograniczenia do minimum negatywnego oddziaływania na środowisko odpadów w postaci opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn budowlanych, zaplecze rozbudowy będzie wyposażone w szczelny, oznakowany pojemnik. Następnie odpady te zostaną przekazane firmom posiadającym stosowne zezwolenie w zakresie usuwania i unieszkodliwiania pozostałości substancji niebezpiecznych z opakowań.
- 15 02 02* - zużyty sorbent: odpad powstanie w wyniku użycia sorbentu do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn budowlanych. Odpad będzie gromadzony w szczelnym oznakowanym pojemniku, ustawionym na terenie zaplecza rozbudowy. Odpad będzie przekazywany do utylizacji podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia w tym zakresie.
- 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie: odpad powstanie w wyniku prac ziemnych związanych z wykonaniem koryta pod konstrukcję drogi, wykonaniem poboczy i zjazdów. Powstały w wyniku ww. prac odpad będzie na bieżąco wywożony z terenu rozbudowy w celu przekazania osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym do wykorzystania na terenach, do których nowy właściciel odpadu posiada tytuł prawny.
- 20 03 01 – zmieszane odpady komunalne odpady powstaną w wyniku funkcjonowania ewentualnego zaplecza rozbudowy, odpady zbierane będą w pojemniku przeznaczonym do gromadzenia odpadów komunalnych, ustawionym na terenie zaplecza rozbudowy. Odpady będą regularnie odbierane przez podmiot posiadający umowę z Wójtem Gminy Lubartów na odbiór odpadów komunalnych.
- 17 02 01 – drewno: odpady w postaci pni i konarów drzew powstaną w wyniku prowadzonej wycinki. W miarę możliwości odpady te zostaną przekazane osobom fizycznym lub podmiotom gospodarczym do dalszego zagospodarowania, np. jako surowiec energetyczny lub materiał użytkowy.
- 17 03 02 – odpady z nawierzchni asfaltowej: odpady powstaną podczas frezowania i rozbiórki istniejącej nawierzchni asfaltowej w postaci mieszanek bitumicznych niezawierających smoły. Odpady te będą magazynowane selektywnie i przewożone do dalszego zagospodarowania.
- 17 02 01 – kostka brukowa, gruz ceglany, beton: odpady powstaną w trakcie rozbiórki dróg dla pieszych z kostki brukowej z kategorii mieszanek gruzu, betonu i elementów ceramicznych. Kostka brukowa może być częściowo odzyskana i ponownie wykorzystana. Niezdatne fragmenty będą przekazane do zakładów przetwarzających odpady budowlane.

Zgodnie art. 3 ust. 1 pkt. 32 ustawy o odpadach [4] firma budowlana świadcząca usługę budowlaną jest wytwórcą odpadów powstających podczas prac budowlanych.

Oddziaływanie na środowisko wytworzonych w trakcie realizacji inwestycji odpadów nie będzie miało charakteru oddziaływania znaczącego negatywnego.

W celu ograniczenia do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami Inwestor podejmie następujące działania:

- do wykonania robót budowlanych użyje wyłącznie sprawne technicznie maszyny i urządzenia, nie posiadające wycieków płynów eksploatacyjnych,
- w przypadku konieczności utworzenia zaplecza rozbudowy, wyposaży je w następujące elementy:
 - szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych,
 - przenośną, szczelną kabinę sanitarną,
 - sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych,
 - szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia zużytego sorbentu,
 - pojemnik do gromadzenia zmieszanych odpadów komunalnych.

Inwestor zapewni, żeby sposób wstępnego magazynowania wytworzonych odpadów podczas realizacji przedsięwzięcia był zgodny z wymogami rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020r. W sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów [26].

14.2 Etap eksploatacji

Na etapie eksploatacji drogi powiatowej wytwarzane będą następujące odpady, powstające w trakcie następujących czynności i zdarzeń:

- czyszczenie powierzchni jezdni,
- sprzątanie pasa drogowego,
- pielęgnacja przydrożnej zieleni,
- ewentualne zdarzenia drogowe.

Tabela 10 Rodzaje i szacunkowe ilości odpadów wytwarzanych w trakcie eksploatacji drogi

Lp	Kod	Rodzaj odpadu	Szacunkowa ilość wytwarzanych odpadów [Mg/rok]
1	16 81 01*	Odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, wykazujące właściwości niebezpieczne	5,00
2	20 03 01	Zmieszane odpady komunalne	3,00
3	20 03 03	Odpady z czyszczenia nawierzchni drogi powiatowej	6,00

(*) – odpad niebezpieczny

Sposób postępowania z ww. odpadami:

- 16 81 01* - odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, wykazujące właściwości niebezpieczne: źródłem powstawania odpadów będą potencjalne zdarzenia drogowe, w tym wypadki i następujące po nich akcje jednostek ratowniczych. Odpady po zebraniu i zabezpieczeniu przez jednostki ratownicze zostaną przekazane podmiotom posiadającym pozwolenie na ich unieszkodliwianie.

- 20 03 01 – zmieszane odpady komunalne: wytwarzane w wyniku sprzątnięcia pasa drogowego. Odpad zostanie wywieziony na najbliższe położone składowisko odpadów.
- 20 03 03 – odpady z czyszczenia nawierzchni drogi: wytwarzane w wyniku czyszczenia jezdni. Odpad zostanie wywieziony na najbliższe położone składowisko odpadów.

Oddziaływanie na środowisko wytworzonych odpadów, w trakcie eksploatacji drogi powiatowej, nie będzie miało charakteru oddziaływania znaczącego negatywnego. W celu ograniczenia do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami Inwestor dopilnuje by:

- sposób postępowania z odpadami z czyszczenia jezdni, pielęgnacji przydrożnej zieleni. Inwestor zapewni, żeby sposób wstępnego magazynowania wytworzonych odpadów podczas eksploatacji przedsięwzięcia był zgodny z wymogami rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020r. W sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów [27].

14.3 Magazynowanie odpadów

Na podstawie dokonanej analizy rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego sposobu magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 1742) w pełnym zakresie, Inwestor zapewni, żeby sposób magazynowania wytworzonych odpadów podczas realizacji przedsięwzięcia był zgodny z poniższym schematem:

Tabela 11 Rozwiązania magazynowania odpadów

Warunek wynikający z rozporządzenia	Zastosowane rozwiązanie
Odpady powinny być magazynowane selektywnie, z podziałem na rodzaje i grupy	Odpady będą segregowane na miejscu: oddzielne kontenery lub miejsca dla odpadów roślinnych, gleby, odpadów niebezpiecznych itp.
Magazynowanie odpadów niebezpiecznych powinno być zabezpieczone przed wyciekami	Zużyty sorbent i opakowania po substancjach niebezpiecznych będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed wilgocią i rozprzestrzenieniem się substancji.
Odpady budowlane muszą być magazynowane na odpowiednio przygotowanym podłożu, zapobiegającym ich przemieszczaniu się	Odpady takie jak gruz, gleba będą magazynowane na utwardzonym podłożu, aby zapobiec ich mieszaniu z gruntem i pyleniu.
Czas magazynowania odpadów nie może przekraczać 3 lat	Odpady będą regularnie usuwane z placu rozbudowy, zgodnie z harmonogramem wywozu.
Odpady roślinne muszą być przechowywane w sposób zapobiegający ich rozkładowi i emisji nieprzyjemnych zapachów	Roślinność i odpady roślinne będą przechowywane w miejscach osłoniętych, aby ograniczyć rozkład i emisję zapachów.

15 Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Na obecnym etapie nie przewiduje się prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W zakresie prac rozbiórkowych na etapie budowy przewiduje się m.in. rozbiórkę istniejących nawierzchni jezdni oraz zjazdów, a także murka oporowego.

16 Wykorzystane materiały

16.1 Źródła stanowiące podstawę opracowania

1. Roman Edel – Odwodnienie Dróg. Warszawa 2010r.
2. Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych Zał. nr 1 - Zagadnienia wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych w odniesieniu do wód powierzchniowych i podziemnych - Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o. o. dla GDDKiA.
3. Ekologiczne zagadnienia odwodnienia pasa drogowego – Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie. Warszawa 2009.
4. Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2020 roku – Wojewódzki inspektorat Ochrony środowiska w Lublinie.
5. Kondracki Jerzy Geografia Fizyczna Polski PWN 1978.
6. Kleczkowski A.S. Mapa Obszarów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) w Polsce – Instytut hydrogeologii i Geologii Inżynierskiej Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.
7. Portal internetowy – geoportal.gov.pl.
8. Portal internetowy – natura2000.gdos.gov.pl.
9. Portal internetowy – geoserwis.gdos.gov.pl.
10. Portal internetowy – maps.google.pl.
11. Portal internetowy – edroga.pl.
12. Portal Internetowy – crfop.gdos.gov.pl – Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody.
13. Atlas roślin naczyniowych – <http://www.atlas-roslin.pl/>.
14. Portal internetowy – geoportal.kzgw.gov.pl.
15. Portal internetowy – korytarze.pl.
16. Portal internetowy – wody.isok.gov.pl.
17. Portal internetowy – pgi.gov.pl.
18. Portal internetowy – pot.gov.pl/pl

16.2 Przepisy prawne

- [1] Ustawa 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.);
- [2] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.);
- [3] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2025 r. poz. 647 z późn. zm.);
- [4] Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. O odpadach (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 699 z późn. zm.);
- [5] Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jednolity Dz. U. 2025 r. poz. 960 z późn. zm.);

- [6] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz.U. 2026 poz. 13 z późn. zm.);
- [7] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.);
- [8] Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r., poz. 840);
- [9] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 311 z późn. zm.);
- [10] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.);
- [11] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300);
- [12] Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 3 stycznia 2020r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020r. poz. 10);
- [13] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 112);
- [14] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 8 października 2012r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1109);
- [15] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87);
- [16] Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 czerwca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311);
- [17] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 140 poz. 824 z późn. zm.);
- [18] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r., poz. 1518 z późn. zm.);
- [19] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 845).
- [20] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2183 z późn. zm.);
- [21] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409);

- [22] Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408);
- [23] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 1713);
- [24] Dyrektywa 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikich ptaków „Dyrektywa ptasia”;
- [25] Dyrektywa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory „Dyrektywa siedliskowa”;
- [26] Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. 2005, nr 230, poz. 1960);
- [27] Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. 2020 poz. 1742).
- [28] Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity Dz. U. 2024 poz. 1145 z późn. zm.).
- [29] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity 2024 r. poz. 1130 z późn. zm.).
- [30] Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

17 Załączniki

1. Plan orientacyjny.
2. Plan sytuacyjny. (2.1 – 2.3)
3. Mapa z zakresem stron postępowania.
4. Mapa ewidencyjna.
5. Pełnomocnictwo.
6. Wypis z rejestru gruntów – wersja elektroniczna.
7. Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – wersja elektroniczna.