

SPÓŁKA Z O.O.



20-415 LUBLIN, ul. Zaciszna 16
tel/fax. (0-81) 744-00-70,
tel. (0-81) 744-13-26

REGON 008020120
NIP 712-015-68-14
Bank PEKAO SA
IV Oddział w Lublinie
75124025001111000037642888

ISO 9001 - 2000

www.drogmost.lublin.ple-mail: info@drogmost.lublin.pl

Nr umowy GDDKiA-O/LU-25/PTD/2/2005

Nr rejestru 015/05/P

Inwestor Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad Oddział w Lublinie.

Adres 20-075 Lublin
ul. Ogrodowa 21

Tytuł opracowania Dokumentacja techniczna w stadium Projektu
Budowlanego i Wykonawczego z Dokumentami
Przetargowymi na budowę obwodnicy m. Kraśnik
w ciągu dróg krajowych Nr 19 Suwałki – Rzeszów
i Nr 74 Kielce – Kraśnik długości około 5,8 km

Branża ochrona środowiska

Obiekt obwodnica m. Kraśnik

Adres w ciągu dróg kraj. Nr 19 i 74, m. Kraśnik,
gmina Kraśnik, powiat lubelski, woj. lubelskie

**RAPORT ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA
NA ŚRODOWISKO**
do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Lublin, styczeń 2007 r.

Funkcja	Imię i nazwisko	Podpis
Główny Projektant	inż. Wiktor Sawecki upr.2041/Lb/83, spec. projekt. dróg	
Sporządziła	inż. Anna Leniak – Tomczyk upr. LUB/0165/POOS/05, spec. projekt. sanit.	
Sprawdzający	dr Lucjan Gazda	
Prezes	inż. Andrzej Leniak	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1.	Wstęp	4
2.	Opis planowanego przedsięwzięcia	5
2.1.	Lokalizacja i ogólna charakterystyka przedsięwzięcia	5
2.2.	Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji	6
2.3.	Główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych stosowanych przy budowie drogi oraz przewidywane wielkości emisji wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia	7
3.	Opis elementów przyrodniczych środowiska, objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia	8
3.1.	Położenie, morfologia i krajobraz	8
3.2.	Budowa geologiczna	8
3.3.	Gleby	9
3.4.	Wody powierzchniowe i podziemne	9
3.5.	Flora i fauna	10
3.6.	Obszary chronione	12
3.6.1.	Obszary Natura 2000	12
3.7.	Warunki klimatyczne	12
4.	Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami	12
5.	Opis wariantów przedsięwzięcia wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów	12
5.1.	Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia (tzw. „zerowy”) wraz z przewidywanym oddziaływaniem na środowisko	13
5.2.	Wariant najkorzystniejszy dla środowiska	14
6.	Określenie przewidywanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, ludzi, zwierzęta, rośliny, powierzchnię ziemi, wodę, powietrze, klimat, krajobraz, dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami, w tym także w wypadku poważnej awarii oraz możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko	14
6.1.	Etap budowy	14
6.1.1.	Przewidywane zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego NO ₂	14
6.1.2.	Przewidywane zanieczyszczenie klimatu akustycznego	14
6.1.3.	Przewidywane zanieczyszczenie środowiska odpadami	15
6.1.4.	Przewidywane oddziaływanie zanieczyszczeń na powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych oraz na klimat, krajobraz i biocenozy	16
6.1.5.	Przewidywane oddziaływanie zanieczyszczeń na wody powierzchniowe i podziemne	16
6.1.6.	Przewidywane oddziaływanie na ludzi	17
6.1.7.	Przewidywane oddziaływanie na dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy	17
6.1.8.	Monitoring środowiska	17
6.1.9.	Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko	17
6.2.	Etap eksploatacji	17
6.2.1.	Przewidywane zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego NO ₂	17
6.2.2.	Przewidywane zanieczyszczenie klimatu akustycznego	21
6.2.3.	Przewidywane zanieczyszczenie środowiska odpadami	30
6.2.4.	Przewidywane oddziaływanie zanieczyszczeń na powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych oraz na klimat, krajobraz i biocenozy	31
6.2.5.	Przewidywane oddziaływanie zanieczyszczeń na wody powierzchniowe i podziemne	31
6.2.6.	Przewidywane oddziaływanie na ludzi	32
6.2.7.	Przewidywane oddziaływanie na dobra materialne i kultury, w tym zabytki	32
6.2.8.	Monitoring środowiska	32
6.2.9.	Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko	33
6.3.	Transgraniczne oddziaływanie na środowisko	34
6.4.	Przypadek wystąpienia poważnej awarii przemysłowej	34

7. Opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynikających z istnienia przedsięwzięcia, wykorzystania zasobów środowiska, emisji	34
7.1. Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie	34
7.2. Oddziaływanie wtórne i skumulowane	35
7.3. Oddziaływanie krótko-, średnio- i długoterminowe	35
7.4. Oddziaływanie stałe i chwilowe	35
8. Opis metod prognozowania zastosowanych w Raporcie	35
9. Obszar ograniczonego użytkowania	35
10. Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem	36
11. Opis trudności wynikających z niedostatków techniki, luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując Raport	36
12. Wnioski	36
13. Podstawa do sporządzenia Raportu	38
14. Streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w Raporcie	39

ZAŁĄCZNIKI:

1. Plan orientacyjny w skali 1 : 50000
2. Plan sytuacyjny w skali 10000
3. Sytuacja przyrodnicza w skali 1 : 25000
4. Wypis z mpzp miasta Kraśnik
5. Wypis i wyrys z mpzp gminy Kraśnik
6. Wydruki obliczeniowe z programu KOMIN
7. Wydruki obliczeniowe z programu Hałas drogowy 4.0
8. Wyniki pomiaru ruchu na sieci dróg krajowych z 2005 roku
9. Generalny pomiar ruchu w 2000 roku
10. Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020
11. Prognoza ruchu dla obwodnicy m. Kraśnik – Biuro Projektowe DROMEX
12. Pismo Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków

1. Wstęp

Na mocy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami) [14.6] oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573) [14.13] wraz ze zmianą z 2005 r. (Dz.U. Nr 92, poz. 769) [14.12] budowa obwodnicy m. Kraśnik w ciągu drogi krajowej Nr 74 Kielce – Kraśnik długości około 5,3 km zaliczane jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport może być wymagany (tzw. grupa II).

Charakterystykę elementów środowiska pozostającego w zasięgu oddziaływania planowanej drogi oceniono w zakresie jej wpływu na ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi (z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi), klimat, krajobraz, dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy oraz wzajemnego oddziaływania między tymi elementami.

Droga to przede wszystkim element struktury komunikacyjnej i transportowej obszaru, wiążący określone obiekty i tereny ze sobą. Jest to zarazem element przestrzeni w tym wypadku miasta i gminy, nieoobojętny dla tej przestrzeni. Jest to też przestrzeń sama w sobie, z którą i w której żyją ludzie. Drogi powinny być nie tylko sprawnymi funkcjonalnie i zasadnymi ekonomicznie obiektami inżynierskimi, ale także elementami kształtowania przestrzeni miasta czy gminy. Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym [14.4], określa zasady zagospodarowania terenu przyjmując tzw. rozwój zrównoważony jako podstawę tych działań. Sposób zagospodarowania otoczenia dróg powinien uwzględniać między innymi:

- wymagania ład przestrzennego, urbanistyki i architektury,
- walory architektoniczne i krajobrazowe,
- wymagania ochrony środowiska i zdrowia człowieka.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [14.22] ujmuje to zagadnienie następująco: w § 11 „Droga i związane z nią urządzenia powinny mieć formę architektoniczną dostosowaną do krajobrazu i otaczającego zagospodarowania” i w § 26: „Jeżeli na to pozwalają warunki miejscowe, powinna być zapewniona kompozycja przestrzenna obiektów geometrycznych drogi w planie i w przekroju podłużnym, spełniająca w szczególności ciągłość pola widzenia jezdni oraz płynność i brak wzrokowych złudzeń deformacji jej krawędzi...Zapewnienie wymagań związanych z kompozycją przestrzenną drogi nie powinno ograniczać jej właściwości użytkowych”.

Celem Raportu, wykonywanego do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest identyfikacja kolizji i konfliktów środowiskowych wynikających z proponowanego przebiegu trasy, określenie, czy z ekologicznego punktu widzenia projektowana budowa drogi nie stoi w sprzeczności z zasadami i przepisami ochrony środowiska oraz sformułowanie zaleceń technicznych minimalizujących negatywne wpływy projektowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze i środowisko bytowania człowieka.

Przedmiotowa inwestycja ma wydane w 1994 roku przez Urząd Wojewódzki w Lublinie wskazanie lokalizacyjne nr: GP.NAB.7331/IV-4/94. Na etapie opracowywania koncepcji przebiegu obwodnicy miasta Kraśnika (Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego, Katowice, 1995) inwestycja miała wykonaną ocenę oddziaływania na środowisko (Biuro Ocen Oddziaływania na Środowisko EKOSYSTEM ŚLĄSK, 1995) oraz wydane decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (Urząd Gminy Kraśnik, nr: BD-8331/30/96, 10.06.1996 r.; Urząd Miejski w Kraśniku, nr: GP.IIb.7332/62/95/96, 4.06.1996 r.).

Poza szczegółami rozwiązań włączeń obwodnicy oraz rozwiązaniami przejść przez przeszkody terenowe (tunele, estakady) jej przebieg nie uległ zmianie. Uległa natomiast zmianie kategoria drogi. W okresie wykonywania oceny oddziaływania i ustalania warunków zabudowy i zagospodarowania terenu obwodnica Kraśnika projektowana była do parametrów drogi ekspresowej S.

Obecnie obwodnica projektowana jest jako droga GP (główna ruchu przyspieszonego) z uwzględnieniem wszystkich postulatów ekologicznych, administracyjnych i społecznych, jakie wyniknęły na etapie koncepcji programowej (przy projektowaniu wówczas drogi ekspresowej).

2. Opis planowanego przedsięwzięcia

2.1. Lokalizacja i ogólna charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy m. Kraśnik od km 0+000 do km 5+268, w ciągu drogi krajowej Nr 74 Kielce – Kraśnik. Budowany odcinek zlokalizowany będzie na obszarze miasta i gminy Kraśnik, powiat lubelski, województwo lubelskie.

Przebieg trasy wygląda następująco: zaczyna się w km 202+568 ciągu drogi krajowej nr 74 relacji Kielce - Anopol – Kraśnik – Zamość, a następnie kieruje na wschód i omija m. Kraśnik od strony południowej. Trasa swój początek ma w miejscowości Podlesie, zaś w dalszym przebiegu prowadzona jest przez tereny otwarte upraw polowych, następnie przecinając pasy zadrzewień i zakrzaczeń śródpolnych, przechodzi w dwóch miejscach przez wąwozy, omijając zabudowania mieszkalne. W końcowym odcinku trasa przecina dolinę Wyżnicy, łącząc się z wylotem drogi krajowej nr 19 relacji Lublin – Rzeszów, na skrzyżowaniu ulic Janowskiej i Przemysłowej w dzielnicy Kraśnika - Kwiatkowie.

Planowana inwestycja obejmuje zadania:

- budowę drogi od km 0+000 do km 5+268 (kilometraż lokalny);
- budowę skrzyżowań:
 - w km 0+280 skrzyżowanie skanalizowane na wyłączeniu drogi w Podlesiu (Spławy Pierwsze) – połączenie z Kraśnikiem,
 - w km 5+262,20 rondo w miejsce skrzyżowania ulic Janowska i Przemysłowa (koniec opracowania),
- budowę obiektów inżynierskich (na przecięciach z istniejącą siecią drogową lub przeszkodami terenowymi):
 - tunel w km 0+769,50 - przejście drogi gminnej nr 108370L pod projektowaną obwodnicą,
 - tunel w km 1+480,00 – przejście drogi powiatowej nr 2721L pod projektowaną obwodnicą,
 - estakada w km 1+770,00 – przejście projektowanej obwodnicy nad wąwozem,
 - estakada w km 2+360,00 – przejście projektowanej obwodnicy nad wąwozem,
 - wiadukt w km 2+663,00 – przejście drogi powiatowej nr 2720L nad projektowaną obwodnicą,
 - tunel w km 3+581,20 – przejście drogi gminnej nr 108371L pod projektowaną obwodnicą,
 - tunel w km 4+561,20 – przejście projektowanej obwodnicy pod ulicą Pasiczną,
 - tunel w km 4+861,25 – przejście drogi gospodarczej pod projektowaną obwodnicą,
 - przepust w km 5+028,40 – na cieku Krasny,
 - przepust w km 5+130,00 – przejście dla małych zwierząt,
 - przepust w km 5+250,00 – na rzece Wyżnicy;
- odwodnienie korpusu drogowego do umocnionych rowów przydrożnych (w rejonie ujęć wodnych – obszar ochrony wód podziemnych - rowy umocnione warstwą nieprzepuszczalną) oraz kanalizacji deszczowej (rejon ochrony wód podziemnych, estakady), potem sprowadzenie wód do urządzeń podczyszczających (separatory, piaskowniki) oraz zbiorników odparowujących (Rys. nr 2).

Zgodnie z zaleceniami Zleceniodawcy zawartymi w SIWZ, droga ma być wybudowana w dostosowaniu do parametrów drogi klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) i prędkości projektowej $V_p=80$ km/h. Droga ma być wybudowana zgodnie z Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430) [14.22].

Obwodnica będzie posiadała następujące parametry:

– droga klasy	GP (główna ruchu przyspieszonego)
– prędkość projektowa	$V_p=80$ km/h
– całkowita szerokość jezdni	12 m od km 0+000 do km 4+000 8 m od km 4+000 do km 5+268
– całkowita szerokość korony	15 – 16 m od km 0+000 do km 4+000 11 – 12 m od km 4+000 do km 5+268
– przekrój normalny	szlakowy 2+1 pasowy
– liczba jezdni	1

- pasy ruchu 2+1 od skrzyżowania w km 0+280 do km 4+000
- 2 od km 4+000 do km 5+268
- wyposażenie w bariery ochronne w nasypach > 3.5 m i na obiektach inżynierskich
- obciążenie nawierzchni 115 kN/oś

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe do umocnionych rowów przydrożnych lub kanalizacji, woda opadowa bezpośrednio lub po wstępnym oczyszczeniu (w rejonie ochrony wód) odprowadzana będzie do gruntu, do istniejących cieków lub zbiorników odparowujących.

Skarpy kształtowane będą w pochyleniu 1 : 1,5. Zazielenienie skarp odpowiednimi gatunkami roślin, uwzględniając lokalne warunki gruntowo – wodne, celem zabezpieczenia przed rozmywaniem i erozją.

2.2. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji

Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kraśnik zatwierdzonego Uchwałą Nr XXVIII/397/2004 z dnia 21 października 2004 r. [2] dla drogi krajowej głównej ruchu przyspieszonego **KDGP-K** obowiązują szerokości w liniach rozgraniczających – **45,0 - 30,0 m**, zaś minimalne odległości linii zabudowy liczone od zewnętrznej krawędzi jezdni wynoszą:

- **50 m** dla budynków mieszkalnych **jednokondygnacyjnych**,
- **70 m** dla budynków mieszkalnych **wielokondygnacyjnych**,
- **250 m** dla budynków **szpitali, sanatoriów** i innych wymagających ochrony,
- **20 m** dla **pozostałych obiektów w wyznaczonych obszarach zabudowy**,
- **25,0 m** dla **pozostałych obiektów poza terenami zabudowanymi**.

Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kraśnik zatwierdzonego Uchwałą Nr XIII/48/2003 Rady Gminy Kraśnik z dnia 20 listopada 2003 r. [3] teren przeznaczony pod wykonanie obwodnicy Kraśnika jest oznaczony symbolem **KDK (drogi krajowe)**, dla których szerokość w liniach rozgraniczających wynosi **80,0 m**, zaś minimalne odległości budynków przeznaczonych na pobyt ludzi od krawędzi jezdni dróg wynoszą:

- **50,0 m** dla domów mieszkalnych i obiektów usługowych o **1 i 2 kondygnacjach** nadziemnych,
- **70,0 m** dla domów mieszkalnych i obiektów usługowych o **większej liczbie kondygnacji** nadziemnych,
- **200,0 m** dla szpitali, sanatoriów i innych obiektów wymagających szczególnej ochrony.

Przebieg planowanej trasy obwodnicy jest zgodny z ustaleniami w/w planów zagospodarowania przestrzennego i jest następujący: obwodnica weźmie swój początek na istniejącej jezdni – w km 202+568,00 drogi krajowej nr 74 w m. Spławy Pierwsze. W km 0+389 planowanej obwodnicy trasa przetnie linie wysokiego napięcia pod kątem 34,2°. W km 0+420 droga wejdzie w Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu. W km około 0+769,50 planowana trasa wejdzie w teren zewnętrzny ochrony pośredniej wód podziemnych ujęcia komunalnego „Głęboka” i na tym odcinku znajduje się zabudowa zagrodowa w kierunku NE od trasy w odległości 50 – 100 m (ul. Ostrowiecka). W km 0+810 i 1+800 droga przetnie linie średniego napięcia pod kątem 90°. Trasa minie studnie ujęcia komunalnego wody pitnej: w km 1+000 – studnia nr 2 w odległości około 150,0 m, w km 1+050 studnia nr 3 w odległości około 100,0 m i w km 1+250 studnia nr 5 w odległości około 60,0 m. Trasa obwodnicy przebiegać będzie poza obszarem wewnętrznym ochrony pośredniej tych ujęć. W km 1+520 trasa przetnie linie średniego napięcia. Na tym odcinku otoczenie trasy to tereny użytkowane rolniczo bez zabudowy mieszkaniowej. W km 1+770 obwodnica pobiegnie estakadą na wysokości około 25 m od dna doliny wąwozu nr I i tu około km 1+793,50 trasa zakończy swój bieg w obszarze zewnętrznym ochrony pośredniej wód podziemnych. W odległości około 270 m na NE rozpoczyna się gęsta zabudowa typu jednorodzinne m. Podlesie. W odległości około 400 m od trasy po stronie N znajduje się użytek ekologiczny „Strzelnica”. W km 2+360 trasa przetnie wąwóz nr II estakadą. W km 2+980 obwodnica skrzyżuje się z linią średniego napięcia. Od km 2+980 do m. Pasięka obwodnica przebiegać będzie przez obszary użytkowane rolniczo. W km 4+560 trasa przebiegnie w tunelu pod istniejącą ul. Pasięczną (m. Pasięka). Od tego miejsca w odległości od 40 m od drogi znajduje się gęsta zabudowa zagrodowa. W km 4+780 droga przejdzie przez obecnie istniejące, a przeznaczone do likwidacji - stawy gospodarcze. Od km 4+820 trasa przejdzie przez obszar źródliskowy rzeki Wyżnicy. Źródła zlokalizowane są w odległości 30-70 m od planowanej trasy obwodnicy. Od km 4+870 trasa przekroczy pasmo ekologiczne Doliny Wyżnicy i były użytek ekologiczny Potoku Krasny. W km 5+028,40 i 5+250,00 zaprojektowano przepusty na istniejących ciekach – Potoku Krasny i rzece Wyżnicy, a w km 5+130,00 przejście dla małych zwierząt. W swoim przebiegu obwodnica będzie biegła naprzemiennie w wykopach i na nasypach. Najgłębszy wykop około 10 m znajdzie się w km 2+450, 9,5 m - w km 2+650, 8,0 m - w km 4+580, zaś najwyższe nasypy to: 9,70 m - w km 3+300 i 8,0 m - w km 4+800.

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji ulegnie zmianie zagospodarowanie terenu na przebiegu całej długości obwodnicy. Trasa planowanej do budowy drogi przebiega po terenach o obecnej funkcji rolniczej, turystycznej i rekreacyjnej. Do wykupienia pod pas drogowy jest 6 budynków, w tym 2 mieszkalne i 4 gospodarcze – wymagane jest przekształcenie własności tych terenów (obecnie zgodnie z danymi GDDKiA - procedury wykupu częściowo zrealizowano – w około 90%, część jest w trakcie realizacji – pozostałe 10%).

Ograniczenia w zagospodarowaniu przyległego do drogi terenu ustalone są zapisami zawartymi w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego [2 i 3] i dotyczą:

- lokalizacji ogrodzeń od strony drogi w liniach rozgraniczających,
- lokalizacji obiektów kubaturowych od krawędzi jezdni drogi,
- lokalizacji nowych zjazdów za zgodą zarządcy drogi.

Na przedmiotowym odcinku trasa obwodnicy przebiega w terenie pagórkowatym, przecinając dwa wąwozy. Spadki podłużne nie przekraczają 3 %. Na odcinku między ulicą Pasięczną a ulicą Janowską biegną w dolinie trzy ciek wodne: rów pełniący rolę spustowego przy stawach (stawy do likwidacji), potok Krasny, koryto Wyżnicy. Obwodnica przecina system dróg gruntowych, prowadzących do pól i miejscowości: Kolonia Pasięka, Owczarni, Podlesia oraz drogi prowadzące do dna jaru, w sumie siedem dróg o lokalnym znaczeniu komunikacyjnym:

- w km 0+769,50 - droga gminna nr 108370L,
- w km 1+052,00 - droga gminna wewnętrzna na Owczarnię,
- w km 1+480,00 - droga powiatowa nr 2721L,
- w km 2+663,00 - droga powiatowa nr 2720L,
- w km 3+581,20 - droga gminna nr 108371L,
- w km 4+561,20 - droga gminna nr 108374L,
- w km 4+861,25 - droga gminna gospodarcza.

Wzdłuż projektowanej obwodnicy zabudowa mieszkaniowa występuje rzadko, skupiska zabudowy jednorodzinnej znajdują się na początku trasy (Podlesia) i na końcu trasy (Pasięka, Kraśnik).

Na trasie swojego przebiegu obwodnica lokalnie przecina podziemne linie energetyczne, wodociągi, gazociąg, kanał deszczowy. Ewentualne kolizje objęte będą stosownymi opracowaniami branżowymi.

2.3. Główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych stosowanych przy budowie obwodnicy oraz przewidywane wielkości emisji wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia

Procesy produkcyjne i technologie stosowane przy budowie dróg, a tym samym i budowie projektowanej obwodnicy wraz z obiektami inżynierskimi są ogólnie znane w inżynierii lądowej. Procesy te nie niosą dużego zagrożenia dla środowiska, pod warunkiem ich poprawnego stosowania.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia podstawowe uciążliwości związane będą z pracą koparek, przewoźnych agregatów prądotwórczych, walca drogowego, dźwigu samojezdnego, samochodów ciężarowych, rozścielaczy mas bitumicznych itp.

Natężenie robót budowlanych w trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie wpływało na środowisko w rejonie budowanej drogi poprzez:

- pylenie z przemieszczanych mas ziemnych, mas materiałów budowlanych i ruchu środków transportu;
- hałas i drgania emitowane przez środki transportu i maszyny budowlane;
- hałas i drgania emitowane przez ruch pojazdów samochodowych planowaną trasą;
- emisje zanieczyszczeń spalinowych powodowanych pracą sprzętu napędzanego silnikami spalinowymi;
- emisje zanieczyszczeń spalinowych powodowanych ruchem samochodów;
- zwiększone ryzyko wypadkowości związane ze wzmożonym transportem samochodowym na etapie budowy;
- powstawanie odpadów na etapie budowy;
- awaryjne iniekcje roztworów i zawiesin z procesów technologicznych oraz ruchu samochodów do gruntu (rowy przydrożne i kanalizacja).

Projektowana obwodnica ma za zadanie częściowo przejąć ruch samochodowy odbywający się obecnie po drodze krajowej nr 74.

Droga nr 74 przebiega przez centrum m. Kraśnika, a jej geometria ulic nie odpowiada parametrom przyjętym dla dróg krajowych [14.10, 14.22]. W bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi znajduje się zwarta zabudowa mieszkalna, w tym budynki zabytkowe i obiekty użyteczności publicznej m. Kraśnik. W pobliżu drogi nr 74 odbywa się intensywny ruch pieszy, co wpływa niekorzystnie na warunki ruchu, bezpieczeństwo oraz na warunki bytowe mieszkańców zabudowy zlokalizowanej w pobliżu drogi.

Droga krajowa nr 74 biegnąca przez m. Kraśnik pełni obecnie rolę szlaku tranzytowego relacji W - E, zaś ruch odbywający się w mieście jest na granicy przepustowości, z wymuszonymi prędkościami i przyspieszeniami.

Projektowana obwodnica ma za zadanie odciążać centrum miasta, zwiększyć bezpieczeństwo pieszych (rejon ulic Przemysłowej i m. Podlesie), zmniejszyć emisję spalin i dźwięku poprzez umożliwienie jazdy bez zatrzymań, gwałtownych przyspieszeń i hamowań.

Opis przewidywanych emisji etapu eksploatacji znajduje się w rozdziale 6.2 niniejszego Raportu.

3. Opis elementów przyrodniczych środowiska, objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia

3.1. Położenie, morfologia i krajobraz

Fizjograficznie teren ten leży w obrębie wschodniej części Wzniesień Urzędowskich. Mezoregion ten jest jednostką niższego rzędu Wyżyny Lubelskiej, która z kolei jest makroregionem podprovincji Wyżyny Lubelsko-Lwowskiej, prowincji Wyżyny Polskie [7]. Wzniesienia Urzędowskie jest to brzeżna część kredowej niecki lubelskiej, o powierzchni 1330 km², wsparta na antyklinie rachowskiej [7]. Na północnym skrzydle antykliny rachowskiej w piaskowcach środkowokredowych występują buty kongrecji fosforytowych, a dalej ku północy odsłaniają się młodsze piętra kredy z odsłaniającymi się na ich ściętej powierzchni resztkami osadów morza mioceńskiego w postaci piaskowców i wapieni. Wzniesienia Urzędowskie są pokryte lessem zróżnicowanej miąższości, a obniżenia wypełniają piaski czwartorzędowe [7].

Główny rys morfologii Wzniesień Urzędowskich stanowi subsekwentna dolina Wyżnicy o asymetrycznej dolinie – lewe zbocze wyraźnie wyższe i bardziej strome niż prawe. Obszar ten jest zróżnicowany hipsometrycznie, o dużej różnicy wysokości poziomu wierzchołku i dna doliny. Najwyższy punkt Wzniesień o wysokości 295,5 m n.p.m. znajduje się we wsi Słodków III, na dziale wodnym dorzecza Wyżnicy i Bystrzycy, zaś najniższy o wysokości 182 m n.p.m. położony jest w dolinie Wyżnicy przy zachodniej granicy gminy Kraśnik [5].

Najczęściej spotykane formy rzeźby tego terenu to doliny denudacyjne o przebiegu prostopadłym do doliny głównej (Wyżnicy). Wiele z nich podobnie jak dolina Wyżnicy, charakteryzuje się asymetrią: Pasięka, Podlesie, zbocza eksponowane ku zachodowi są strome i krótkie, zaś położone naprzeciw łagodne i długie [5]. Młodsze formy reprezentowane są przez wąwozy lessowe.

Najbliższa okolica rejonu inwestycji charakteryzuje się zróżnicowaną morfologią, trasa obwodnicy przebiega w obrębie wysoczyzny lessowej oraz doliny rzeki Wyżnicy.

Na krajobraz rejonu projektowanej drogi składają się tereny orne przecięte dwoma wąwozami, kilkanaście dróg gruntowymi i dwoma asfaltowymi oraz łąki usytuowane w dolinie rzeki Wyżnicy. W pobliżu trasy przebiegają napowietrzne linie energetyczne oraz zabudowa zagrodowa (Podlesie, Kraśnik).

3.2. Budowa geologiczna

Z uwagi na fakt, że trasa projektowanej obwodnicy przebiega przez dwie różniące się jednostki geomorfologiczne, skłon wysoczyzny lessowej oraz dolinę Wyżnicy, stąd i budowa geologiczna jest zróżnicowana. W obrębie wysoczyzny lessowej powierzchniowo występują lessowe pyły i gliny pylaste o miąższości kilku do kilkunastu metrów (maksymalnie do 24 m) [8]. W zależności od lokalnych warunków morfologiczno-hydrologicznych oraz warunków atmosferycznych są one w stanie od pół zwałowego do plastycznego [4]. Leżą one na wietrzelinach gliniastych i kamienistych rumoszach opok kampanu górnego, z lokalnie występującymi

w stropie plejstoceńskimi deluwialnymi rumoszami gliniastymi [4]. W lokalnych rozcięciach erozyjnych występują cienkie pokrywy mineralnych i mineralno-organicznych osadów deluwialnych [8].

W obrębie doliny rzeki Wyżnicy od powierzchni występują bagienno rzeczne gliny pylaste humusowe z przewarstwieniami namulów i torfów zalegające do głębokości 4,0 – 7,5 m ppt. Poniżej występują mułki, piaski i żwiry rzeczne na rumoszach gliniastych, które zalegają na zwietrzelinach skał kredowych [8].

3.3. Gleby

Budowa geologiczna, morfologia i hydrografia tego rejonu powodują znaczną mozaikowość występujących tu gleb. Występują tu gleby lessowe pozbawione węglanu wapnia i słabo zasobne w potas, o wysokiej produktywności, ale bardzo podatne na erozję, o przewadze cech biellicowych [8]. Na terenach o dużych spadkach występują gleby brunatne powstałe przez zmycie górnych poziomów do poziomu iluwium. Gleby te zaliczane są do II i III klasy bonitacyjnej i kompleksu gleb pszennych [5].

Na krawędzi doliny Wyżnicy i lokalnie w rozcięciach erozyjnych występują rozwinięte na opokach kampanu rędziny o znacznej zawartości próchnicy, słabo alkaliczne, zasobne w fosfor i potas. Zaliczane są do III i IV klasy bonitacyjnej i kompleksu pszennego wadliwego, z uwagi na ciężki skład mechaniczny i łatwość zbrzylenia [5].

W dolinie Wyżnicy występują mady o sporej zawartości próchnicy, odczynie obojętnym, zasobne w łatwo przyswajalny fosfor i potas. Są to gleby wysokiej wartości produkcyjnej [5].

Gmina i Miasto Kraśnik należą do obszarów o pierwszym stopniu zagrożenia erozją. Dogodne warunki występują tu zwłaszcza do rozwoju procesów erozji wodnej - znaczne wylesienie, intensywna gospodarka rolna, przewaga opadów w półroczu letnim oraz gleby podatne na erozję przy urozmaiconej rzeźbie i dużych spadkach terenu. Wykonanie obwodnicy poprzecznie do dominujących spadków terenu wprowadzi segmentację zlewni wyposażoną w odwodnienie liniowe wyposażone w zbiorniki odparowujące, zmniejszając natężenie przepływów powierzchniowych i erozji.

3.4. Wody powierzchniowe i podziemne

Gmina i Miasto Kraśnik odznaczają się wyjątkowo małą gęstością sieci wodnej, z jednoczesnymi korzystnymi warunkami podziemnego retencjonowania wody.

W rejonie wschodniej części przebiegu projektowanej obwodnicy przebiega lokalny dział wód powierzchniowych rzeki Sanny i Wyżnicy. W rejonie inwestycji zlewnia Sanny odwadniana jest suchymi dolinami erozyjnymi odprowadzającymi wody do dopływów Sanny, rzeki Tuczyn i Karasiówki [5].

Głównym ciekim rejonu inwestycji jest rzeka Wyżnica, prawy dopływ Wisły. Rzeka bierze swój początek w strefie krawędziowej Roztocza Zachodniego, w miejscowości Słodków, z kilku źródeł. Dalej płynie w kierunku WNW głęboką i silnie zabagnioną doliną o płaskim rozszerzającym się dnem. Ujście Wyżnicy do Wisły znajdują się w Józefowie. Długość rzeki wynosi około 27 km, obszar zlewni – 487,4 km², posiada dwa większe dopływy: Urzędówkę i Podlipie [9].

W miejscowości Bór istnieje jedyny na całym dorzeczu posterunek wodowskazowy. Średni przepływ Wyżnicy wynosi tutaj 2,0 m³/s [9]. Zasilanie Wyżnicy jest śnieżno – deszczowe oraz podziemne. Przeważa tu infiltracja nad spływem, z uwagi na silnie uszczelnioną budowę geologiczną, a co za tym idzie dobre warunki filtracji. Spływ powierzchniowy ma miejsce jedynie w zimie i wczesną wiosną, kiedy wierzchnia warstwa gruntu jest przemarznięta [5]. W rejonie Kraśnika dolina ma szerokość ok. 50 – 100 m i rzędne dna około 180,0 – 210, 0 m n.p.m. Dolina posiada niewielkie spadki i na jej obszarze znajdują się stare, nie konserwowane rowy melioracyjne.

Pod względem czystości Wyżnica klasyfikuje się do III klasy czystości (wody zadowalającej jakości), zaś jej dopływ - Urzędówka II klasa czystości (wody dobrej jakości) [11]. Głównymi źródłami zanieczyszczeń Wyżnicy są ścieki z mleczarni w Kraśniku, KPWIK Kraśnik oraz Fabryki Łożysk Toczných w Kraśniku, wszystkie poniżej projektowanej obwodnicy [5].

Na powierzchniowe wody stojące rejonu przedsięwzięcia składają się stawy rybne położone w dolinie Wyżnicy, a także zespół pięciu małych stawów w m. Pasieka. Stawy zasilane są w wodę bezpośrednio ze źródeł. Najbliżej rejonu przedsięwzięcia znajdują się źródła w Słodkowie na wysokości 224 m n.p.m. i w Pasiece na wysokości 205 m n.p.m.. Ponadto w okolicy znajdują się jeszcze obszary źródliskowe: w Budzynie przy ul. Nadstawnej na wysokości 187,5 m n.p.m. oraz w Kolonii Wyżniance na wysokości 182 m n.p.m. Są to głównie źródła położone w pobliżu den dolinnych, źródła podzboczowe, szczelinowe, szczelinowo – warstwowe [5]. Poprzez te źródła do rzek dostaje się część wód z zasobów podziemnych. Źródła te są niewielkiej wydajności, maksymalnie do ok. 2 l/s.

Wody podziemne w tym rejonie związane są z podlessowymi piaskami plejstoceńskimi oraz osadami dolinnymi (poziom wodonośny czwartorzędowy) oraz z opokami i marglami kampanu i mastrychtu (poziom wodonośny kredowy), rozciętych gęstą siecią drobnych szczelin. Górne poziomy wód kredowych występują lokalnie w słabiej spękanych, stropowych częściach górotworu kredowego.

Na poziom czwartorzędowy (w dolinie Wyżnicy) składają się wody aluwialne, płytkie, często zanieczyszczone bakteriologicznie, stąd nienadające się do picia. Poziom kredowy charakteryzuje się zasileniem przez infiltrację opadów atmosferycznych w podłoże. Generalnie zwierciadło wody podziemnej pochyła się ku zachodowi i w kierunku północno - zachodnim. W dnach dolin poziom wód podziemnych ukształtował się na głębokości 1 – 2 m, zaś na wierzchołkach na głębokości przekraczającej niekiedy 30 – 40 m.

W okolicach miasta Kraśnika znajduje się tu forma rowu lub rynny, wewnątrz której zwierciadło wody podziemnej obniżone w kierunku północnym położone jest na wysokości 192 – 194 m n.p.m., czyli poniżej poziomu występowania wód powierzchniowych. Stwarza to warunki do lokalnej ucieczki wód rzecznych do podziemnych. Dopiero poniżej Kraśnika Fabrycznego odbywa się naturalny drenaż wód podziemnych przez koryto Wyżnicy [5].

Poziom kredowy jest głównym i najbardziej zasobnym zbiornikiem wód podziemnych rejonu Kraśnika. Wodonośność ten o charakterze szczelinowo-porowym stanowią spękane opoki, opoki margliste i głębiej margle kampanu. Wody kredowe są wodami wodorowęglanowymi, twardymi bardzo dobrej jakości (jedynie śladowe ilości żelaza i manganu) bez wyraźnych wpływów zanieczyszczeń antropogenicznych, przydatne do spożycia bez uzdatniania [5]. Dzięki walorom zasobowym i jakościowym wody podziemne rejonu Kraśnika włączone zostały do Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 406 Lublin jako obszar wysokiej ochrony (OWO) [10]. Zasilanie tego poziomu odbywa się przez infiltrację wód atmosferycznych w rejonach wychodni skał kredowych lub o cienkiej pokrywie lessowej.

W rejonie przebiegu obwodnicy znajdują się studnie ujęcia komunalnego wód kredowych dla miasta Kraśnika „Głęboka” i na odcinku około 1 km obwodnica przebiega w obrębie terenu zewnętrznej ochrony pośredniej tego ujęcia. Najbliżej położona jest studnia nr 5 (ok. 60 m), studnia nr 3 (ok. 100 m) i studnia nr 2 (ok. 150 m). W rejonie studni nr 5 obwodnica przebiega po granicy terenu wewnętrznej ochrony pośredniej. W rejonie tych studni przebiega wododział wód podziemnych, generalnie zbieżny z wododziałem wód powierzchniowych. Studnia nr 3 leży w zlewni Sanny, studnia nr 2 i 5 oraz wszystkie pozostałe studnie ujęcia (nr 4, 6, 8) zlokalizowane są w zlewni Wyżnicy.

W ramach przyjętej 5-cio stopniowej skali zagrożenia zanieczyszczenia wód poziomu wodonośnego [10] warunki gruntowo - wodne tego terenu można zaklasyfikować do 2 - 3, niskiego / średniego (słabego) stopnia zagrożenia poziomu wodonośnego. W rejonie inwestycji gospodarstwa zaopatrywane są w wodę z wodociągu. Zgodnie z wymogami wyznaczonej strefy zewnętrznej ochrony pośredniej wykonanie drogi w tym rejonie obwarowane jest rygorami sanitarnymi. Wykonanie sprawnie działającego odwodnienia szczelnego korpusu drogi, wyposażonego dodatkowo w urządzenia podczyszczające i szczelne zbiorniki odparowujące znacznie ograniczy infiltrację potencjalnych polutantów uwalnianych w trakcie eksploatacji obwodnicy, do głębszych warstw gruntowych i wodonośnych. Skład ziarnowy lessów (pyły i gliny pylaste) i mineralny (m.in. minerały ilaste, tlenki i wodorotlenki żelaza oraz węglan wapnia) determinują dodatkowo właściwości sorbcyjne, adsorbcyjne, jonowymienne i katalityczne, które będą stabilizować i neutralizować potencjalne zanieczyszczenia w warstwie przypowierzchniowej.

3.5. Flora i fauna

W rejonie omawianego przedsięwzięcia przeważają grunty orne i lasy. Zasadniczo znajdują się tu [5] dwa typy leśno – siedliskowe: lasy świeże i lasy mieszane świeże, reprezentowane przez grądy: lasy bukowe, grabowo-bukowe i jodłowo – bukowo - grabowe.

W dolinie Wyżnicy zachowały się liczne, ale niewielkie skupiska olsu i łęgów, gdzie sukcesywnie rozprzestrzeniają się ziołorośla i nitrofilne gatunki, jak: pokrzywa *Urtica dioica*, malina *Rubus idaeus*, czy podgorycznik *Aegopodium podagraria*. Znajduje się tu także skupisko roślin wodnych i nadwodnych z klas *Lemnetea* (zespoły rzęsy wodnej *Lemno-Spirodeletum* i rdestnic *Potamogeton pectinatus*, *P. natantis*) i *Potamogetonetea* oraz grupa roślin szuwarowych (trzcina pospolita *Phragmites*, pałka szeroko- i wąskolistna *Typheta latifoliae* i *T. angustifoliae*, manny *Glucietum plicatae*, *G. maxime*, mozga trzciniowa *Phalaridetum arundinaceae*) i wysokich turzyc z klasy *Phragmitetea* (turzyca zastrzona *Caricetum gracilis*, turzyca sztywna *Caricetum elatae*). Ponadto spotkać można na łąkach i pastwiskach zbiorowiska roślinności synantropijnej i murawowe, zaś wśród upraw zbiorowiska segetalne i ruderalne.

Pas drogowy projektowanej obwodnicy Kraśnika przebiega przez tereny występowania gruntów rolnych z małym udziałem lasów w obrębie lessowej wierzchowiny Wzniesień Urzędowskich oraz przez fragment doliny Wyżnicy z występującymi tu wilgotnymi łąkami oraz stawami.

W obrębie wierzchowiny lessowej obwodnica przebiega w obrębie Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, składającego się na system obszarów chronionych (ESOCH) województwa lubelskiego. Dolina Wyżnicy ujęta była do niedawna na tym odcinku ochroną w formie użytku ekologicznego „Kraśny”.

W części wierzchwinowej obwodnica przebiega głównie przez pola uprawne z zakrzaczeniami i pojedynczymi drzewami w obrębie miedz i stromych zboczy wąwozów drogowych. Roślinności pól (uprawy zbóż, okopowych oraz plantacje malin i porzeczek) i miedz towarzyszą mozaikowo rozłożone zbiorowiska segetalne i ruderalne z gatunkami uchodzącymi za najpospolitsze w Polsce.

W centralnej części oś projektowanej drogi przecina (na południe od Podlesia) suche doliny lokalnych wąwozów. W obrębie wąwozów występują ziołoroślowe grądy (*Tilio-Carpinetum*) w podzespole grądu niskiego (*Tilio-carpinetum stachyetosum silvaticae*). Realizacja inwestycji będzie wymagała wycinki drzew i krzewów z tych zespołów.

Około 400 m na N od osi obwodnicy, w obrębie prawego zbocza wąwozu wypreparowanego w podłożu kredowym występują cenne zbiorowiska murawowe z osobliwościami stepowymi: obuwikiem pospolitym, ligustrem pospolitym i wisienką karłowatą. Zespoły te, występujące w otoczeniu zbiorowisk pastwiskowych i zarośli poleśnych tworzą tu użytek ekologiczny „Strzelnica” [5].

W obrębie zabudowy siedliskowej Pasiaki (między Podlesiem i Słodkowem I) występuje przyzagrodowa roślinność sadów (drzewa i krzewy owocowe), ogrodów (uprawy warzyw i roślin ozdobnych). W dolinie Wyżnicy występują zespoły roślinności wodnej (rzęsa wodna, rdestnice) i nadwodnej (trzcina pospolita, pałka szeroko- i wąskolistna, manna i mózga trzcinowata), przechodzące w rejonach nadzalewowych w mozaikę zbiorowisk o charakterze przejściowym między zespołami bagiennymi i wilgotnych łąk (turzycza zaostrzona i turzycza sztywna). Zachowały się tu niewielkie obszarowo fragmenty olsu i łągu w zespole łągu jesionowo-olchowego (*Circaeo-Alnetum*) i olsu porzeczkowego (*Ribo nigri-Alnetum*). W zespołach tych ekspansywnie rozwijają się ziołorośla i gatunki nitrofilne (pokrzywa, malina, podagrycznik).

W rejonach włączeń projektowanej obwodnicy do istniejących dróg krajowych występują okazałe drzewa przydrożne (jesiony, lipy, topole, wierzby).

Żadne z przedstawicieli flory w obrębie pasa drogowego nie podlega ochronie (na podstawie ustawy o ochronie przyrody [14.1]) i nie jest wpisane do rejestru zabytków.

Pod względem faunistycznym okolica rejonu przedsięwzięcia jest zróżnicowana przyrodniczo. W terenie zabudowanym (Kraśnik – Kwiatkowie) mamy do czynienia ze skupiskiem fauny synantropijnej. Występuje tu kwiczoł, kawka, mazurek, oknówka, pliszka siwa, sroka, szpak, czy rusałka pokrzywnik, rusałka kratkowiec, trzmiel ziemny i inne. W licznych wąwozach można spotkać, z ptaków: makolągwę, ortolaną, piegżę, pierwiosnką, pliszkę żółtą, pokrzewkę czarno-białą, pokrzewkę cierniówkę, przepiórkę, słowika szarego, skowronka polnego, świergotka łąkowego, trznadla, ziębę, z innych grup zwierząt: ropuchę szarą, rzekotkę drzewną, z motyli: listkowca cytrynka, rusałki, ceika, kratkowca, pawika, osetnika, pokrzywnika i wierzbowca, z trzmieli: kamiennika, ogrodowego, rudego, rudonogiego, rudoszarego, rdzawoodwłokowego, ziemnego i zmiennego [5].

Dolina Wyżnicy jest bardzo zróżnicowana pod względem składu gatunkowego fauny w obrębie wyraźnie zindywidualizowanych trzech odcinków [5].

Odcinek najbliższy trasie projektowanego przedsięwzięcia to odcinek drugi doliny przechodzący przez miasto Kraśnik. Spotkać tu można gatunki synantropijne, jak: dymówkę, kwiczoła, kawkę, makolągwę, oknówkę, pliszkę siwą, szczygła, szpaka, a także ropuchę szarą, listkowca cytrynka, rusałkę pokrzywnika

i wierzbowca, trzmiel: ogrodowego, rudoszarego, rudonogiego, rdzawoodwłokowego i ziemnego.

W lasach w rejonie Kraśnika Fabrycznego, które są najbardziej przekształcone antropogenicznie, fauna jest bardzo zubożona, szczególnie ilościowo, występują tam: drozd, śpiewak, dudek, kukułka, pierwiosnek, rudzik, sikora modra i czarnogłowa, z innych grup: grzebieniuszka ziemna, rzekotka drzewna, jaszczurka zwinka, listkowiec cytrynek, rusałka pokrzywnik, trzmiel: rudy i ziemny.

Najuboższe pod względem różnorodności fauny są tereny rolnicze pomiędzy drogą Kraśnik – Lublin a Kraśnikiem Fabrycznym. Występują tu typowe gatunki dla otwartych przestrzeni pól.

3.6. Obszary chronione

W km 0+420 droga wchodzi w Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu (rys. nr 3). Od km około 0+769,50 do km około 1+793,50 planowana trasa przebiegać będzie przez teren zewnętrzny ochrony pośredniej wód podziemnych. Trasa minie studnie ujęcia komunalnego wody pitnej: w km 1+000 – studnia nr 2 w odległości ok. 150,0 m, w km 1+050 studnia nr 3 w odległości około 100,0 m i w km 1+250 studnia nr 5 w odległości około 60,0 m. Trasa obwodnicy znajdzie się poza obszarem wewnętrznym ochrony pośredniej tych ujęć. Około km 2+000 planowanej obwodnicy w odległości około 400 m od trasy po stronie N znajduje się użytek ekologiczny „Strzelnica”. Od km 4+820 trasa przechodzi przez obszar źródłiskowy rzeki Wyżnicy. Źródła zlokalizowane są w odległości 30-70 m od trasy obwodnicy. Od km 4+870 trasa przekroczy pasmo ekologiczne Doliny Wyżnicy i były użytek ekologiczny Potoku Krasny.

3.6.1. Obszary Natura 2000

W rejonie inwestycji i w strefie jej potencjalnego oddziaływania nie występują wyznaczone Obszary Natura 2000, jak również nie występują potencjalne Obszary Natura 2000 (www.mos.gov.pl). Obszary takie leżą w odległości minimum 20 km od trasy obwodnicy, poza zasięgiem bezpośrednich oddziaływań i uciążliwości drogi na etapie budowy oraz pośrednich oddziaływań w okresie poinwestycyjnym, eksploatacyjnym.

3.7. Warunki klimatyczne

Rejon inwestycji należy do Dzielnicy Lubelsko – Chełmskiej (Zinkiewiczowie, 1975) odznaczającej się znacznymi sumami opadów, najwyższą liczbą dni z gradem oraz najwyższymi wartościami usłonecznienia względnego w okresie letnim. Na klimat tego rejonu największy wpływ mają masy powietrza polarno-morskiego. Najkorzystniejsze warunki mezoklimatyczne występują na zboczach o ekspozycji południowej, południowo-wschodniej i południowo-zachodniej. Najbardziej niekorzystne – na zboczach o ekspozycji północnej, zwłaszcza wąwozy i dolina Wyżnicy, gdzie występują duże amplitudy temperatur dobowych i rocznych oraz częste inwersje termiczne i przymrozki radiacyjne. Na omawianym obszarze przeważają wiatry zachodnie o prędkości przekraczającej 5 m/s w styczniu. Średnia roczna temperatura powietrza wynosi 7,7°C, przy max. w lipcu 18,7°C i min. – 2,7°C w styczniu. Maksymalne opady przypadają na lato: 340 mm, minimalne na zimę: 160 mm. Letnie opady przybierają często formę deszczy nawalnych o natężeniu 50 – 70 mm na dobę. Opisywany teren leży w zasięgu szlaków gradowych, zdarza się tu 5 do 10 dni z gradem. Duże wartości usłonecznienia powodują zwiększone parowanie i niedosyt wilgotności.

4. Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami

W sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia oraz w strefie jego potencjalnego oddziaływania nie ma udokumentowanych zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [14.2], ujętych w ewidencji zabytków woj. lubelskiego oraz objętych ochroną poprzez ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Kraśnik i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kraśnik. Jednakże zgodnie z pismem WUOZ w Lublinie znak: IN/41/Kr-840/4372/06 podczas archeologicznych badań powierzchniowych zarejestrowano zabytki archeologiczne występujące wzdłuż doliny rz. Wyżnicy (stanowisko Pasięka stan. 1, AZP 84-78/25) w postaci dwóch wiórów kamiennych oraz osadę(?) średniowieczną, zaś w m. Pasięka i Spławy w źródłach historycznych odnotowane są dwory/folwarki o nieznanym dokładnej lokalizacji, które nie zachowały się do czasów obecnych.

5. Opis wariantów przedsięwzięcia wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów

Obecny przebieg obwodnicy jest efektem wieloletnich studiów, ocen eksperckich, uzgodnień administracyjnych i konsultacji społecznych. Wariantowanie przebiegu trasy obwodnicy m. Kraśnika przeprowadzone zostało na etapie koncepcji programowej. Na obecnym etapie brak innych wariantów, stąd opisano jedynie wariant tzw. „zerowy”, polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

5.1. Wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia (tzw. „zerowy”) wraz z przewidywanym oddziaływaniem na środowisko

Projektowana obwodnica ma za zadanie częściowo przejąć ruch samochodowy odbywający się obecnie po drodze krajowej nr 74, która przebiega przez centrum m. Kraśnika, a jej geometria ulic nie odpowiada parametrom przyjętym dla dróg krajowych [14.10, 14.22].

W bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi znajduje się zwarta zabudowa mieszkalna i obiekty użyteczności publicznej m. Kraśnik, w tym zabytkowe, zaś po obu stronach drogi odbywa się intensywny ruch pieszy, co wpływa niekorzystnie na warunki ruchu, bezpieczeństwo oraz na warunki bytowe mieszkańców zabudowy zlokalizowanej w jej pobliżu. Droga krajowa nr 74 biegnąca przez m. Kraśnik pełni obecnie rolę szlaku tranzytowego relacji W - E, zaś ruch odbywający się w mieście jest na granicy przepustowości, z wymuszonymi prędkościami i przyspieszeniami. Projektowana obwodnica ma za zadanie odciążać centrum miasta, zwiększyć bezpieczeństwo pieszych (rejon ulic Przemysłowej i m. Podlesie), zmniejszyć emisję spalin i dźwięku poprzez umożliwienie jazdy bez zatrzymań, gwałtownych przyspieszeń i hamowań.

Niepodjęcie przedsięwzięcia, czyli rezygnacja z budowy obwodnicy miasta Kraśnika przyczyni się do pozostawienia rozwiązań komunikacyjnych m. Kraśnika na niezmiennym poziomie z pogłębiającymi się wraz z upływem czasu negatywnymi oddziaływaniami na warunki życia mieszkańców miasta, infrastrukturę, w tym zabytkową i wszystkie komponenty najbliższego środowiska naturalnego. Związane jest to z ryzykiem wystąpienia awarii budowlanych, zwiększenia wypadkowości w tym rejonie i zagrożeniem bezpieczeństwa powszechnego w ruchu komunikacyjnym rejonu miasta Kraśnik.

Projektowana obwodnica, jak każda nowo budowana droga, będzie wymagała zajęcia terenów pod trasę (na dzień dzisiejszy w 90% zrealizowany wykup terenu). Jest to zarazem element przestrzeni w tym wypadku miasta i gminy, nieoobojętny dla tej przestrzeni. Na tereny przyrodnicze w otoczeniu projektowanej obwodnicy, rzecz jasna, zarówno na etapie budowy, jak i późniejszej eksploatacji drogi, wpłynie negatywnie zanieczyszczenie powietrza oraz hałas, wibracje i zanieczyszczenia z drogi. Tym bardziej, że trasa obwodnicy biegnie przez cenne przyrodniczo wąwozy, obszar ochrony wód podziemnych, Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu.

Jednakże można to rozwiązać na drodze doboru odpowiednich urządzeń ochrony środowiska (szczelne rowy, urządzenia podczyszczające, zbiorniki odparowujące, kanalizacja, ekrany akustyczne, odpowiednie nasadzenia zieleni, przejścia dla zwierząt – propozycje rozwiązań w rozdziale 6.1.9 i 6.2.9). Wykonanie sprawnie działającego odwodnienia szczelnego korpusu drogi, wyposażonego dodatkowo w urządzenia podczyszczające i szczelne zbiorniki odparowujące znacznie ograniczy infiltrację potencjalnych polutantów uwalnianych w trakcie eksploatacji obwodnicy, do głębszych warstw gruntowych i wodonośnych. Skład ziarnowy lessów (pyły i gliny pyłaste) i mineralny (m in. minerały ilaste, tlenki i wodorotlenki żelaza oraz węglan wapnia) determinują dodatkowo właściwości sorbcyjne, adsorbcyjne, jonowymienne i katalityczne, które będą stabilizować i neutralizować potencjalne zanieczyszczenia w warstwie przypowierzchniowej. Właściwe zaprojektowanie i realizacja obwodnicy m. Kraśnika zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego oraz przy współudziale specjalistów wielu branż sprawi, że obwodnica będzie miała korzystny wpływ zarówno na mieszkańców miasta i jego zabytkową strukturę architektoniczną (zmniejszenie hałasu, drgań, wibracji, zanieczyszczeń atmosfery), jak również, mimo istotnej ingerencji w otwarty krajobraz rolniczy z elementami użytków ekologicznych, także dla środowiska naturalnego, w ramach uregulowania odpływu powierzchniowego i zmniejszenie natężenia erozji w tej części zlewni Wyżnicy. Rozwiązania odwodnienia oraz retencji wód powierzchniowych i zawiesin nie będą miały wpływu na jakość ujmowanych tu wód podziemnych. Przyjęte rozwiązania projektowe pozwolą na zachowanie najcenniejszych siedlisk biocenotycznych, a dzięki zastosowanym rozwiązaniom ekoinżynierskim w obiektach towarzyszących obwodnicy (estakady, przepusty) utrzymana będzie ciągłość ekosystemów i bezpieczna migracja gatunków. Ubytki i przebudowa dotychczasowego krajobrazu kompensowane będą otwarciem nowych, atrakcyjnych perspektyw na malownicze położenie Kraśnika, niedostrzeganych z dotychczasowych układów komunikacyjnych.

Każda nowo budowana droga niesie zagrożenia dla otaczającego ją środowiska, jednak jednocześnie niesie wiele pozytywnych treści. Droga tworząca harmonijną całość z otaczającym krajobrazem uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno - estetyczne.

Rozważając wszystkie za i przeciw, w tym powyższe, należy stwierdzić, że niepodjęcie budowy obwodnicy miasta Kraśnika przyniesie więcej szkód dla ogółu elementów środowiska (w tym ludzi, jako jego części) niż pożytku.

5.2. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

W kontekście projektowanej drogi ekspresowej Rzeszów – Lublin, omijającej Kraśnik na południe od analizowanej obwodnicy Kraśnika (patrz zał. nr 1) oraz powyższych rozważań (punkt 5.1), projektowany jej przebieg jest najkorzystniejszy z uwagi na istniejące i funkcjonujące od wieków lokalne warunki rozwiązań komunikacyjnych, infrastruktury budowlanej, sposobu użytkowania gruntów rolnych oraz walory środowiskowe. Wyprowadzanie obwodnicy wzdłuż innej trasy byłoby zarówno z ekologicznego jak i ekonomicznego oraz społecznego punktu widzenia mniej korzystne.

Realizacja obwodnicy w strefie ochrony pośredniej ujęć komunalnych, użytków ekologicznych (dolina Wyżnicy, źródła) wymagać będzie jednak starannego wykonania odwodnienia, podczyszczania i retencjonowania wód deszczowych z rejonu pasa drogowego oraz zastosowania rozwiązań technicznych (estakady, wiadukty, przepusty) umożliwiających migrację zwierząt w obrębie dolin i cieków.

6. Określenia przewidywanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, ludzi, zwierzęta, rośliny, powierzchnię ziemi, wodę, powietrze, klimat, krajobraz, dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami, w tym także w wypadku poważnej awarii oraz możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko

6.1. Etap budowy

6.1.1. Przewidywane zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego NO₂

W trakcie budowy obwodnicy podstawowe uciążliwości związane będą z pracą różnych maszyn budowlanych, w tym koparek, spychaczy, przewoźnych agregatów prądotwórczych, walca drogowego, dźwigu samojezdnego, samochodów ciężarowych, rozściełaczy mas bitumicznych itp. Natężenie robót będzie wpływało na środowisko otaczające plac budowy poprzez: emisje zanieczyszczeń pyłowo - chemicznych i akustycznych do powietrza atmosferycznego oraz emisje zanieczyszczeń chemicznych w formie ścieków. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie stosunkowo niewielka, ograniczona do czasu budowy i z tendencją pochłaniania przez podłoże.

Można, więc stwierdzić, że powstałe w trakcie prowadzenia prac budowlanych zanieczyszczenia powietrza nie będą miały praktycznie żadnego wpływu na otaczający teren w odległościach większych niż kilkadziesiąt metrów od "osi budowy" i osi transportowych.

Ponadto nastąpi emisja składników spalin związana z pracą maszyn budowlanych i środków transportu dostarczających materiały budowlane, emisja pyłów z manipulacji materiałami budowlanymi i ewentualnie składników związanych masami asfaltowymi. Nie analizuje się głębiej emisji tych zanieczyszczeń z obszaru budowy z uwagi na to, że są one niewielkie, czasowe, niekumulujące się w środowisku i de facto nieuniknione.

6.1.2. Przewidywane zanieczyszczenie klimatu akustycznego

Rozpoczęcie budowy spowoduje zainstalowanie się następujących źródeł hałasu:

- maszyn budowlanych o poziomie hałasu 80 - 110 dB(A);
- środków transportu samochodowego o poziomie hałasu około 90 dB(A).

Budowa prowadzona będzie w porze dziennej. Poziom dźwięku spowodowany pracą maszyn budowlanych i urządzeń technicznych może spowodować krótkoterminowe przekroczenia poziomu dopuszczalnego równoważnego w porze dziennej w terenie przyległym do osi prac budowlanych. Rzecz jasna w czasie budowy nastąpi pogorszenie klimatu akustycznego związane z pracą maszyn budowlanych i środków transportu dostarczających materiały budowlane. Zmiana ta będzie jednak miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót), niekumulujący się w środowisku i lokalizujący się raczej wokół skupionego frontu robót.

Inwestor powinien zadbać, by maszyny budowlane były technicznie sprawne (przez co hałas mechanizmów jest zminimalizowany) oraz nie powinien prowadzić robót w godzinach nocnych a także w okresach lęgowych ptaków.

6.1.3. Przewidywane zanieczyszczenie środowiska odpadami

Na etapie budowy obwodnicy, mogą powstać odpady (w miejscu włączenia do drogi krajowej nr 74, skrzyżowań z drogami lub infrastrukturą techniczną) w postaci rozbiórkowych materiałów podbudowy (kruszywo, beton), nawierzchni drogowych (asfalt, brukowiec, płyty drogowe, płyty chodnikowe, kostka brukowa), uzbrojenia technicznego (betonowe i żelbetonowe krawężniki, obrzeża, bariery ochronne, balustrady), złom stalowy oraz humus i masy gruntowe z wykopów. Będą to odpady mieszczące się zgodnie z **katalogiem odpadów** [14.20] w całości w grupie 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych):

17 01 01 – odpady betonu oraz gruzu betonowego z rozbiórek i remontów

17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg

17 01 82 – inne niewymienione odpady

17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01

17 04 05 – żelazo i stal

17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03

17 05 06 – urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05

17 09 04 – zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu.

Na obecnym etapie inwestycji nie są znane dokładne ilości powyższych odpadów, których powstanie spowoduje budowa obwodnicy, lecz ilości te nie będą duże, bo inwestycja polega na budowie nowej drogi, a nie przebudowie, czy remoncie już istniejącej.

Ustawa o odpadach [14.7] nakłada na wytwórcę odpadów obowiązek stosowania takich sposobów produkcji lub form usług oraz surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia i zdrowia ludzi. Wytwórcą odpadów w przypadku omawianego przedsięwzięcia będzie Wykonawca robót budowlanych. Będzie on odpowiedzialny za zagospodarowanie odpadów powstających w trakcie budowy, w pierwszej kolejności poprzez ich ponowne wykorzystanie lub poddanie odzyskowi w miejscu ich powstania. Dla tych materiałów odpadowych, dla których nie znajdzie się wykorzystania w projektowanym procesie inwestycyjnym (nie zostaną poddane odzyskowi lub unieszkodliwieniu w miejscu ich powstania), należy odpowiednio wcześniej określić sposoby zbytu, uwzględniając najlepszą dostępną technikę lub technologię, tak na kierunku wykorzystania nieprzemysłowego, jak na kierunku zagospodarowania lub składowania, czyli powinny zostać przekazane do najbliższych położonych miejsc, w których mogą być poddane odzyskowi lub unieszkodliwieniu.

Złom stalowy, powstały w trakcie budowy omawianej drogi (rozbiórce istniejących barier, poręczy itp. w miejscach kolizji budowanej drogi), w pierwszej kolejności, powinien zostać poddany odzyskowi na miejscu, zaś, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych, należy przekazać odpady: żelazo i stal, do najbliższego położonego miejsca (np.: punkt skupu złomu, czy wyspecjalizowanej firmy – najbliższa przedsięwzięcia składnica złomu znajdują się w Kraśniku), w którym może być poddany odzyskowi.

Gruz betonowy i nawierzchnie drogowe, powinny zostać przewidziane do zagospodarowania przez Wykonawcę robót, przy budowie omawianej drogi lub zostać przeznaczone do powtórnego wykorzystania na drogach niższych klas (np.: gminnych, zjazdach).

Humus i masy ziemne powstałe z wykopów, powinny zostać wykorzystane na miejscu do formowania nasypów, rozplantowania w granicach pasa drogowego, do humusowania, rozplantowania na skarpach wykopów i nasypów.

Pozostałe odpady, czy inne niż wymienione powyżej, powstałe w trakcie budowy omawianej drogi, powinny być wywożone na najbliższe składowisko odpadów obojętnych (np. Wilcze Doły w Kraśniku) lub w przypadku nadmiaru mas ziemnych – przekazywane osobom fizycznym na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 kwietnia 2006 r. sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. Nr 75, poz. 527) lub wykorzystane do rekultywacji terenów wskazanych przez Burmistrza m. Kraśnik lub Wójta Gminy Kraśnik. Przy wykorzystaniu gleby z rejonu przydrogowego należy mieć na uwadze, że może być ona intoksykowana zanieczyszczeniami takimi jak Pb, Cd, CH i inne w linii 30 - 50 m od jezdni. Na etapie projektu budowlanego należy wykonać bilans mas ziemnych, przemieszczanych w związku z budową obwodnicy, uwzględniając objętości, które zostaną wykorzystane do wbudowania, z wykopów drogowych, ewentualnie z dokopu i objętości nasypów (włącznie z kruszywem naturalnym).

Zgodnie z cytowaną wyżej ustawą o odpadach [14.7], masy ziemne powstające w związku z realizacją przedsięwzięcia nie podlegają przepisom tej ustawy, jeżeli miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego lub decyzja o pozwoleniu na budowę określają warunki i sposób ich zagospodarowania, a ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi (wg Prawa ochrony środowiska [14.6]). Zatem w projekcie budowlanym należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych, co będzie podstawą do umieszczenia w decyzji o pozwoleniu na budowę, odpowiedniego zapisu dotyczącego postępowania z masami ziemnymi powstałymi w trakcie realizacji omawianego przedsięwzięcia.

Wykonawca robót, zgodnie z ustawą o odpadach, ponad w/w, jest zobowiązany do przedłożenia informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania nimi, na dwa miesiące przed rozpoczęciem prac inwestycyjnych, właściwemu organowi ochrony środowiska, do zgromadzenia wszystkich powstałych odpadów i w sposób selektywny, do minimalizacji ilości odpadów oraz ich maksymalnego gospodarczego wykorzystania (odzysku), a także do zapewnienia właściwego postępowania z odpadami niebezpiecznymi, w razie ewentualnego ich powstania.

6.1.4. Przewidywane oddziaływanie zanieczyszczeń na powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych oraz na klimat, krajobraz i biocenozy

W trakcie budowy, poza sytuacjami awaryjnymi (np. rozlewy paliw lub płynnych komponentów materiałów budowlanych) nie przewiduje się możliwości istotnego zanieczyszczenia środowiska gruntowego. W rejonie przedsięwzięcia występują grunty o korzystnych parametrach mechanicznych, lecz w strefach przyskarpowych wysoczyzny i w obrębie nasypów drogowych możliwe jest w warunkach podwyższonych poziomów wód gruntowych i opadowych uruchamianie procesów geodynamicznych (osuwiska, splezywania). Prace budowlane należy przeprowadzać w taki sposób, aby zapobiec ewentualnym zjawiskom geomechanicznym. Prace ziemne (niwelacje, wykopy) należy wykonywać w okresach o niskich opadach, a odsłonięte powierzchnie należy zabezpieczać przed możliwością niekontrolowanych przepływów wód opadowych lub spływowych. Wykopy (rowy odwodnieniowe) należy zabezpieczyć technicznie lub biologicznie (zadarnienie) przed erozyjnym działaniem wody. Towarzyszące nasypom i przekopom odwodnienic będzie czynnikiem zmniejszającym natężenie erozji w tym rejonie.

Zakres projektowanych prac, poza usunięciem przydrożnych oraz na trasie przebiegu projektowanej obwodnicy drzew i krzewów, czy nasadzeniem nowych nie wnosi większych trwałych zmian w lokalnym środowisku biocenotycznym. Wykonanie estakad na przejściach przez wąwozy wprowadzi nowy element do lokalnego krajobrazu, lecz w sposób wybitny zmniejszy potrzebę redukcji lokalnych zespołów biocenotycznych oraz zmniejszy oddziaływanie na warunki hydrologiczne wąwozów. Estakady i przepusty wyposażone w ekodukty umożliwią migrację małych zwierząt w obrębie funkcjonujących korytarzy ekologicznych.

Po opracowaniu planu wycięcia należy zwrócić się o zezwolenie na wycinkę drzew i krzewów odpowiednio do Burmistrza miasta Kraśnik i Wójta gminy Kraśnik.

Zakres prac będzie związany z potrzebą przebudowy lokalnych walorów morfologicznych w ramach wykonywanych przekopów oraz wykonywania nasypów. Tonizowanie nowych form będzie można osiągnąć przez wykonanie właściwie zaprojektowanych nasadzeń krzewów i drzew, nawiązujących do warunków ekologicznych wysoczyzny lessowej, wąwozów oraz podmokłej doliny Wyżnicy i stawów. Zakres inwestycji nie zmieni lokalnych warunków klimatycznych.

6.1.5. Przewidywane oddziaływanie zanieczyszczeń na wody powierzchniowe i podziemne

Projektowane przedsięwzięcie na etapie budowy nie będzie miało radykalnego wpływu na zmianę reżimu przepływów i dotychczasowej jakości wód powierzchniowych i podziemnych. Jedynie okresowo, szczególnie w okresach wzmożonych opadów lub roztopów może nieznacznie wzrosnąć podaż zawiesin w Wyżnicy. Ograniczanie uruchamiania zawiesin jest wyłącznie sprawą prawidłowej organizacji robót.

Zarówno projektowane przekopy jak i nasypy obwodnicy oraz estakady i przepusty nie zmieniają radykalnie reżimu zasilania i krążenia oraz jakości wód podziemnych i źródeł. Projektowane odwodnienie obwodnicy wyposażone w szczelne zbiorniki sedymentacyjno-odparowujące nieznacznie zmniejszy zasilanie powierzchniowe Wyżnicy i poziomu wód podziemnych, co jednak kompensowane będzie zmniejszeniem erozji w tym rejonie oraz zmniejszeniem zawiesiny (także redukcją potencjalnych zanieczyszczeń drogowych) w wodach powierzchniowych.

6.1.6. Przewidywane oddziaływanie na ludzi

Budowa projektowanej obwodnicy wymaga zajęcia nowych powierzchni gruntów, użytkowanych dotychczas jako rolne lub będące użytkami ekologicznymi oraz zmodyfikuje dojazdy do pól uprawnych. Rekompensowane to będzie przez wykonanie bezkolizyjnych przejazdów w formie tuneli i estakad.

Na etapie budowy wystąpią okresowe uciążliwości związane ze wzmożonym ruchem środków transportu i maszyn budowlanych. Minimalizację tego dyskomfortu można osiągnąć przez właściwą organizację placu budowy, właściwą organizację ruchu na czas budowy i maksymalne skrócenie czasu realizacji przedsięwzięcia.

6.1.7. Przewidywane oddziaływanie na dobra materialne i kultury, w tym zabytki

Przed rozpoczęciem budowy należy przeprowadzić szereg badań archeologicznych, zgodnie z piśmie WUOZ znak: IN/41/Kr-840/4372/06 (patrz załącznik 12), polegających na: weryfikacji archeologicznych badań powierzchniowych AZP na trasie inwestycji, z uwzględnieniem kwerendy historycznej w odniesieniu do nieistniejących obecnie nowożytnych dworów i folwarków, ewentualnych obiektów przemysłowych w m. Pasięka i Splawy oraz wykopaliskowych badań ratowniczych na stanowiskach zlokalizowanych w pasie zajęтым pod inwestycję. Ponadto należy wprowadzić nadzór archeologiczny dla wszystkich prowadzonych w ramach realizacji przedsięwzięcia drogowego prac ziemnych. Na powyższe badania należy uzyskać pozwolenie LWKZ w Lublinie zgodnie z przepisami ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [14.2].

6.1.8. Monitoring środowiska

W odniesieniu do zakresu inwestycji nie jest wymagany monitoring oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia na etapie budowy. Jakość wód podziemnych kontrolowana jest systematycznie przez użytkownika ujęcia komunalnego.

6.1.9. Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko

Podstawowymi metodami ograniczającymi uciążliwości etapu budowy projektowanego przedsięwzięcia będzie właściwa organizacja prac budowlanych w zakresie czasu (pora roku, pora dnia, tempo prac), ich prowadzenia oraz zajmowanej powierzchni, stosowanie nowoczesnych i sprawnych maszyn i urządzeń, nowoczesnych materiałów, technik i technologii budowy drogi i obiektów inżynierskich.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko dla etapu budowy należy minimalizować również poprzez prawidłowe zlokalizowanie zaplecza wykonawstwa i właściwą organizację robót. Bazę sprzętu i materiałów budowlanych należy zorganizować poza terenem ochrony zewnętrznej pośredniej ujęcia komunalnego „Głęboka” (np. lokalizacja w miejscu, które po zakończeniu budowy przeznaczone będzie na zbiornik odparowujący nr 3 w km około 3+500 projektowanej obwodnicy, przy drodze gminnej nr 108371L – zał. nr 2). Innym sposobem zminimalizowania ujemnego wpływu na środowisko jest maksymalne skrócenie harmonogramu robót i szybkie oddanie do eksploatacji projektowanej obwodnicy.

6.2. Etap eksploatacji

6.2.1. Przewidywane zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego NO₂

Droga oddziałuje na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego substancjami, jedynie poprzez prowadzony po niej ruch drogowy. Ogólnie rzecz biorąc silniki napędzane benzynami, olejem napędowym i gazem propan - butan emitują znaczne ilości substancji toksycznych takich, jak: CO, węglowodory, tlenki azotu, SO₂, aldehydy, pyły i Pb. Zdecydowanie najmniej zanieczyszczeń emitują silniki napędzane gazem propan - butan. W sumie spaliny samochodowe zawierają szereg toksycznych substancji (minimalnie także rakotwórczych jak WWA, benzopiren i sadza). Składniki te mają negatywny wpływ na zdrowie ludzi i zwierząt, mniej wpływają na kondycję roślin, przyczyniają się do wzmaganie procesów erozyjnych i korozyjnych, mają swój udział w zanieczyszczeniu gleby, wód powierzchniowych i gruntowych.

Według publikacji G. Wielgosińskiego pt. Ocena zasięgu występowania ponadnormatywnych stężeń antropogenicznych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego wokół szlaków komunikacyjnych zamieszczonej w materiałach I Międzynarodowej Konferencji THEORY AND PRACTICE OF ATMOSPHERIC AIR PROTECTION, Ustroń 1996 r. wskaźniki emisji zanieczyszczeń przedstawiają się, jak w poniższych zestawieniach:

a) Wskaźniki emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych o zapłonie iskrowym (benzynowych) w g/kg paliwa

Rodzaj pojazdu	Rodzaj zanieczyszczeń:				
	Pb	SO ₂	NO _x	C _x H _y	CO
Samochody osob., czterosuwowe, do 900 cm ³	0,289	2	30,4	58,5	314
Samochody osob., czterosuwowe, ponad 900 cm ³	0,289	2	32,4	46,1	282
Samochody osobowe dwusuwowe	0,452	2	13,9	280	319
Samochody dostawcze	0,452	2	41,1	40,4	303
Samochody ciężarowe i autobusy	0,452	2	41,1	40,4	303
Motocykle	0,452	2	5,7	331	663
Motorowery	0,452	2	3,6	390	580

b) Wskaźniki emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych o zapłonie samoczynnym (diesla) w g/kg paliwa

Rodzaj pojazdu	Rodzaj zanieczyszczeń:				
	SO ₂	NO _x	CO	C _x H _y	Sadza
Samochody osobowe i dostawcze	9	28,4	29,8	8	6
Samochody ciężarowe średnie o mocy 80-120 kW	9	48,1	57,6	12,5	3,77
Samochody ciężarowe ciężkie o mocy 120-160 kW	9	38,7	31,2	9,2	1,87
Samochody cięż. bardzo ciężkie o mocy ponad 160 kW	9	57,1	31,9	6,7	7,6
Maszyny robocze	9	39,1	47,6	9,57	4,11
Autobusy średnie o mocy 80-120 kW	9	52	81	10,1	3,1
Autobusy ciężkie o mocy 120-160 kW	9	45,8	17,4	6,75	1,51
Ciągniki rolnicze	9	82,4	50,2	12,2	-

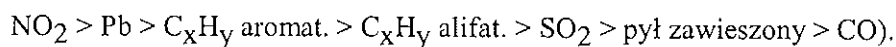
Powyższe wartości oscylują w określonych przedziałach zależnych od warunków jazdy.

W związku ze wzrostem ilości samochodów z biegiem lat, ale jednocześnie w związku z doskonaleniem konstrukcji silników, wprowadzaniem katalizatorów, paliw bezołowiowych, gazu ciekłego itp. przewiduje się wprawdzie powolny wzrost emitowanych zanieczyszczeń w latach, nie tak jednak szybki, jak by to wynikało z samego przyrostu ilości samochodów.

Do obliczeń wykorzystano wskaźniki emisji zanieczyszczeń dla środków transportu według pisma MOŚZNiL znak PZmot./063/8/93 z dnia 1 lutego 1993 r. oraz znak PZmot./0631/152/93 z dnia 1 października 1993 r., które przedstawiają się następująco (w g/kg paliwa):

Kat.środk.transp.	CO	NO ₂	W.Al.	W.Ar.	Pyły	SO ₂	Pb
Samochody osob. z zapł. iskr. bez katalizatora	240	33	30	13	0	2	0,15
Samochody osob. z zapł. iskr. i z katalizatorem	16	4	1,5	0,6	0	2	0
Samochody osobowe z zapłonem samoczynnym	21	10	1,5	0,6	3,7	6	0
Samochody osobowe i dostawcze dwusuwowe	300	65	140	60	0	2	0,15
Samochody dostawcze < 3,5 Mg z zapł. iskrowym	320	42	30	13	0	2	0,15
Samochody dostawcze < 3,5 Mg z zapł. samoczynnym	40	21	4	1,8	3,7	6	0
Samochody ciężarowe i autobusy > 3,5 Mg z zapł. iskr.	360	40	35	15	0	2	0,15
Samochody ciężarowe i autobusy 3,5-16 Mg z zapł. sam.	37	66	8,5	3,5	4,3	6	0
Samochody ciężarowe i autobusy >16 Mg z zapł. samocz.	23	76	13	6	4,3	6	0
Motocykle i motorowery < 50 cm ³	556	2,8	230	100	0	2	0,15
Motocykle i motorowery > 50 cm ³	730	2,7	350	150	0	2	0,15
Motocykle i motorowery 4-o suwowe >50 cm ³	526	8	55	24	0	2	0,15
Masz. roln. , pojazdy spec. , leśne , wojskowe, przemysłowe	20	50	5,5	2,5	4	6	0

Z uwagi na dyfuzję tych zanieczyszczeń w przyziemnej warstwie atmosfery, ich wpływ na zdrowie ludzi i poszczególne inne komponenty środowiska jest lokalnie bardziej szkodliwy niż emisje np. przemysłowe, wydane emitarami o dużej wysokości. Należy także podkreślić, że największym zasięgiem (w kierunku prostopadłym od drogi) i mniej więcej największą szkodliwością cechują się tlenki azotu (względny stopień zagrożenia dla poszczególnych substancji zanieczyszczających przedstawia się następująco:



W sumarycznym wpływie emisji zanieczyszczeń atmosferycznych na otoczenie ma swój udział (niewielki wprawdzie) stężenie imisyjne zanieczyszczeń pochodzących z innych źródeł lokalnych i pozalokalnych czyli tzw. tło. Wartości odniesienia i wartości dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń spalinywych w powietrzu atmosferycznym pokazane są w poniższej tabeli:

Zanieczyszczenie	D1 [µg/m ³]	Da [µg/m ³]	R [µg/m ³]	Da-R
NO ₂	200	40	21,1	18,9
SO ₂	350	30	9,4	20,6
Pb	5	0,5	0,05	0,45
Pył zaw. PM10	280	40	20,1	19,9
CO	30000			
C _x H _y alifat.	3000	1000	100	900
C _x H _y arom.	1000	43	4,3	38,7

Uwaga: wartości tła według Raportu o stanie środowiska woj. lubelskiego w 2004 r.

Określenie ponadnormatywnego zasięgu imisji zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, powodowanych ruchem drogowym polega tu na wyznaczeniu odległości występowania ponadnormatywnych imisji zanieczyszczeń po obu stronach drogi (odległości prostopadłej do osi drogi). Dla prognozowania zasięgu ponadnormatywnych imisji składników spalin silnikowych stosowane jest podstawowo dane i modelowanie według procedury zawartej w rozp. MŚ z dnia 6 czerwca 2002 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów... (Dz.U. Nr 87, poz. 796) [14.18] oraz rozp. MŚ z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia... (Dz.U. Nr 1/2003 poz. 12) [14.15] lub też według procedury TRANSPROJEKT-u Warszawa. Obie procedury dają wyniki zbliżone (jakkolwiek nieco mniej dokładne i o bardziej „spłaszczonej” dynamice spadku po osi prostopadłej do drogi dla procedury Transprojektu, która jest już zbyt przestarzała.

Dla celów niniejszego Raportu zastosowano procedurę ustawową.

Zgodnie z danymi Zamawiającego (zał. 9, 10 i 11) oraz obliczeniami w arkuszu kalkulacyjnym zgodnie ze strukturą rodzajową (%) w roku, prognozowane obciążenie projektowanej drogi na rok 2010 wynosi:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./h doby
motocykle	4,8	0,20
samochody osobowe	3393,6	141,40
samochody dostawcze	628,8	26,20
samochody ciężarowe bez przyczep	240	10,00
samochody ciężarowe z przyczepami	451,2	18,80
autobusy	76,8	3,20
ciągniki	4,8	0,20
RAZEM:	4800	200,00

Dla obliczenia wartości emisji zanieczyszczeń spalin od środków transportu przyjmuje się następujące średnie zużycia w odpowiednich kategoriach środków transportu według opracowania G. Wielgosińskiego pt. Ocena zasięgu występowania ponadnormatywnych stężeń... Konferencja w Ustroniu 11-13 06. 1996 r.:

Rodzaj środka transportu	Zużycie paliwa [kg/100 km]	Zużycie paliwa [kg/h] dla v=100 km/h czyli na odcinku = 100 km (dla ciągników - 30 km/h)	Ilość pojazdów w godzinie doby	Ilość spalonego paliwa na odcinku 100 km w kg/h	Ilość spalane-go paliwa na odcinku 10 m w g/s
motocykle	4	4	0	0,8000	0,00002
Samochody osobowe	5,32	5,32	141	752,2480	0,0209
Samochody dostawcze	8,5	8,5	26	222,7000	0,0062
Samochody ciężarowe bez przyczep	18	18	10	180,0000	0,0050
Samochody ciężarowe z przyczepami	25	25	19	470,0000	0,0131
Autobusy	22	22	3	70,4000	0,0020
Ciągniki rolnicze	7	2,1	0	0,4200	0,00001
RAZEM:	89,82	84,92	200	1696,5680	0,0471

W dalszej kolejności obliczono emisję poszczególnych zanieczyszczeń (zasadniczo chodzi tu o NO₂) z odcinka o długości 10 m. Założono przy tym, że samochody osobowe: z zapłonem iskrowym bez katalizatora - 5%, z zapłonem iskrowym z katalizatorem - 65%, z zapłonem samoczynnym - 30%, samochody dostawcze: z zapłonem iskrowym - 5%, z katalizatorem - 30%, z zapłonem samoczynnym - 65%. Autobusy połączono z samochodami ciężarowymi „bez przyczep”. Samochody ciężarowe i autobusy spalają olej napędowy:

DANE:								
Kat.środk.transp.		W CO	W NO ₂	W W.Al.	W W.Ar.	W pyłu	W SO ₂	W Pb
Samochody osob. z zapł. iskr. bez katalizatora		240	33	30	13	0	2	0,15
Samochody osob. z zapł. iskr. i z katalizatorem		16	4	1,5	0,6	0	2	0
Samochody osobowe z zapłonem samoczynnym		21	10	1,5	0,6	3,7	6	0
Samoch. dostawcze < 3,5 Mg z zapł. iskrowym		320	42	30	13	0	2	0,15
Sam. dostawcze < 3,5 Mg z zapł. samoczynnym		40	21	4	1,8	3,7	6	0
Sam. ciężar. i autobusy 3,5-16 Mg z zapł. sam.		37	66	8,5	3,5	4,3	6	0
Sam. ciężar. i autobusy >16 Mg z zapł. samocz.		23	76	13	6	4,3	6	0
Motocykle i motorowery > 50 cm ³		730	2,7	350	150	0	2	0,15
Masz. roln. , pojazdy spec. , leśne , wojskowe, przemysłowe		20	50	5,5	2,5	4	6	0
OBLICZENIA:	E.paliwa	E CO	E NO ₂	E W.Al.	E W.Ar.	E pyłu	E SO ₂	E Pb
Kat.środk.transp.								
Samochody osob. z zapł. iskr. bez katalizatora	0,00104	0,00025	3,448E-05	3,13E-05	1,36E-05	0	2E-06	2E-07
Samochody osob. z zapł. iskr. i z katalizatorem	0,01358	0,00022	5,433E-05	2,04E-05	8,15E-06	0	3E-05	0
Samochody osobowe z zapłonem samoczynnym	0,00627	0,00013	6,269E-05	9,4E-06	3,76E-06	2,32E-05	4E-05	0
Samoch. dostawcze < 3,5 Mg z zapł. iskrowym	0,00217	0,00069	9,094E-05	6,5E-05	2,81E-05	0	4E-06	3E-07
Sam. dostawcze < 3,5 Mg z zapł. samoczynnym	0,00402	0,00016	8,444E-05	1,61E-05	7,24E-06	1,49E-05	2E-05	0
Sam. ciężar. i autobusy 3,5-16 Mg z zapł. sam.	0,00696	0,00026	0,0004591	5,91E-05	2,43E-05	2,99E-05	4E-05	0
Sam. ciężar. i autobusy >16 Mg z zapł. samocz.	0,01306	0,0003	0,0009922	0,00017	7,83E-05	5,61E-05	8E-05	0
Motocykle i motorowery > 50 cm ³	0,00002	1,6E-05	6E-08	7,78E-06	3,33E-06	0	4E-08	3E-09
Masz. roln. , pojazdy spec. , leśne , wojskowe, przemysłowe	0,00001	2,3E-07	5,833E-07	6,42E-08	2,92E-08	4,67E-08	7E-08	0
PODSUMOWANIE w [g/(s*10 m)]:	0,04713	0,00203	0,0017788	0,000379	0,000167	0,000124	0,0002	5E-07

W dalszej kolejności wykonuje się obliczenie rozkładu stężeń imisyjnych dla NO₂ (który jest zanieczyszczeniem o względnie najdalszym zasięgu w kierunku prostopadłym od osi dróg) z użyciem programu komputerowego KOMIN.

Dla oceny oddziaływania odcinka drogi o względnie stałym natężeniu i parametrach ruchu nie jest konieczne wykonanie obliczeń wzdłuż całego ponad 5 kilometrowego odcinka. Stąd szczegółowe obliczenia rozkładu stężeń imisyjnych NO₂ w programie KOMIN wykonano dla najbardziej niekorzystnego i charakterystycznego (deniwelacje terenu, wysokość, kierunek, największy zakres pasa drogowego) fragmentu drogi, a wyniki obliczeń przeniesiono na pozostałą część planowanej do budowy obwodnicy.

Odcinek do obliczeń to fragment omawianej drogi od km 4+745 do km 4+845 o długości 100 m. Podzielono go na odcinki 10-cio metrowe. Dla każdego odcinka (w jego środku) ustanowiono zastępczy emitor punktowy, z którego emisja sekundowa NO₂ wynosi **0,0018 g/s**. Pozostałe dane niezbędne do symulacji komputerowych są następujące: $h = 0,5 \text{ m}$, $d = 0,05 \text{ m}$, $Z_o = 0,4 \text{ m}$, $H_a = 14 \text{ m}$, $K = 0$, $T_o = 278^\circ\text{C}$, $T_s = 350 \text{ K}$, $CEMIZ = 1,0$.

Z załączonych wydruków komputerowych obliczeń oraz map rozkładu emisji NO₂ wynika, że w analizowanym przypadku w prognozie na rok 2010 ruch drogowy nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych stężeń imisyjnych NO₂ (zanieczyszczenia o najdalszym zasięgu) w odległości maksymalnie do 12 m po stronie prawej drogi (E) od osi przejazdowych jezdni w kierunku prostopadłym do tej osi i 10 m po lewej stronie drogi (W) od osi przejazdowych jezdni w kierunku prostopadłym do tych osi, na odcinku najbardziej niekorzystnym (zał. nr 6).

Szerokość pasa drogowego wynosi od (34 m – odcinek na terenie m. Kraśnika – dzielnica Kwiatkowice) 60 m do 80 m (nie licząc skrzyżowań, tuneli, wiaduktów i estakad). Stąd dla budowanej obwodnicy m. Kraśnik, w prognozie na rok 2010, dopuszczalne zanieczyszczenia stężeń imisyjnych składników spalin samochodowych zamkną się w pasie drogowym na całej długości projektowanej drogi.

6.2.2. Przewidywane zanieczyszczenia klimatu akustycznego

Charakterystyczną cechą każdej drogi, jako źródła liniowego jest jej silny wpływ na klimat akustyczny otoczenia. Ruch pojazdów mechanicznych jest na tyle potężnym źródłem emisji akustycznych, że udział tego hałasu np. w miejskim hałasie „ogółem” sięga 80%, a ponadnormatywny poziom hałasu obejmuje 21% obszaru Polski zamieszkałego przez 33% ludności. Przy ocenie uciążliwości hałasu należy pamiętać, że zjawisko to odbierane jest i wartościowane w sposób subiektywny. Według PZH skala subiektywnych ocen uciążliwości hałasu komunikacyjnego przedstawia się następująco:

- mała uciążliwość $L_{Aeq} < 52 \text{ dB}$
- średnia uciążliwość $52 < L_{Aeq} < 62 \text{ dB}$
- duża uciążliwość $62 < L_{Aeq} < 70 \text{ dB}$
- bardzo duża uciążliwość $L_{Aeq} > 70 \text{ dB}$.

Do oceny klimatu akustycznego służy również skala pomocnicza względem norm zawartych w przepisach prawnych, która przedstawia się następująco:

Lp.	Opis	$L_{Aeq} \text{ [dB]}$	
		pora dnia	pora nocy
1	całkowity komfort akustyczny	< 50	< 40
2	przeciętny komfort akustyczny	50 ÷ 60	40 ÷ 50
3	przeciętne zagrożenie hałasem	60 ÷ 70	50 ÷ 60
4	wysokie zagrożenie hałasem	> 70	> 60

Na hałas pochodzący od ruchu samochodowego w Polsce jest narażonych nie mniej niż 10 mln osób, przy czym rozkład ludności narażonej na hałas drogowy przedstawia się następująco:



(z materiałów R. Kucharskiego - seminarium pt „Ochrona akustyczna w drogownictwie”, Kraków 2006 r.)

W km 4+500 do km 4+750 w odległości kilkudziesięciu metrów od drogi znajduje się gęsta zabudowa zagrodowa m. Pasięka. Od km 5+150 do końca opracowania trasa biegnie przez osiedle m. Kraśnik – Kwiatkowice, kończąc się na projektowanym rondzie (obecnie skrzyżowanie ulic Janowska i Przemysłowa).

W otoczeniu pozostałej części przedmiotowej drogi znajdują się głównie tereny o charakterze rolniczym, lasy, wąwozy.

Teren Zarządcy drogi (pas drogowy) ma średnio szerokość około 34 m w rejonie zabudowy dzielnicy Kraśnika – Kwiatkowice oraz około 60 m w rejonie zabudowy zagrodowej m. Pasięka (w rejonie pozostałych terenów około 80 m, nie licząc skrzyżowań tuneli i estakad).

Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kraśnik [2] dla dr. kraj. głównej ruchu przyspieszonego KDGP-K obowiązują szerokości w liniach rozgraniczających – 45,0 - 30,0 m, zaś minimalne odległości linii zabudowy liczone od zewnętrznej krawędzi jezdni wynoszą:

- 50 m dla budynków mieszkalnych jednokondygnacyjnych,
- 70 m dla budynków mieszkalnych wielokondygnacyjnych,
- 250 m dla budynków szpitali, sanatoriów i innych wymagających ochrony,
- 20 m dla pozostałych obiektów w wyznaczonych obszarach zabudowy,
- 25,0 m dla pozostałych obiektów poza terenami zabudowanymi.

Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kraśnik [3] teren przeznaczony pod wykonanie obwodnicy Kraśnika jest oznaczony symbolem KDK (drogi krajowe), dla których szerokość w liniach rozgraniczających wynosi 80,0 m, zaś minimalne odległości budynków przeznaczonych na pobyt ludzi od krawędzi jezdni dróg wynoszą:

- 50,0 m dla domów mieszkalnych i obiektów usługowych o 1 i 2 kondygnacjach nadziemnych,
- 70,0 m dla domów mieszkalnych i obiektów usługowych o większej liczbie kondygnacji nadziemnych.
- 200,0 m dla szpitali, sanatoriów i innych obiektów wymagających szczególnej ochrony.

Tereny rolnicze i leśne nie są prawnie chronione przed hałasem. Natomiast tereny zabudowy jedno-rodzinnej z usługami, wielorodzinnej i zagrodowej są chronione poziomem równoważnym hałasu 60 dB(A) w godzinach dnia (6.00 – 22.00) i 50 dB(A) w godzinach nocy (22.00 – 6.00), mając na uwadze czas uśredniania 16 h i 8 h (na podstawie rozporządzenia MŚ z dnia 29 lipca 2004 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [14.13]).

Istnieje wiele różnych metod obliczeniowych oceny klimatu akustycznego. W niniejszym Raporcie posłużono się programem „Hałas drogowy”, służącym do prognozowania zasięgu uciążliwości akustycznej dróg. Prognozę wykonano na rok 2010 osobno dla zabudowy w m. Pasięka, a osobno dla zabudowy m. Kraśnika w dzielnicy Kwiatkowice (obecnie skrzyżowanie ulic Janowska i Przemysłowa). Dla dzielnicy Kraśnika Kwiatkowice wykonano obliczenia w trzech wariantach: **A:** prognoza na 2010 rok w przypadku rezygnacji z budowy obwodnicy, **B:** prognoza na 2010 rok w przypadku wybudowania tylko obwodnicy południowej Kraśnika w ciągu drogi krajowej Nr 74, **C:** prognoza na 2010 rok w przypadku wybudowania obwodnicy Kraśnika w ciągu drogi Nr 74 oraz obwodnicy wschodniej Kraśnika w ciągu drogi krajowej S 19 (patrz zał. nr 1). Obliczenia wykonano na podstawie danych teoretycznych otrzymanych od Zamawiającego, wykorzystano „Prognozę ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych” (zał. nr 10), a także „Generalny pomiar ruchu w 2000 roku” (zał. nr 9) opracowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, oraz „Prognozę ruchu 2005/2010/2015/2020 SDR [p/d] opracowane przez Biuro Projektowe DROMEX (zał. nr 11) oraz Wyniki pomiarów hałasu na drogach krajowych w województwie lubelskim w 2005 roku (zał. nr 8).

WARIANT A zabudowa m. Kraśnik - dzielnica Kwiatkowie
(rok 2010 bez obwodnicy – pozostaje stan obecny):

Przewidywane obciążenie ul. Przemysłowej na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	13 200	11 484	1 716	718	215

Przewidywane obciążenie ul. Janowskiej kierunek Kraśnik-Miasto na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	8 200	7 134	1 066	446	134

Przewidywane obciążenie ul. Janowskiej kierunek Rzeszów na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	8 800	7 656	1 144	479	143

Przyjęto 17 % pojazdów ciężkich na podstawie prognoz i pomiarów (zał. nr od 8 do 11).

WARIANT B zabudowa m. Kraśnik - dzielnica Kwiatkowie (rok 2010 po wybudowaniu obwodnicy w ciągu dr. kraj. nr 74), a także dla zabudowy m. Pasieka:

Przewidywane obciążenie obwodnicy m. Kraśnik na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
motocykle	4,8	4,176	0,624	0,261	0,078
samochody osobowe	3393,6	2952,43	441,168	184,527	55,146
samochody dostawcze	628,8	547,056	81,744	34,191	10,218
samochody ciężarowe bez przyczep	240	208,8	31,2	13,05	3,9
samochody ciężarowe z przyczepami	451,2	392,544	58,656	24,534	7,332
autobusy	76,8	66,816	9,984	4,176	1,248
ciągniki	4,8	4,176	0,624	0,261	0,078
RAZEM:	4800	4176	624	261	78

Przewidywane obciążenie ul. Przemysłowej na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	13 200	11 484	1 716	718	215

Przewidywane obciążenie ul. Janowskiej kierunek Kraśnik-Miasto na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	6 400	5 568	832	348	104

Przewidywane obciążenie ul. Janowskiej kierunek Rzeszów na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	8 800	7 656	1 144	479	143

Przewidywane obciążenie na rok 2010 dla projektowanego ronda w miejsce skrzyżowania ulic Janowska i Przemysłowa:

Numery odcinków	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
6	5 900	5 133	767	321	96
7	8 300	7 221	1 079	452	135
8	5 100	4 437	663	278	83
9	8 300	7 221	1 079	452	135
10	1 700	1 479	221	93	28
11	8 300	7 221	1 079	452	135
12	3 900	3 393	507	212	64
13	8 300	7 221	1 079	452	135

Przyjęto 17 % pojazdów ciężkich dla odcinków na rondzie i dojazdach z ulic Janowskiej i Przemysłowej na podstawie prognoz i pomiarów (zał. nr od 8 do 11).

**WARIANT C zabudowa m. Kraśnik - dzielnica Kwiatkowiec
(rok 2010 po wybudowaniu obwodnic: w ciągu dr. kraj. nr 74 i w ciągu drogi S 19):**

Przewidywane obciążenie obwodnicy m. Kraśnik na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	1 000	870	130	55	17

Przewidywane obciążenie ul. Przemysłowej na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	3 980	3 463	518	217	65

Przewidywane obciążenie ul. Janowskiej kierunek Kraśnik-Miasto na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	6 400	5 568	832	348	104

Przewidywane obciążenie ul. Janowskiej kierunek Rzeszów na rok 2010:

Kategoria pojazdów	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
RAZEM:	3 020	2 628	393	165	49

Przewidywane obciążenie na rok 2010 dla projektowanego ronda w miejsce skrzyżowania ulic Janowska i Przemysłowa:

Numery odcinków	Szt./d	Szt./16 h dnia	Szt./8 h nocy	Szt./h dnia	Szt./h nocy
6	220	192	29	12	4
7	3 420	2 976	445	186	56
8	1 620	1 410	211	88	27
9	3 800	3306	494	207	62
10	2 280	1 984	297	124	37
11	3 780	3 289	492	206	62
12	3 100	2697	403	169	51
13	3 420	2 976	445	186	56

Przyjęto 17 % pojazdów ciężkich dla odcinków na rondzie i dojazdach z ulic Janowskiej i Przemysłowej na podstawie prognoz i pomiarów (zał. nr od 8 do 11).

Wykonano obliczenia dla dwóch wariantów:

- Wariant 1 – pora dnia,
- Wariant 2 – pora nocy.

Program „Hałas drogowy 4.0” służy do prognozowania poziomu dźwięku w bezpośrednim otoczeniu dróg na podstawie danych teoretycznych lub empirycznych. W tym przypadku (z uwagi na brak danych empirycznych) posłużono się danymi teoretycznymi uzyskanymi od Zamawiającego, od Projektanta oraz na podstawie własnych danych po wizji lokalnej w terenie.

Prognozowanie emisji hałasu w sieci punktów recepcyjnych na podstawie znajomości parametrów geometrycznych źródeł (dróg) oraz ich parametrów akustycznych, jak również geometrii najbliższego otoczenia źródła jest oparte o metody wypracowane przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie.

Przyjęty w programie przestrzenny układ współrzędnych, zbliżony jest do układu współrzędnych geograficznych (geodezyjnych) i obejmuje:

- oś x zwróconą w kierunku wschodnim (E)
- oś y zwróconą w kierunku północnym (N)
- oś z zwróconą w kierunku prostopadłym do terenu „w górę”.

Dane x, y, z wpisywane są w metrach [m].

Z uwagi na pewne ograniczenia programu, co do ilości wpisywanych cyfr – jako danych geometrycznych, współrzędne „x” i „y” są zgodne z współrzędnymi geodezyjnymi, ale jedynie w zakresie czterech ostatnich cyfr przed przecinkiem i dwóch cyfr po przecinku tj., jeżeli współrzędne geodezyjne dla danego punktu wynoszą np.: x = 4728223.4684, y = 5546124.8563, to do programu „Hałas drogowy” wpisane zostaną:

x = 8223.47, y = 6124.86.

Podobnie wygląda sytuacja ze współzrędnymi wysokościowymi „z”. Można wpisywać rzędne wysokości w metrach nad poziomem morza, jednak tylko w zakresie dwóch cyfr przed przecinkiem i jednej cyfry po przecinku.

Stąd rozpatrując dane przedsięwzięcie drogowe, wybrany zostaje najniższy punkt rejonu tego przedsięwzięcia, ewentualnie najniższa warstwica (tu: wysokość **209,00 m n.p.m.** – dla zabudowy m. Pasieka oraz: wysokość **203,5 m n.p.m.** – dla zabudowy rejonu skrzyżowania ulic Janowska Przemysłowa dzielnicy Kraśnika - Kwiatkowice) i te punkty zostają ustanowione jako **poziomy odniesienia = 0,0 m**, od których budowana jest „w górę” sytuacja wysokościowa w terenie (dla dwu osobnych sytuacji rzecz jasna).

Należy nadmienić, że zamodelowano w programie Hałas drogowy jedynie obszary chronione przed hałasem (tam gdzie znajduje się zabudowa zagrodowa m. Pasieka oraz rejon skrzyżowania ulic Janowska – Przemysłowa w dzielnicy Kraśnika - Kwiatkowice), nie wykonuje się obliczeń dla terenów o charakterze rolniczym i lasów, stąd brak jest mapy akustycznej dla całego przedmiotowego odcinka budowanej obwodnicy.

Dane niezbędne do symulacji komputerowych w programie: „Hałas drogowy 4.0” są następujące:

ZABUDOWA ZAGRODOWA M. PASIEKA – fragment I:

Odcinki:

Z uwagi na ukształtowanie projektowanej niwelety nawierzchni drogowej (łuki poziome i pionowe) oraz deniwelacji terenu otaczającego przedsięwzięcie, projektowany fragment drogi podzielono na 7 odcinków (pomiędzy odcinkiem nr 1 i 2 znajduje się tunel pod ul. Pasieczną, z którego nie będzie wydostawał się hałas). Dla każdego odcinka (zgodnie z powyższymi zasadami) wpisano współrzędne w osi drogi projektowanej: x_1 , y_1 , z_1 (początku odcinka) oraz x_2 , y_2 , z_2 (końca odcinka), dalej kolejno: ilość pasów ruchu [szt], szerokość jednego pasa ruchu [m], szerokość pasa rozdzielającego (jeśli taki występuje, tu: brak) [m]. Ponadto dla wariantu 1: pory dnia i wariantu 2: pory nocy są wpisywane dane kolejno: natężenie ruchu [poj/godz], prędkość projektowa [km/godz], procent pojazdów ciężkich [%].

Budynki:

W najbliższym otoczeniu fragmentu I planowanego przedsięwzięcia (w zakresie mapy do celów projektowych) zlokalizowano, a potem zamodelowano w programie „Hałas drogowy” 14 budynków.

Dla każdego budynku podawane są współrzędne x_1 , y_1 , x_2 , y_2 , x_3 , y_3 , x_4 , y_4 czterech rogów prostokąta, stanowiącego rzut z góry na dany budynek. Podawane są również: rzędna posadowienia budynku h_0 [m] liczona od przyjętego w programie „Hałas drogowy” poziomu odniesienia 0,0 m (= w rzeczywistości 209,0 m n.p.m.) oraz rzędna dachu budynku również od przyjętego poziomu odniesienia.

W poniższej tabeli podane są dane dotyczące budynków wraz z rzędnymi w metrach nad poziomem morza, obliczonymi, jako:

- rzędna h_0 liczona od przyjętego poziomu odniesienia + 209,0 m n.p.m. = rzędna w m n.p.m.;
- oraz wysokość budynku rozumianą jako różnicę pomiędzy rzędną dachu budynku h i rzędną posadowienia budynku h_0 .

Ponadto założono, że:

- wysokość budynku jednokondygnacyjnego podpiwniczonego wynosi: 3,5 m,
- niepodpiwniczonego: 3,0 m,
- zaś dwukondygnacyjnego 5,5 m (3,0 m parter i po 2,5 m na każdą kolejną kondygnację).

W poniższej tabeli podano dane budynków:

Nr	Przeznaczenie budynku	Hość kondygnacji	Rzędna posadowienia budynku „ h_0 ” względem przyjętego poziomu odniesienia = 0,0 [m]	Rzędna posadowienia budynku [m n.p.m.]	Rzędna dachu budynku „ h ” względem przyjętego poziomu odniesienia = 0,0 [m]	Rzędna dachu budynku [m n.p.m.]	Wysokość budynku [m]	Uwagi
1	mieszkalny	2	17,2	226,2	22,7	231,7	5,5	zabudowa m. Pasieka
2	gospodarczy	1	17,0	226,0	20,0	229,0	3,0	
3	mieszkalny	1	16,5	225,5	20,0	229,0	3,5	
4	mieszkalny	1	4,0	213,0	7,5	216,5	3,5	
5	gospodarczy	1	4,0	213,0	7,0	216,0	3,0	
6	mieszkalny	1	12,7	221,7	16,2	225,2	3,5	
7	gospodarczy	1	13,0	222,0	16,0	225,0	3,0	
8	gospodarczy	1	14,0	223,0	17,0	226,0	3,0	
9	mieszkalny	1	15,5	224,5	19,0	228,0	3,5	
10	mieszkalny	2	15,0	224,0	20,5	229,5	5,5	
11	mieszkalny	2	17,0	226,0	22,5	231,5	5,5	
12	mieszkalny	2	17,0	226,0	22,5	231,5	5,5	
13	gospodarczy	1	17,2	226,2	20,2	229,2	3,0	
14	gospodarczy	1	18,2	227,2	21,2	230,2	3,0	

Z uwagi na fakt, że obwodnica biegnie w tunelu pod ul. Pasieczną w rejonie zabudowy m. Pasieka oraz, że zasięg izofon nie przekracza tu granic pasa drogowego (patrz zał. nr 7), nie wykonuje się dodatkowych obliczeń w punktach obserwacji.

ZABUDOWA DZIELNICY KWIATKOWICE M. KRAŚNIK – fragment II:

Odcinki:

Z uwagi na ukształtowanie projektowanej niwelety nawierzchni drogowej (łuki poziome i pionowe) oraz deniwelacji terenu otaczającego przedsięwzięcie, projektowany fragment drogi podzielono na 24 odcinki. Dla każdego odcinka (zgodnie z powyższymi zasadami) wpisano współrzędne w osi drogi projektowanej: x_1, y_1, z_1 (początku odcinka) oraz x_2, y_2, z_2 (końca odcinka), dalej kolejno: ilość pasów ruchu [szt], szerokość jednego pasa ruchu [m], szerokość pasa rozdzielającego (jeśli taki występuje) [m]. Ponadto dla wariantu 1: pory dnia i wariantu 2: pory nocy są wpisywane dane kolejno: natężenie ruchu [poj/godz], prędkość projektowa [km/godz], procent pojazdów ciężkich [%].

Budynki:

W najbliższym otoczeniu fragmentu II planowanego przedsięwzięcia (w zakresie mapy do celów projektowych) zlokalizowano, a potem zamodelowano w programie „Hałas drogowy” 43 budynki. Dla każdego budynku podawane są współrzędne $x_1, y_1, x_2, y_2, x_3, y_3, x_4, y_4$ czterech rogów prostokąta, stanowiącego rzut z góry na dany budynek. Podawane są również: rzędna posadowienia budynku h_0 [m] liczona od przyjętego w programie „Hałas drogowy” poziomu odniesienia 0,0 m (= w rzeczywistości 203,5 m n.p.m.) oraz rzędna dachu budynku również od przyjętego poziomu odniesienia. W poniższej tabeli podane są dane dotyczące budynków wraz z rzędnymi w metrach nad poziomem morza, obliczonymi, jako:

- rzędna h_0 liczona od przyjętego poziomu odniesienia + 203,5 m n.p.m. = rzędna w m n.p.m.;
- oraz wysokość budynku rozumianą jako różnicę pomiędzy rzędną dachu budynku h i rzędną posadowienia budynku h_0 .

Ponadto założono, że:

- wysokość budynku jednokondygnacyjnego podpiwniczonego wynosi: 3,5 m,
- niepodpiwniczonego: 3,0 m,
- zaś dwukondygnacyjnego 5,5 m (3,0 m parter i po 2,5 m na każdą kolejną kondygnację).

W poniższej tabeli podano dane budynków fragmentu II:

Nr	Przeznaczenie budynku	Hość kondygnacji	Rzędna posadowienia budynku „ h_0 ” względem przyjętego poziomu odniesienia = 0,0 [m]	Rzędna posadowienia budynku [m n.p.m.]	Rzędna dachu budynku „ h ” względem przyjętego poziomu odniesienia = 0,0 [m]	Rzędna dachu budynku [m n.p.m.]	Wysokość budynku [m]	Uwagi
1	mieszkalny	2	0,0	203,5	5,5	209,0	5,5	
2	gospodarczy	1	0,3	203,8	3,3	206,8	3,0	altana
3	gospodarczy	1	0,5	204,0	3,5	207,0	3,0	altana
4	gospodarczy	1	0,5	204,0	3,5	207,0	3,0	
5	gospodarczy	1	0,5	204,0	3,5	207,0	3,0	
6	gospodarczy	1	0,5	204,0	3,5	207,0	3,0	zabudowania ciepłowni
7	gospodarczy	1	0,5	204,0	3,5	207,0	3,0	
8	mieszkalny	2	0,8	204,3	6,3	209,8	5,5	
9	gospodarczy	1	0,4	203,9	3,4	206,9	3,0	
10	mieszkalny	2	0,8	204,3	6,3	209,8	5,5	
11	gospodarczy	1	0,8	204,3	3,8	207,3	3,0	
12	gospodarczy	1	0,3	203,8	3,3	206,8	3,0	
13	gospodarczy	1	0,3	203,8	3,3	206,8	3,0	
14	mieszkalny	2	0,3	203,8	5,8	209,3	5,5	
15	gospodarczy	1	0,2	203,7	3,2	206,7	3,0	
16	mieszkalny	1	0,3	203,8	3,8	207,3	3,5	
17	mieszkalny	1	0,4	203,9	3,9	207,4	3,5	
18	gospodarczy	1	0,4	203,9	3,4	206,9	3,0	
19	gospodarczy	1	0,5	204,0	3,5	207,0	3,0	
20	gospodarczy	1	0,5	204,0	3,5	207,0	3,0	
21	mieszkalny	2	0,6	204,1	6,1	209,6	5,5	
22	mieszkalny	2	1,5	205,0	7,0	210,5	5,5	

Nr	Przeznaczenie budynku	Ilość kondygnacji	Rzędna posadowienia budynku „h ₀ ” względem przyjętego poziomu odniesienia = 0,0 [m]	Rzędna posadowienia budynku [m n.p.m.]	Rzędna dachu budynku „h” względem przyjętego poziomu odniesienia = 0,0 [m]	Rzędna dachu budynku [m n.p.m.]	Wysokość budynku [m]	Uwagi
23	mieszkalny	1	1,2	204,7	4,7	208,2	3,5	
24	gospodarczy	2	1,2	204,7	6,2	209,7	5,0	
25	gospodarczy	1	1,2	204,7	4,2	207,7	3,0	
26	gospodarczy	1	1,2	204,7	4,2	207,7	3,0	
27	mieszkalny	2	1,0	204,5	6,5	210,0	5,5	
28	gospodarczy	1	0,9	204,4	3,9	207,4	3,0	
29	gospodarczy	1	0,9	204,4	3,9	207,4	3,0	
30	mieszkalny	1	3,8	207,3	7,3	210,8	3,5	
31	mieszkalny	2	4,5	208,0	10,0	213,5	5,5	
32	mieszkalny	1	3,8	207,3	7,3	210,8	3,5	
33	mieszkalny	1	3,0	206,5	6,5	210,0	3,5	
34	gospodarczy	1	3,8	207,3	6,8	210,3	3,0	
35	gospodarczy	1	3,8	207,3	6,8	210,3	3,0	
36	gospodarczy	1	3,2	206,7	6,2	209,7	3,0	
37	mieszkalny	2	3,0	206,5	8,5	212,0	5,5	
38	mieszkalny	2	3,7	207,2	9,2	212,7	5,5	
39	mieszkalny	2	3,7	207,2	9,2	212,7	5,5	
40	mieszkalny	1	3,7	207,2	7,2	210,7	3,5	
41	gospodarczy	1	5,1	208,6	8,1	211,6	3,0	
42	mieszkalny	2	5,8	209,3	11,3	214,8	5,5	
43	mieszkalny	2	6,7	210,2	12,2	215,7	5,5	

Punkty obserwacji

Z uwagi na fakt, że teren rejonu obliczeń charakteryzuje się znacznym pofałdowaniem oraz, że izofony hałasu równoważnego dla pory dnia i nocy dosięgają linii zabudowy, stąd dla najbliższych budynków wprowadzono 27 punktów obserwacji zlokalizowanych na wysokości okien tych budynków (w przypadku dwu lub więcej kondygnacji, na wysokości pierwszej i ostatniej kondygnacji), w odległości około 1,0 m od tych okien (budynki znajdujące się najbliżej drogi).

Punkty obserwacji przedstawione są również wraz z wysokością dźwięku równoważnego [dB] na mapach oraz na wydruku wyników dla punktów obserwacji (zał. nr 7).

W poniższej tabeli podaje się dane punktów obserwacji:

Nr punktu obserwacji	Nr budynku, przed którym znajduje się punkt obserwacji	Rzędna wysokość punktu obserwacji względem przyjętego poziomu odniesienia = 0,0 [m]	Rzędna wysokość punktu obserwacji [m n.p.m.]	Wysokość usytuowania punktu obserwacji licząc od poziomu terenu w miejscu lokalizacji punktu [m]	Uwagi
1	33	5,0	208,5	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
2	32	5,8	209,3	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
3	31	6,5	210,0	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
4	31	8,5	212,0	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji
5	42	7,8	211,3	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
6	42	9,8	213,3	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji
7	43	8,7	212,2	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
8	43	10,7	214,2	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji
9	39	5,7	209,2	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
10	39	7,7	211,2	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji
11	32	5,8	209,3	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
12	32	5,8	209,3	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
13	33	5,0	208,5	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
14	33	5,0	208,5	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
15	21	2,6	206,1	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
16	21	4,6	208,1	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji
17	10	2,8	206,3	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
18	10	4,8	208,3	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji

19	8	2,8	206,3	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
20	8	4,8	208,3	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji
21	8	2,8	206,3	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
22	27	3,0	206,5	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
23	27	5,0	208,5	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji
24	27	3,0	206,5	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
25	23	3,2	206,7	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji
26	22	5,5	209,0	4,0	Wysokość okien drugiej kondygnacji
27	22	3,5	207,0	2,0	Wysokość okien pierwszej kondygnacji

Pozostałe dane potrzebne do symulacji komputerowych zamieszczono na wydrukach danych (zał. nr 7).

Obliczenia zostały przeprowadzone w siatce punktów recepcyjnych w rejonie zabudowy m. Pasieka oraz w rejonie zabudowy m. Kraśnik – dzielnica Kwiatkowie. Z uwagi na fakt, że obliczenia w siatce punktów recepcyjnych muszą być przeprowadzane na jednej wysokości (przekrojem poziomym), a w przypadku rejonu skrzyżowania ulic Janowska i Przemysłowa dzielnicy Kraśnika – Kwiatkowie – sytuacja w terenie jest skomplikowana pod względem wysokościowym, a także w rejonie tej zabudowy doszło do przekroczeń hałasu dopuszczalnego, obliczenia zostały przeprowadzone także dla 27 punktów obserwacji (dla najbliższych drodze budynków w m. Kraśnik – dzielnica Kwiatkowie), rezultaty, czego obrazują mapy oraz wydruki wyników – zał. nr 7. Dla zabudowy dzielnicy Kraśnika - Kwiatkowie obliczenia przeprowadzono dla 3 sytuacji : **wariant A** – prognoza na rok 2010 jeśli budowa obwodnicy nie doszłaby do skutku; **wariant B** – prognoza na rok 2010, jeśli zostałaby wybudowana tylko obwodnica południowa Kraśnika w ciągu drogi krajowej Nr 74; **wariant C** – prognoza na rok 2010 jeśli zostałyby wybudowane obie obwodnice: południowa w ciągu dr. kraj. Nr 74 i wschodnia w ciągu drogi S19 (patrz zał. nr 1).

Jak wynika z „Wydruku wyników” (załącznik nr 7), w rejonie **zabudowy zagrodowej miejscowości Pasieka** w prognozie na rok 2010 wartości dopuszczalne hałasu równoważnego dla pory dnia i nocy mieszczą się w granicach pasa drogowego, co jest jasne, ponieważ obwodnica biegnie tu głębokim wykopem oraz częściowo w tunelu długości około 55,0 m pod ul. Pasieczną (co dodatkowo zminimalizuje hałas).

W rejonie **zabudowy m. Kraśnik – dzielnica Kwiatkowie** w prognozie na rok 2010 z „Wydruków wyników” widać wyraźnie, że najmniej korzystna pod względem przekroczeń hałasu dopuszczalnego jest sytuacja, polegająca na pozostawieniu stanu istniejącego bez wybudowania obwodnicy, zaś najbardziej korzystna sytuacja z wybudowaniem obydwu obwodnic (zał. nr 1).

WARIANT A

„Wydruk wyników dla punktów obserwacji” pokazuje nam, że pozostawienie stanu obecnego to w roku 2010, w rejonie zabudowy mieszkalnej (na poziomie okien budynków), wartość hałasu równoważnego sięgająca **w porze dnia od 56,7 dB do 71,9 dB**, a **w porze nocy od 51,9 dB do 67,2 dB**. Wartości dopuszczalne hałasu równoważnego (14.14) wynoszą odpowiednio **dla pory dnia 60 dB**, **dla pory nocy 50 dB**. Wynika stąd, że w większości punktów obserwacji będzie przekroczony hałas dopuszczalny w porze dnia w 22 z 27 punktów od **0,2 dB do 11,9 dB**, a w porze nocy we wszystkich 27 punktach od **1,9 dB do 17,2 dB**.

WARIANT B

Po wybudowaniu obwodnicy południowej w ciągu drogi krajowej Nr 74 (oceniwana inwestycja), uspokojenie ruchu poprzez przebudowę skrzyżowania ulic Janowska i Przemysłowa na rondo (co zdecydowanie zminimalizuje prędkości i poprawi płynność ruchu) oraz zmiana rozkładu natężeń ruchu pojazdów, poprawi sytuację akustyczną w rejonie zabudowy mieszkalnej dzielnicy Kraśnika – Kwiatkowie w stosunku do stanu obecnego. Wartości hałasu równoważnego w rejonie zabudowy wyniosą **w porze dnia od 58,1 dB do 69,9 dB**, **w porze nocy od 53,2 dB do 64,9 dB**. Przekroczenia wystąpią w porze dnia w 19 z 27 punktów obserwacji wynosząc od **0,3 dB do 9,9 dB**, zaś w porze nocy we wszystkich punktach od **3,2 dB do 14,9 dB**.

Przy czym w porze dnia w 23 punktach z 27 (przy 10 budynkach z 12 badanych) ulegnie zmniejszeniu wartość hałasu równoważnego w porównaniu do sytuacji bez budowy obwodnicy, o wartość od **0,1 dB do 2,8 dB**, a w 4 punktach (2 budynki) wartość ta ulegnie zwiększeniu o wartość odpowiednio: 0,9 dB (punkt 20), 2,3 dB (punkt 21), 1,5 dB (punkt 22) i 1,0 dB (punkt 23). Podobnie wygląda sytuacja w porze nocy, gdzie również w 23 punktach z 27 rozważanych (przy 10 budynkach z 12 badanych) ulegnie zmniejszeniu wartość hałasu równoważnego w porównaniu do sytuacji bez budowy obwodnicy o wartość od **0,1 dB do 3,3 dB**, a w 4 punktach (2 budynki) wartość ta ulegnie zwiększeniu o wartość odpowiednio: 0,6 dB (punkt 20), 2,2 dB (punkt 21), 1,3 dB (punkt 22) i 0,7 dB (punkt 23).

Z powyższych wynika, że ogólnie dla całej zabudowy dzielnicy Kwiatkowice usytuowanej przy skrzyżowaniu ulic Janowska i Przemysłowa – budowa obwodnicy południowej przyniesie poprawę sytuacji akustycznej w perspektywie roku 2010. Jedynie dla budynków nr 8 i 27 od strony obwodnicy ulegnie nieznaczному pogorszeniu sytuacja akustyczna, jednak jej wartość mieści się w granicach błędu obliczeniowego. Należy także wziąć pod uwagę fakt, że omawiane przedsięwzięcie ma za zadanie wyprowadzić ruch tranzytowy z centrum m. Kraśnika, a co za tym idzie zmniejszyć hałas i zanieczyszczenie powietrza w mieście, co z pewnością nastąpi po wybudowaniu obwodnicy.

WARIANT C

Najkorzystniejszy rzecz jasna byłaby wariant polegający na wybudowaniu obydwu obwodnic: południowej w ciągu drogi krajowej Nr 74 i wschodniej w ciągu drogi S19 (patrz zał. nr 1). Wówczas w porównaniu z wariantem bez budowy obwodnic w ogóle (pozostawienie stanu istniejącego), jak również w porównaniu z wariantem z budową jednej obwodnicy południowej – w perspektywie roku 2010 – sytuacja akustyczna rejonu zabudowy dzielnicy Kraśnika Kwiatkowice uległaby znacznemu polepszeniu.

Wartości hałasu równoważnego w rejonie zabudowy wyniosłyby **w porze dnia od 53,6 dB do 66,0 dB, a w porze nocy od 48,6 dB do 60,8 dB**. Przekroczenia wystąpiłyby w porze dnia w 14 z 27 punktów obserwacji wynosząc od **1,1 dB do 6,0 dB**, zaś w porze nocy w 24 z 27 punktów obserwacji wynosząc od **0,4 dB do 10,8 dB**.

Przy czym w porze dnia i nocy we wszystkich 27 punktach (przy wszystkich 12 budynkach badanych) uległoby zmniejszeniu wartości hałasu równoważnego w porównaniu do sytuacji bez budowy obwodnic, o wartość w porze dnia od **1,7 dB do 7,0 dB**, zaś w porze nocy od **1,7 dB do 7,3 dB**.

W przypadku realizacji wariantu C, rozpatrywany fragment drogi obwodnicy południowej wraz z rondem byłby jedynie jezdnią dojazdową do obwodnicy właściwej, z dzielnicy miasta Kraśnika - Kwiatkowice.

Zgodnie z rozporządzeniem MŚ z dnia 9 stycznia 2002 r. w sprawie wartości progowych poziomów hałasu [14.19], rejon ten nie będzie zaliczany do terenów zagrożonych hałasem, gdzie poziom hałasu od drogi w rejonie zabudowy mieszkaniowej przekracza 75 dB w porze dnia i 67 dB w porze nocy, w przypadku realizacji wariantu B lub C. Jeśli natomiast pozostawiono by stan istniejący, wówczas w porze nocy na rok 2010 wartość hałasu równoważnego może osiągnąć lub nawet przekroczyć 67 dB.

Należy jednak liczyć się z faktem, że wykorzystywany w programie H_DROG model matematyczno-fizyczny jest pewnym uproszczeniem rzeczywistej sytuacji akustycznej w terenie. Stąd wyniki obliczeń emisji hałasu dla roku 2010, mogą różnić się w pewnym zakresie (różnice rzędu kilku decybeli) od sytuacji, która wystąpi w rzeczywistości. Stąd proponuje się wykonać analizę porealizacyjną i na jej podstawie (rzeczywiste pomiary hałasu) przedsięwziąć odpowiednie środki minimalizujące hałas w rejonie zabudowy.

Propozycje możliwych rozwiązań przedstawiono w rozdziale 6.2.9.

6.2.3. Przewidywane zanieczyszczenia środowiska odpadami

W okresie eksploatacji obwodnicy będą powstawały odpady stałe ze sprzątania jezdni. Będą to głównie odpady typu komunalnego i osady (z urządzeń podczyszczających wody deszczowe oraz zbiorników sedymentacyjno - odparowujących) o charakterze mineralno - organicznym lekko zanieczyszczone materiałami petrochemicznymi, związkami metali ciężkich itp., z którymi należy postąpić zgodnie z odpowiednimi przepisami w tej materii [14.7 i 43.20]. Wywożone będą na składowisko odpadów w ramach systematycznych lub okresowych porządków w obrębie pasa drogowego. Z odpadami związanymi z utrzymaniem oświetlenia drogi (rejon początku inwestycji – skrzyżowanie z drogą krajową nr 74 oraz rejon ronda Janowska – Przemysłowa) należy postąpić zgodnie z odpowiednimi przepisami w tej materii [14.7 i 14.20].

Minimalizacja wpływu odpadów na powierzchnię ziemi będzie głównie kwestią regularnego utrzymywania porządku i czystości na drodze, obiektach inżynierskich oraz ich otoczeniu.

Odpadami będą także usuwane w pasie drogowym suche i zagrażające bezpieczeństwu gałęzie, konary lub całe drzewa. Powstawanie tych odpadów nie stanowi problemu z ich gospodarczym wykorzystaniem. Odpady związane z koszeniem poboczy i skarp będą podlegały naturalnym procesom humifikacji i mineralizacji w miejscu ich powstania.

6.2.4. Przewidywane oddziaływanie zanieczyszczeń na powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych oraz na klimat, krajobraz i biocenozy

Mimo istotnej ingerencji w otwarty krajobraz rolniczy z elementami użytków ekologicznych, ubytki

i przebudowa dotychczasowego krajobrazu kompensowane będą otwarciem nowych, atrakcyjnych perspektyw na malownicze położenie Kraśnika, niedostrzeganych z dotychczasowych układów komunikacyjnych.

Przyjęte rozwiązania projektowe pod warunkiem ich poprawnego wykonania na etapie budowy, pozwolą na zachowanie najcenniejszych siedlisk biocenotycznych, a dzięki zastosowanym rozwiązaniom ekoinżynierskim w obiektach towarzyszących obwodnicy (estakady, przepusty z systemem naprowadzającym dla gadów, płazów i małych zwierząt) utrzymana będzie ciągłość ekosystemów i bezpieczna migracja gatunków.

Intoksykacja środowiska glebowo-gruntowego i biocenozy produktami spalania paliw napędowych oraz środkami zimowego utrzymania nawierzchni będzie się zamykała w pasie około 15 m od osi przejazdu pojazdów. Równocześnie w pasie tym będzie postępował proces przystosowania lub wymiany gatunków w miarę zachodzących zmian środowiska geochemicznego poziomu glebowego.

Projektowane działania inżynierskie nie wnoszą dodatkowego czynnika zwiększającego ryzyko wystąpienia zjawisk geodynamicznych, a wręcz spowodowana rozwiązaniami inżyniersko-hydrologicznymi segmentacja lokalnych zlewni zmniejszy zagrożenie erozją w tym rejonie. Właściwe wykonanie rowów odwodnieniowych i przepustów, uniemożliwiających wzmożoną infiltrację i stagnację wody w rejonie korpusu drogowego zmniejszą ryzyko deformacji ekspansywnych podłoża (pęcznienie, skurcz, wysadzinowość).

6.2.5. Przewidywane oddziaływanie zanieczyszczeń na wody powierzchniowe i podziemne

Projektowany zakres inwestycji nie zmienia radykalnie reżimu wód powierzchniowych ani nie odślaniania horyzontów wód gruntowych i podziemnych. Użytkowanie drogi powodować może zanieczyszczenia zawiesiną mineralną i mineralno-organiczną oraz w mniejszym stopniu substancjami ropopochodnymi z niekontrolowanych wycieków z pojazdów i chlorkami z zimowego utrzymania drogi w stopniu nie większym od istniejącego obecnie w pasie drogi nr 74, z tym, że będą one stabilizowane w obrębie systemu odwodnienia, podczyszczania i odparowania wód deszczowych. Będą one podlegały utylizacji w ramach okresowych konserwacji tych urządzeń.

Zgodnie z rozporządzeniem MŚ w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego [14.11] wprowadzane do wód lub do ziemi wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z powierzchni szczelnej dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klasy G, w ilości jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha, nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających:

- 100 mg/l zawiesin ogólnych,
- 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych [14.11].

Zgodnie z „Wytocznymi prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” [13], podstawą, których stały się wyniki badań stężeń zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych, przeprowadzone w roku 2005 na sieci dróg krajowych w Polsce przez Oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, prognozowanie stężeń ZO i węglowodorów ropopochodnych przedstawia się następująco:

ZAWIESINA OGÓLNA:

Prognozowanie ZO w ściekach z dróg zamiejskich dla przekrojów dróg jednojezdniowych dwupasowych na wylotach systemów kanalizacyjnych bez stosowania urządzeń podczyszczających, można przeprowadzić na podstawie obliczeń - wzór opisujący zależność pomiędzy stężeniem zawiesin ogólnej a natężeniem ruchu:

$$S_{ZO} = 0,718 * Q^{0,529} \text{ [mg/l]}, \text{ gdzie}$$

S_{ZO} – stężenie zawiesiny ogólnej w ściekach z dróg krajowych [mg/l];

Q – dobowe natężenie ruchu (ŚDR) w zakresie od 1000 do 17500 pojazdów/dobę [P/d].

Stąd dla obwodnicy Kraśnika prognoza na rok 2010 wyniesie:

$$S_{ZO} = 0,718 * 4800^{0,529} = 63,61 \text{ mg/l}$$

WĘGLOWODORY ROPOPOCHODNE:

Na podstawie przeprowadzonych badań stężeń węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych w Polsce, stwierdzono, że ilości zaobserwowane w większości wyników badań są śladowe [13]. Wieleletnie badania Instytutu Ochrony Środowiska w Warszawie, potwierdzają te dane, stwierdzając, że stężenie substancji ropopochodnych w wodach opadowych z dróg jest mniejsze od 10 mg/l. Zgodnie z „Wytycznymi...” [13] w prognozach dla odcinków zamiejskich dróg krajowych przy małej wrażliwości terenu i odbiorników można przyjmować, że stężenie węglowodorów ropopochodnych jest mniejsze niż wartość dopuszczalna 15 mg/l, zaś w przypadku występowania wrażliwego terenu lub odbiornika należy przyjąć, że zagrożenie i zanieczyszczenie węglowodorami ropopochodnymi może nastąpić nawet przy najmniejszym ich stężeniu, co powoduje zastosowanie odpowiednio skutecznych urządzeń zatrzymujących i podczyszczających węglowodory ropopochodne.

Stąd dla **obwodnicy Kraśnika**, w obszarach o dużej wrażliwości (obszar ochrony wód podziemnych, obszary źródliskowe) zaprojektowano urządzenia odwodnienia (rowy szczelne, muldy, kanalizacja), w tym urządzenia podczyszczające (piaskowniki i separatory) o sprawności:

- ZO – 90%,
- węglowodory ropopochodne 95 % (zgodnie z danymi producenta).

Ponadto wody opadowe z urządzeń podczyszczających odprowadzane są w terenie wrażliwym do zbiorników szczelnych odparowujących (zbiornik nr 3 – patrz zał. nr 2).

Jak widać z powyższych prognoz, stężenie zawiesiny ogólnej wynosi mniej niż wartość dopuszczalna: 63,61 mg/l < 100 mg/l, zaś przy zastosowaniu urządzeń podczyszczających (piaskowniki i separatory), wyniesie około 7 mg/l, zaś węglowodory ropopochodne także nie przekroczą stężeń dopuszczalnych na wylotach z urządzeń podczyszczających.

Realizacja planowanego skanalizowania wód spływowych z rejonu pasa drogowego wyposażonego w urządzenia podczyszczające i retencjonujące o charakterze odparowującym oraz poprawy przepływów w obrębie istniejących cieków, zdecydowanie ograniczy niekontrolowane przepływy i infiltrację zanieczyszczonych wód oraz wydatnie może ograniczać potencjalne sytuacje awaryjne związane z powierzchniowymi rozlewami przewożonych w ruchu drogowym paliw oraz innych substancji szkodliwych i niebezpiecznych. Wykonanie tych urządzeń poza strefą ochrony pośredniej zewnętrznej ujęcia „Głęboka” wykluczy niekontrolowane zanieczyszczenie strefy aeracji obszaru zasobowego (leja depresji) i bezpośredniego rejonu studni eksploatacyjnych.

6.2.6. Przewidywane oddziaływanie na ludzi

Wykonanie obwodnicy zdecydowanie poprawi standard komunikacyjny dla pojazdów i uczestników ruchu pieszego w obrębie miejskiego przebiegu drogi nr 74, zwiększy bezpieczeństwo powszechne a także zmniejszy oddziaływania hałasowe i zanieczyszczenia powietrza w rejonie zabudowy m. Kraśnika w wyniku przeniesienia części ruchu na obwodnicę (szczególnie ruchu tranzytowego). W ramach projektu obwodnicy zaprojektowano bezkolizyjne przejścia dróg lokalnych (gminnych i powiatowych). Nie bez znaczenia dla okolicznych mieszkańców i uczestników ruchu będzie poprawa funkcjonalności komunikacyjnej tego rejonu o znaczeniu ponad regionalnym.

6.2.7. Przewidywane oddziaływanie na dobra materialne i kultury, w tym zabytki

Nie dostrzega się takich oddziaływań. Ulegnie zmniejszeniu oddziaływanie (drżania, emisje zanieczyszczeń powietrza i zasolenie) drogi nr 74 na zabytkową substancję staromiejskiej części m. Kraśnika.

6.2.8. Monitoring środowiska

Na etapie eksploatacji, zgodnie z art. 175 prawa ochrony środowiska [14.6] Zarządzający drogą (tu: GDDKiA) jest zobowiązany do okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją drogi. Stąd okresowe pomiary powinny być wykonywane przez Zarządcę drogi zgodnie z odpowiednimi przepisami w tej materii.

6.2.9. Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko

Z uwagi na fakt, że prognozowane na 2010 rok zanieczyszczenia atmosferyczne etapu eksploatacji zamkną się w granicach pasa drogowego obwodnicy (patrz rozdział 6.2.1) – nie przewiduje się działań w tym zakresie.

W rejonie zabudowy mieszkalnej m. Pasieka nie przewiduje się przekroczeń hałasu równoważnego od projektowanej obwodnicy, stąd brak propozycji działań w tym zakresie.

W rejonie zabudowy mieszkalnej dzielnicy Kraśnika – Kwiatkowice:

- 1) mając na uwadze, że budowa obwodnicy poprawi sytuację akustyczną tego rejonu w porównaniu do stanu istniejącego obecnie (patrz rozdział 6.2.2. i zał. nr 7), dzięki przebudowie skrzyżowania ulic Janowska i Przemysłowa na rondo, co spowoduje uspokojenie i większą płynność ruchu pojazdów w tym rejonie,
- 2) mając na uwadze planowane w przyszłości zmiany (budowę trasy drogi ekspresowej S19 do 2013 roku – patrz zał. nr 1) - o przebiegu omijającym m. Kraśnik od wschodu, co spowoduje przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S19 i zmniejszy znacznie hałas (patrz rozdział 6.2.2 i wydruki wyników zał. nr 7) w rejonie rozpatrywanej zabudowy,
- 3) mając na uwadze fakt, że przekroczenia hałasu dopuszczalnego w rejonie zabudowy Kwiatkowic w perspektywie 2010 roku nie osiągają wartości progowych 75 dB w porze dnia i 67 dB w porze nocy [14.19],
- 4) mając na uwadze fakt, że wykorzystywany w programie H_DROG model matematyczno-fizyczny jest pewnym uproszczeniem rzeczywistej sytuacji akustycznej w terenie, co może powodować różnice w rzeczywistej sytuacji akustycznej w terenie,

nie proponuje się na obecnym etapie stosowania stałych urządzeń ochronnych (np.: ekrany przeciwhałasowe, czy nasadzenia zieleni), które ograniczyłyby hałas od obwodnicy w rejonie zabudowy m. Kraśnik – dzielnica Kwiatkowice.

Biorąc pod uwagę powyższe Zarządca drogi powinien wykonać analizę porealizacyjną (zgodnie z odpowiednimi przepisami w tej materii [14.6]), w ciągu 18 miesięcy po zakończeniu omawianego przedsięwzięcia. Analiza powinna obejmować pomiary hałasu równoważnego dla pory dnia (w godzinach 6.00 – 22.00) i dla pory nocy (w godzinach 22.00 – 6.00):

- w linii zabudowy w rejonie budynku z nr 32 – dwa punkty pomiarowe (jeden od ulicy Przemysłowej, drugi od ulicy Janowskiej), dźwięk mierzony na wysokości około 4,0 m;
- w linii zabudowy w rejonie budynku z nr 33 – dwa punkty pomiarowe (jeden od ulicy Przemysłowej, drugi od ulicy Janowskiej), dźwięk mierzony na wysokości około 4,0 m;
- w linii zabudowy w rejonie budynku nr 8 - dwa punkty pomiarowe (jeden od ulicy Przemysłowej, drugi od ulicy Janowskiej), dźwięk mierzony na wysokości około 4,0 m;
- w linii zabudowy w rejonie budynku nr 27 - dwa punkty pomiarowe (jeden od ulicy Przemysłowej, drugi od ulicy Janowskiej), dźwięk mierzony na wysokości około 4,0 m;
- w linii zabudowy w rejonie budynku nr 10 lub 21 – jeden punkt pomiarowy od strony ulicy Janowskiej), dźwięk mierzony na wysokości około 4,0 m;
- w linii zabudowy w rejonie budynku nr 23 lub 22 – jeden punkt pomiarowy (od strony ulicy Janowskiej), dźwięk mierzony na wysokości około 4,0 m.

W razie wystąpienia przekroczeń hałasu dopuszczalnego w linii zabudowy m. Kraśnik - dzielnica Kwiatkowice należy rozważyć poniższe rozwiązania:

- I. Brak działań ograniczających hałas, do czasu wybudowania drogi ekspresowej S 19 o przebiegu omijającym Kraśnik od wschodu i wówczas wykonanie ponownie pomiarów hałasu w tych samych punktach, a w razie wystąpienia przekroczeń:
 - a) jeśli hałas w linii zabudowy jest przekroczony o kilka decybeli (do 5 dB) nasadzenie przy granicy pasa drogowego - zwartej zieleni izolacyjnej o wysokości co najmniej 4,0 m (zakupienie odpowiednich roślin), szerokości co najmniej 3,0 m;
 - b) jeśli przekroczenia hałasu sięgają powyżej 5 dB ustawienie ekranów akustycznych o lokalizacji i parametrach odpowiednich do zasięgu i wielkości przekroczeń hałasu;
 - c) wykupienie po obu stronach drogi pasów o szerokości odpowiadającej zasięgowi izofony 50 dB w porze nocy (której zasięg jest zasadniczo większy niż izofony 60 dB dla pory dnia), co spowoduje, że zasięg izofon dopuszczalnych zamknie się w granicach pasa drogowego.

- II. Bezpośrednio po wykonaniu analizy porealizacyjnej zastosowanie punktów a), b) lub c), co jednak w razie wybudowania drogi ekspresowej S 19 o przebiegu, jak, na zał. nr 1 (i zmniejszeniu natężenia pojazdów ciężarowych, rozkładu tego natężenia, a co za tym idzie zmniejszenia hałasu – patrz rozdział 6.2.2. i zał. nr 7), może spowodować w perspektywie powyższych zmian błędne założenia, co do zastosowania urządzeń lub być w efekcie ekonomicznie nieuzasadnione.

W ramach ochrony wód podziemnych ujęcia komunalnego „Głęboka” (od km 0+769,50 do km 1+793,50) oraz obszaru źródłiskowego rzeki Wyżnicy (patrz zał. nr 2 i 3) należy przewidzieć, wykonać i odpowiednio utrzymywać szczelne rowy, muldy lub kanalizację deszczową, urządzenia podczyszczające oraz zbiorniki odparowujące na odcinkach obwodnicy przebiegających przez w/w obszary.

W obiektach inżynierskich przy przejściu przez cenne przyrodniczo obszary: dwa wąwozy oraz były użytk ekologiczny Potoku Krasny i doliny Wyżnicy – należy zastosować takie rozwiązania ekoinżynierskie (estakady, przepusty – przejścia dla zwierząt), które umożliwią ciągłość ekosystemów i bezpieczną wędrówkę gatunków, a także zapewnić ich odpowiednie utrzymanie (zabiegi utrzymaniowe i pielęgnujące dla obiektów i roślinności towarzyszącej).

Ponad powyższe w trakcie użytkowania drogi kompensację oddziaływania drogi na otaczające środowisko można uzyskać przez właściwą inżynierię ruchu oraz utrzymanie w odpowiednim standardzie drogi i obiektów inżynierskich w ramach okresowych przeglądów i remontów.

W celu uniknięcia skutków kumulacji związków ołowiu należy na terenach upraw rolnych, w sąsiedztwie drogi, zrezygnować z sadzenia roślin warzywnych, preferując uprawy zbóż.

6.3. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie przewiduje się.

6.4. Przypadek wystąpienia poważnej awarii przemysłowej

Możliwość zajścia poważnej awarii przemysłowej wyklucza się w przypadku planowanego przedsięwzięcia, z powodu braku realnych warunków jej zaistnienia – zakładu przemysłowego. Natomiast zawsze istnieje możliwość zajścia awarii transportowej, w wyniku, której nastąpi na przykład eksplozja przewożonego paliwa lub wyciek toksycznego środka chemicznego. Jednakże przebudowa rozwiązań komunikacyjnych w kierunku podniesienia ich standardu zwiększającego płynność i bezkolizyjność ruchu w obrębie przebiegu drogi nr 74 na odcinku miejskim Kraśnika, zmniejsza prawdopodobieństwo wystąpienia takiej awarii w obrębie miasta, zaś realizacja planowanego skanalizowania wód spływowych z rejonu pasa drogowego projektowanej obwodnicy, wyposażonego w urządzenia podczyszczające i retencjonujące o charakterze odparowującym oraz poprawy przepływów w obrębie istniejących cieków może wydatnie ograniczać potencjalne sytuacje awaryjne związane z powierzchniowymi rozlewami przewożonych w ruchu drogowym paliw oraz innych substancji szkodliwych i niebezpiecznych. Wykonanie tych urządzeń poza strefą ochrony pośredniej zewnętrznej ujęcia „Głęboka” wykluczy niekontrolowane zanieczyszczenie strefy aeracji obszaru zasobowego (leja depresji) i bezpośredniego rejonu studni eksploatacyjnych.

7. Opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynikających z istnienia przedsięwzięcia, wykorzystania zasobów środowiska, emisji

7.1. Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie

Oddziaływania bezpośrednie związane będą z potrzebą zajęcia nowych terenów użytkowanych dotychczas rolniczo. Będą to także m.in.: zmiany natężenia hałasu, zmiany jakości powietrza, powstawanie odpadów. Oddziaływania pośrednie wynikać będą z potrzeby dowożenia z dalszych odległości materiałów do realizacji przedsięwzięcia i usuwania odpadów, jak również będą obejmować zmiany składu chemicznego gleby i lokalnych modyfikacji biocenoz w wyniku opadających zanieczyszczeń komunikacyjnych z powietrza.

Dokładne omówienie tych oddziaływań zostało przeprowadzone w pkt-cie 6.

7.2. Oddziaływanie wtórne i skumulowane

Możemy zaliczyć do pozytywnych wtórnych oddziaływań budowy obwodnicy m. Kraśnika zmniejszenie hałasu, drgań, zanieczyszczeń powietrza i zasolenia w rejonie zabytkowych budowli centrum miasta (wzdłuż przebiegu drogi nr 74, po której będzie się przemieszczało zdecydowanie mniej pojazdów, w tym tranzytowych). Kolejnym pozytywnym oddziaływaniem wtórnym będzie otwarcie nowych atrakcyjnych perspektyw na malownicze położenie Kraśnika, niedostrzeganych z dotychczasowych układów komunikacyjnych.

Kumulacji będą ulegały w profilu glebowym i masie roślinnej w pasie ok. 15 m od skrajni pasa drogowego składniki procesów spalania paliw oraz środków utrzymania nawierzchni.

7.3. Oddziaływanie krótko-, średnio- i długoterminowe

Oddziaływania krótko i średnioterminowe związane będą z procesem inwestycyjnym. Po zakończeniu przedsięwzięcia ulegną one likwidacji w ramach procesów samooczyszczania i regeneracji środowiska biologicznego.

Oddziaływania długoterminowe związane będą z eksploatacją drogi i będą miały przede wszystkim wpływ na jakość powietrza i klimatu akustycznego. Wynikają one z ruchu pojazdów, a realizacja przedsięwzięcia może jedynie swoją funkcjonalnością zapewniającą płynność i potoczystość ruchu oraz przy zastosowaniu zaleceń i wniosków je minimalizować.

7.4. Oddziaływanie stałe i chwilowe

Jedynym stałym oddziaływaniem analizowanego przedsięwzięcia będą emisje zanieczyszczeń i pyłów związane z ruchem komunikacyjnym w obrębie obwodnicy.

Oddziaływania chwilowe będą wynikały z okresowych konserwacji zieleni, poboczy, skarp. Będą one nieistotne dla jakości środowiska w tym rejonie i na kierunkach migracji (wzdłuż naturalnych zagłębień terenu).

8. Opis metod prognozowania zastosowanych w Raporcie

Wykorzystano dane będące w posiadaniu Urzędu Gminy Kraśnik i Urzędu Miasta Kraśnik oraz dane uzyskane od Generalnej Dyrekcji dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie.

Do prognozowania oddziaływań zastosowano powszechnie przyjęte i akceptowane metodologie stosowane w hydrologii, geologii inżynierskiej, hydrogeologii i ekologii oraz porównanie z analogicznymi rozwiązaniami funkcjonującymi w kraju i w Europie.

Szczegółowy opis metodologii znajduje się w punkcie 6 Raportu.

9. Obszar ograniczonego użytkowania

Na tym etapie brak podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w rejonie omawianego przedsięwzięcia. Obszar taki, zgodnie z Prawem ochrony środowiska [14.6] tworzy się wówczas, jeżeli pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości poza terenem trasy komunikacyjnej.

Negatywne oddziaływania atmosferyczne w prognozie na rok 2010 planowanej do budowy drogi zamykają się w granicach pasa drogowego.

Brak jest natomiast na fragmencie obwodnicy przebiegającym przez m. Kraśnik – dzielnica Kwiatkowiec dotrzymania dopuszczalnych wartości hałasu [14.18] w porze dnia i nocy, w rejonie najbliższej zabudowy.

Jednakże należy najpierw poczekać na ostateczne wyniki pomiarów hałasu w ramach analizy porównawczej oraz pomiarów hałasu po ograniczeniu ruchu tranzytowego na tym fragmencie obwodnicy (po wybudowaniu drogi ekspresowej nr 19 – patrz zał. nr 1), następnie należy zastosować zalecenia ograniczające negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny otoczenia (zieleni izolacyjna, ekrany akustyczne), jeżeli zajdzie taka konieczność; a jeżeli wówczas wyniki pomiarów wskażą nadal przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu poza granicą pasa drogowego i w rejonie zabudowy, należy wówczas podjąć decyzję o utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania.

10. Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem

Przebieg planowanej obwodnicy jest zgodny z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kraśnik.

Główne konflikty społeczne związane z potrzebą zajęcia gruntów lub ograniczenia dotychczasowych sposobów użytkowania i dostępności oraz konflikty i wątpliwości ekologiczne lokalizacji inwestycji zostały rozstrzygnięte na etapie ustalania warunków zabudowy i zagospodarowania budowy obwodnicy w standardzie drogi ekspresowej w roku 1996.

Projektowana obwodnica, realizowana obecnie w kategorii drogi klasy GP uwzględnia podejmowane wtedy postulaty i wątpliwości administracyjne, ekologiczne i społeczne.

Nie należy zapominać, że droga, jako taka jest inwestycją celu publicznego i ma służyć ogółowi, zaś budowa, czy przebudowa drogi, w tym omawiane przedsięwzięcie, zmierza do poprawy warunków komunikacyjnych i zmniejszenia ryzyka wypadkowości oraz uciążliwości dla tysięcy mieszkańców Kraśnika.

11. Opis trudności wynikających z niedostatków techniki, luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując Raport

Nie napotkano większych trudności przy opracowaniu Raportu. Uzyskane materiały przyrodnicze i projektowe oceniono, jako wystarczające do sporządzania Raportu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko przed uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

12. Wnioski

- 1) „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko budowy obwodnicy m. Kraśnik w ciągu drogi krajowej nr 74 Kielce – Kraśnik długości około 5,3 km, w zakresie niezbędnym do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został opracowany na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie.
- 2) Raport wykonano na podstawie materiałów wymienionych w p-cie 13, dostarczonych przez Zamawiającego lub uzyskanych we własnym zakresie.
- 3) Zakres opracowania jest zgodny z Prawem ochrony środowiska oraz innymi przepisami prawa w tej materii (rozdział 13).
- 4) Projektowane przedsięwzięcie miało wydane decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (UG Kraśnik, BD-8331/30/96 z 10.06.1996 r., UM Kraśnik, nr: GP.IIb.7332/62/95/96 z 4.06.1996 r.).
- 5) Niniejszy Raport uwzględnia wszystkie postulaty ekologiczne, administracyjne i społeczne, jakie wynikały z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko na etapie koncepcji programowej.
- 6) Realizacja przedsięwzięcia wymaga zmian zagospodarowania terenu. Podział nieruchomości oraz wykup terenów został dokonany i zatwierdzony (w około 90%).
- 7) Projektowane przedsięwzięcie jest zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Kraśnik oraz z mpzp Gminy Kraśnik.
- 8) Trasa projektowanej obwodnicy przebiega poza obszarami Natura 2000, także poza obszarami potencjalnymi Natura 2000. Budowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na obszary Natura 2000 znajdujące się w odległości od 20 km od omawianego przedsięwzięcia (patrz pkt 3.6.1).
- 9) Projektowana obwodnica przebiega w obrębie Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu od km około 0+420 do końca opracowania, stąd projekt budowlany podlega zaopiniowaniu przez Zarząd Lubelskich Parków Krajobrazowych.
- 10) W rejonie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia brak jest udokumentowanych zabytków chronionych na podstawie przepisów o zabytkach [14.2] ujętych w ewidencji zabytków woj. lubelskiego. W sprawie warunków konserwatorskich dla budowy obwodnicy Kraśnika należy postępować zgodnie z pismem WUOZ w Lublinie znak: IN/41/Kr-840/4372/06 z dnia 20.09.2006 roku (załącznik nr 12).

- 11) Realizacja przedsięwzięcia wymaga usunięcia zadrzewień śródpolnych, drzew przydrożnych, zakrzaczeń oraz wylesienia na trasie w granicach pasa drogowego obwodnicy. Na etapie projektu należy wykonać plan wyrębu i wylesienia. Wykonawca robót powinien uzyskać stosowne zezwolenie na usuwane drzewa i krzewy. Pozostałe drzewa pozostające w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia powinny być zabezpieczone przed urazami mechanicznymi, czy przesuszeniem w przypadku zmian poziomu gruntu.
- 12) Powinno się dokonać stosownych nasadzeń roślinności w rejonie obwodnicy (na podstawie odrębnego planu nasadzeń), które częściowo zrekompensują usunięte drzewa i krzewy. Należy dostosować gatunki nowo wprowadzanych roślin do warunków biocenotycznych panujących w tym rejonie.
- 13) Istotne zanieczyszczenia atmosfery ograniczą się praktycznie do etapu budowy, lecz nie przekroczą wówczas 15,0 m od osi przejazdowych, będą przejściowe i niekumulujące się w środowisku.
- 14) Zanieczyszczenia atmosfery długotrwałe, wynikające z eksploatacji przedmiotowej drogi (prognoza na 2010 r.), zamkną się w granicach pasa drogowego.
- 15) Zanieczyszczenie klimatu akustycznego w fazie budowy może przekroczyć dopuszczalne wartości hałasu poza pasem drogowym, ale będzie niekumulujące się w środowisku i zamknie się praktycznie do czasu jej trwania nie przekraczając 25 m od osi robót.
- 16) Obliczone teoretycznie dla prognozy 2010 r., w rejonie zabudowy m. Kraśnik – dzielnica Kwiatkowie (gdzie pas drogowy wynosi 34 m) wartości hałasu równoważnego przekraczają granicę pasa drogowego w porze dnia i nocy. W rejonie najbliższej zabudowy także przekroczone zostaną wartości hałasu równoważnego (patrz wydruk wyników zał. nr 7).
- 17) Biorąc pod uwagę wszystkie opisane fakty (patrz 6.2.2 oraz 6.2.9) dotyczące przyszłych zmian na omawianym obszarze (m.in. poprawa sytuacji akustycznej rejonu zabudowy poprzez przebudowę obecnego skrzyżowania na rondo w ramach budowy obwodnicy oraz budowa drogi ekspresowej S 19 – zał nr 1, co spowoduje zmiany natężenia ruchu, uspokojenie ruchu, płynność ruchu, wreszcie zmniejszenie hałasu), nie proponuje się zastosowania stałych urządzeń ochronnych (np.: ekrany przeciwhałasowe). Zaproponowano wykonanie analizy porealizacyjnej, w tym pomiarów hałasu - punkty pomiarowe po obu stronach drogi, w linii zabudowy, na wysokości 4,0 m od poziomu terenu (w sumie 10 punktów pomiarowych – patrz rozdział 6.2.9.); a wówczas w przypadku faktycznych przekroczeń hałasu dopuszczalnego postąpienie zgodnie z odpowiednimi przepisami w tej materii (proponując rozwiązania w rozdziale 6.2.9).
- 18) Na obecnym etapie brak podstaw do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w rejonie przedsięwzięcia.
- 19) Powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia odpady powinny zostać zagospodarowane w sposób zapewniający ich ponowne wykorzystanie (patrz pkt 6.1.3 i 6.2.3). W projekcie budowlanym należy sporządzić bilans mas ziemnych przemieszczanych w związku z realizacją omawianego przedsięwzięcia.
- 20) Ukształtowanie terenu pod zaprojektowanymi wiaduktami, estakadami i przepustami powinno umożliwiać swobodną migrację przedstawicieli fauny, a tym samym zapewniać drożność ekologiczną w obrębie naturalnych zagłębień terenu.
- 21) Planowane przedsięwzięcie nie doprowadzi do zmian w morfologii terenu; nie doprowadzi również do pogorszenia jakości wód gruntowych i podziemnych, a wręcz spowodowana rozwiązaniami inżyniersko-hydrologicznymi segmentacja lokalnych zlewni zmniejszy zagrożenie erozją w tym rejonie.
- 22) Ubytki i przebudowa dotychczasowego krajobrazu kompensowane będą otwarciem nowych, atrakcyjnych perspektyw na malownicze położenie Kraśnika, niedostrzeganych z dotychczasowych układów komunikacyjnych.
- 23) Należy mieć na uwadze, że przedmiotowe przedsięwzięcie ma na celu poprawę warunków ruchu w mieście Kraśnik, co docelowo doprowadzi do polepszenia warunków jazdy i bezpieczeństwa ogólnego tak okolicznych mieszkańców, jak i innych użytkowników dróg rejonu Kraśnika, a także wpłynie na zmniejszenie uciążliwości dla mieszkańców miasta, zanieczyszczeń hałasowych i atmosferycznych. Należy mieć także świadomość, że w przypadku braku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia emisje zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego oraz emisje hałasu w mieście będą większe w perspektywie 2010 roku i dotkną znacznie większej ilości osób, zaś w sposób ciągły pogarszający się stan nawierzchni oraz przepustowość i przejezdność dróg w mieście zwiększać będzie wraz z upływem czasu ryzyko wypadku komunikacyjnego.

- 24) Omawiane przedsięwzięcie jest częścią większych zamierzeń inwestycyjnych – budowy drogi ekspresowej S19 i wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miast Lubelszczyzny.
- 25) Nie dostrzega się potrzeb zmiany dotychczasowego przebiegu drogi. Każde inne rozwiązanie zrodzi zdecydowanie więcej konfliktów.

13. Podstawa do sporządzenia Raportu

Podstawę opracowania niniejszego Raportu stanowią:

1. Umowa nr GDDKiA-O/LU-25/PTD/2/2005 z dnia 10 maja 2005 r. wraz z Opisem Przedmiotu Zamówienia.
2. Wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kraśnika z dnia 28 lipca 2005 r. wydany przez Urząd Miasta Kraśnik.
3. Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kraśnik z dnia 21 lipca 2005 r. wydany przez Urząd Gminy Kraśnik.
4. „Dokumentacja geologiczno-inżynierska do projektu budowlanego i wykonawczego na obwodnicę m. Kraśnik w ciągu dróg krajowych nr 19 Suwałki – Lublin – Rzeszów i nr 74 Kielce - Kraśnik” z 2005 r. opracowana przez Przedsiębiorstwo Usługowe GEOTECH w Lublinie.
5. Inwentaryzacja środowiskowa gminy Kraśnik.
6. „Projekt Stref Ochronnych Komunalnego ujęcia wód podziemnych „Głęboka” w Kraśniku wraz z oceną projektowanej obwodnicy na ujęcie” opracowany we wrześniu 1997 r. przez zespół autorów: Zofia Cichoń, Alicja Kurek, Roman Brześciński
7. „Geografia regionalna Polski” J. Kondracki, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2000.
8. Szczegółowa Mapa Geologiczna Polski w skali 1 : 50 000, arkusz Kraśnik.
9. „Stosunki wodne Lubelszczyzny” T. Wilgat, Z. Michalczyk, Wyd. UMCS Lublin 1998.
10. „Mapa obszarów głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) w Polsce wymagających szczególnej ochrony” Kleczkowski A.S., 1990 – Wyd. AGH
11. Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2002, 2003 i 2004 roku. BMS.
12. „Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań”. Załącznik do Zarządzenia Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 listopada 2005 r. GDDKiA Warszawa.
13. „Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych”, Bohatkiewicz J. – załącznik do zarządzenia nr 29 Generalnego Dyrektora dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa, październik 2006.

14. Przepisy prawne:

USTAWY:

- 14.1. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. Nr 92, poz. 880 z późn. zmianami).
- 14.2. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późniejszymi zmianami).
- 14.3. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz.U. Nr 80, poz. 721 z późniejszymi zmianami).
- 14.4. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami).
- 14.5. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. Nr 115, poz. 1229, z późniejszymi zmianami. Tekst jednolity z 2005 r. Dz. U. Nr 239, poz. 2019 z późniejszymi zmianami).
- 14.6. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627, z późniejszymi zmianami. Tekst jednolity z 2006 r. Dz. U. Nr 129, poz. 902).
- 14.7. Ustawa z dnia 7 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. Nr 62, poz. 628, z późniejszymi zmianami).
- 14.8. Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. Nr 132, poz. 622, z późniejszymi zmianami. Tekst jednolity z 2005 r. Dz. U. Nr 236, poz. 2008).
- 14.9. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414, z późniejszymi zmianami. Tekst jednolity z 2003 r. Dz.U. Nr 207, poz. 2016 z późniejszymi zmianami).
- 14.10. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60, z późniejszymi zmianami. Tekst jednolity z 2004 r. Dz. U. Nr 204, poz. 2086 z późniejszymi zmianami).

AKTY WYKONAWCZE:

- 14.11. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984).
- 14.12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 maja 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 92, poz. 769).
- 14.13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573).
- 14.14. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 178, poz. 1841).
- 14.15. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2003 r., Nr 1, poz. 12).
- 14.16. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie rodzajów odpadów, które mogą być składowane w sposób nieselektywny (Dz. U. Nr 191, poz. 1595).
- 14.17. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 6 czerwca 2002 r. w sprawie oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 87, poz. 798).
- 14.18. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 6 czerwca 2002 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów niektórych substancji w powietrzu, alarmowych poziomów niektórych substancji w powietrzu oraz marginesów tolerancji dla dopuszczalnych poziomów niektórych substancji (Dz. U. Nr 87, poz. 796).
- 14.19. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 stycznia 2002 r. w sprawie wartości progowych poziomów hałasu (Dz.U. Nr 8, poz. 81).
- 14.20. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. Nr 112, poz. 1206).
- 14.21. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, (Dz.U. Nr 63, poz. 735).
- 14.22. Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, (Dz.U. Nr 43, poz. 430).

14. Streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w Raporcie

Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko „Budowy obwodnicy m. Kraśnik w ciągu drogi krajowej nr 74 Kielce – Kraśnik długości około 5,3 km” (etap uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji) został opracowany przez Sp. z o.o. DrogMost Lubelski w Lublinie na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie.

Niniejszy Raport określa wpływ planowanej budowy obwodnicy miasta Kraśnik na poszczególne elementy środowiska, takie jak: ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi (z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi), klimat, krajobraz, dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy oraz wzajemnego oddziaływania między tymi elementami na etapie budowy oraz użytkowania. Raport podaje także znaczenie przedsięwzięcia w aspekcie społeczno – ekonomicznym.

Przebieg planowanej trasy obwodnicy jest zgodny z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Kraśnik i jest następujący (patrz załącznik nr 2): obwodnica weźmie swój początek na istniejącej jezdni – w km 202+568,00 drogi krajowej nr 74 w m. Splawy Pierwsze. W km 0+389 planowanej obwodnicy trasa przetnie linie wysokiego napięcia pod kątem 34,2°. W km 0+420 droga wejdzie w Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu. W km około 0+769,50 planowana trasa wejdzie w teren zewnętrzny ochrony pośredniej wód podziemnych ujęcia komunalnego „Głęboka” i na tym odcinku znajduje się zabudowa zagrodowa w kierunku NE od trasy w odległości 50 – 100 m (ul. Ostrowiecka). W km 0+810 i 1+800 droga przetnie linie średniego napięcia pod kątem 90°.

Planowana trasa minie studnie ujęcia komunalnego wody pitnej: w km 1+000 – studnia nr 2 w odległości około 150,0 m, w km 1+050 studnia nr 3 w odległości około 100,0 m i w km 1+250 studnia nr 5 w odległości około 60,0 m. Trasa obwodnicy przebiegać będzie poza obszarem wewnętrznym ochrony pośredniej tych ujęć. W km 1+520 trasa przetnie linie średniego napięcia. Na tym odcinku otoczenie trasy to tereny użytkowane rolniczo bez zabudowy mieszkaniowej. W km 1+770 obwodnica pobiegnie estakadą o długości 193,0 m na wysokości około 25 m od dna doliny wąwozu nr I i tu około km 1+793,50 trasa zakończy swój bieg w obszarze zewnętrznym ochrony pośredniej wód podziemnych. W odległości około 270 m na NE rozpoczyna się gęsta zabudowa typu jednorodzinne m. Podlesie. W odległości około 400 m od trasy po stronie N znajduje się użytek ekologiczny „Strzelnica”. W km 2+360 trasa przetnie wąwóz nr II estakadą o długości 66,0 m na wysokości około 10,0 m od dna wąwozu. W km 2+980 obwodnica skrzyżuje się z linią średniego napięcia.

Od km 2+980 do m. Pasieka obwodnica przebiegać będzie przez obszary użytkowane rolniczo. W km 4+560 trasa przebiegnie w tunelu pod istniejącą ul. Pasieczną (m. Pasieka). Od tego miejsca w odległości od 40 m od drogi znajduje się gęsta zabudowa zagrodowa. W km 4+780 droga przejdzie przez obecnie istniejące, a przeznaczone do likwidacji - stawy gospodarcze. Od km 4+820 trasa przejdzie przez obszar źródłiskowy rzeki Wyżnicy. Źródła zlokalizowane są w odległości 30-70 m od planowanej trasy obwodnicy. Od km 4+870 trasa przekroczy pasmo ekologiczne Doliny Wyżnicy i był użytek ekologiczny Potoku Krasny. W km 5+028,40 i 5+250,00 zaprojektowano przepusty na istniejących ciekach – Potoku Krasny i rzece Wyżnicy, a w km 5+130,00 przejście dla małych zwierząt wraz z systemem naprowadzającym.

W swoim przebiegu obwodnica będzie biegła naprzemiennie w wykopach i na nasypach. Najgłębszy wykop około 10 m znajdzie się w km 2+450, 9,5 m - w km 2+650, 8,0 m - w km 4+580, zaś najwyższe nasypy to: 9,70 m - w km 3+300 i 8,0 m - w km 4+800.

Planowana budowa obwodnicy Kraśnika ma za zadanie częściowo przejąć ruch samochodowy odbywający się obecnie po drodze krajowej nr 74.

Droga nr 74 przebiega przez centrum miasta Kraśnika, a jej parametry techniczne nie odpowiadają przepisom przyjętym dla dróg krajowych. W bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi znajduje się zwarta zabudowa mieszkalna i obiekty użyteczności publicznej miasta Kraśnik. W pobliżu drogi nr 74 odbywa się intensywny ruch pieszy, co wpływa niekorzystnie na warunki ruchu, bezpieczeństwo oraz na warunki bytowe mieszkańców zabudowy zlokalizowanej w pobliżu drogi. Ponadto w sąsiedztwie drogi znajduje się zabudowa zabytkowa staromiejskiej części Kraśnika, która pod wpływem drgań powodowanych ruchem tranzytowym ulega zniszczeniu. Droga krajowa nr 74 biegnąca przez Kraśnik pełni obecnie rolę szlaku tranzytowego relacji zachód - wschód, zaś ruch odbywający się w mieście jest na granicy przepustowości, z wymuszonymi prędkościami, przyspieszeniami i hamowaniem.

Projektowana obwodnica ma za zadanie odciążać centrum miasta, zwiększyć bezpieczeństwo pieszych (rejon ulic Przemysłowej i m. Spławy Pierwsze), zmniejszyć emisję spalin i dźwięku poprzez umożliwienie jazdy bez zatrzymań, gwałtownych przyspieszeń i hamowań oraz przeniesienie ruchu pojazdów ciężkich poza teren miasta. Budowa obwodnicy nie spowoduje radykalnej zmiany i uszczerbku krajobrazu, jak też nie przyczyni się do istotniejszych zmian w ukształtowaniu terenu, zmniejszy nawet dzięki rozwiązaniom inżynierskim zagrożenie erozją w tym rejonie.

Obliczenia teoretyczne przeprowadzone w ramach tego Raportu wykazały, że obwodnica m. Kraśnik nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych zanieczyszczeń atmosferycznych poza pasem drogowym na trasie obwodnicy na etapie budowy i użytkowania.

Budowa obwodnicy nie spowoduje również przekroczeń wartości hałasu poza pasem drogowym w rejonie zabudowy mieszkalnej miejscowości Pasieka.

Wykonane w ramach tego Raportu obliczenia pokazały, że pozostawienie w stanie istniejącym skrzyżowania ulic Janowska i Przemysłowa, w perspektywie roku 2010 spowoduje znacznie większe przekroczenia hałasu dopuszczalnego w rejonie zabudowy, niż te po wybudowaniu obwodnicy. Najkorzystniejszy dla zabudowy mieszkalnej dzielnicy Kraśnika – Kwiatkowice, wariant to budowa obwodnicy południowej (omawianej) w ciągu drogi nr 74 oraz budowa obwodnicy wschodniej (patrz zał, nr 1) w ciągu drogi S19.

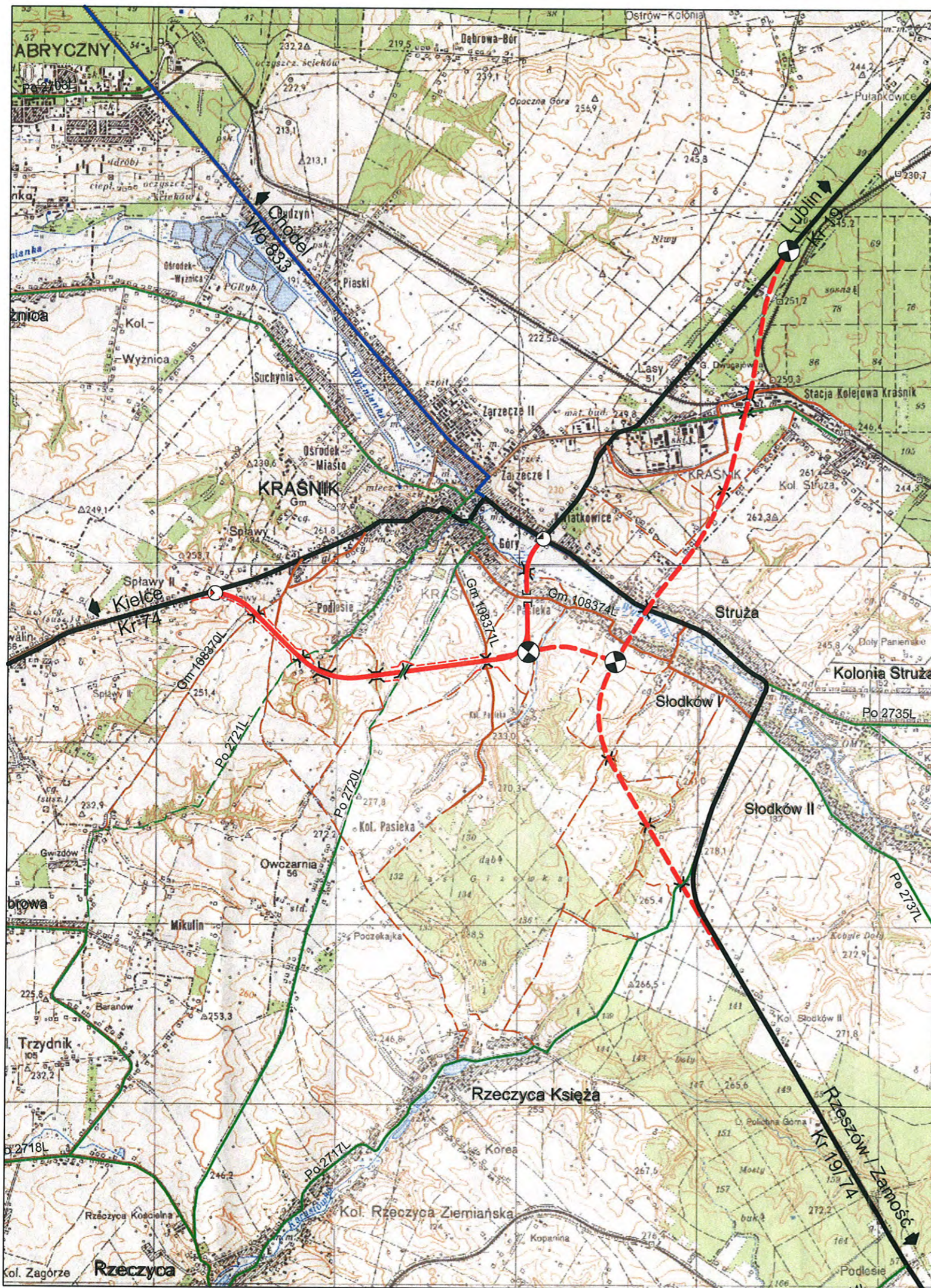
Raport ten zobowiązuje Zarządcę drogi (tu: Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie) do przeprowadzenia pomiarów hałasu w linii zabudowy po zakończeniu budowy, a w razie występowania przekroczeń hałasu dopuszczalnego do podjęcia odpowiednich środków, aby ten hałas ograniczyć (ekrany przeciwhałasowe lub nasadzenia zieleni ochronnej – w zależności od wielkości przekroczeń hałasu).

W celu ochrony terenu zewnętrznego ochrony pośredniej wód podziemnych ujęcia komunalnego „Głęboka” oraz obszaru źródłiskowego rzeki Wyżnicy (z informacji uzyskanych od Projektanta) w projekcie budowlanym zastosowano rowy szczelne, muldy, kanalizację deszczową, urządzenia podczyszczające i zbiorniki odparowujące (patrz załącznik nr 2). Estakady zaprojektowano w sposób umożliwiający swobodną migrację zwierząt i roślin w obrębie wąwozów.

Planowana obwodnica zaprojektowana została w dużej części w wykopach, na etapie projektu będzie wykonany plan nasadzeń zieleni przydrożnej (w tym także na skarpach wykopów), dzięki czemu oddziaływania hałasowe i zanieczyszczeń atmosferycznych obwodnicy powinny zostać zminimalizowane.

Nasadzenia zieleni przy obwodnicy częściowo zrekompensują usunięte w trakcie budowy drogi drzewa i krzewy.

Omawiana budowa obwodnicy nie powinna spowodować protestów społecznych, a raczej zadowolenie z uwagi na fakt wyprowadzenia z granic miasta ruchu tranzytowego, co pociągnie za sobą poprawę warunków jazdy zarówno w mieście, jak i w regionie. Gdyby jednak takowe protesty nastąpiły Zarządca drogi jest zobowiązany rozwiązać konflikty przed przystąpieniem do budowy.



PLAN ORIENTACYJNY

skala 1 : 50 000

ISTNIEJĄCA SIĘĆ DRÓG

- Kr 74 drogi krajowe
- Wo 833 drogi wojewódzkie
- Po 2736L drogi powiatowe utwardzone
- drogi powiatowe gruntowe
- drogi gminne utwardzone
- drogi gminne i gospodarcze gruntowe

PROJEKTOWANE DRÓGI

- obwodnica m.Kraśnik w ciągu drogi nr 74
- drogi dojazdowe wzdłuż proj. obwodnicy
- obwodnica m.Kraśnik w ciągu drogi S19 (wg koncepcji opracowanej przez BPRW S.A. do zrealizowania do 2013 r.)

TYPY POŁĄCZEŃ DRÓG



Autor:
SPÓŁKA Z O.O.
DrogMost
LUBELSKI
20-415 LUBLIN
ul. Zaciszna 16
tel./fax: (0-81) 744-00-70
tel. (0-81) 744-13-26
www.drogmost.lublin.pl
e-mail: info@drogmost.lublin.pl

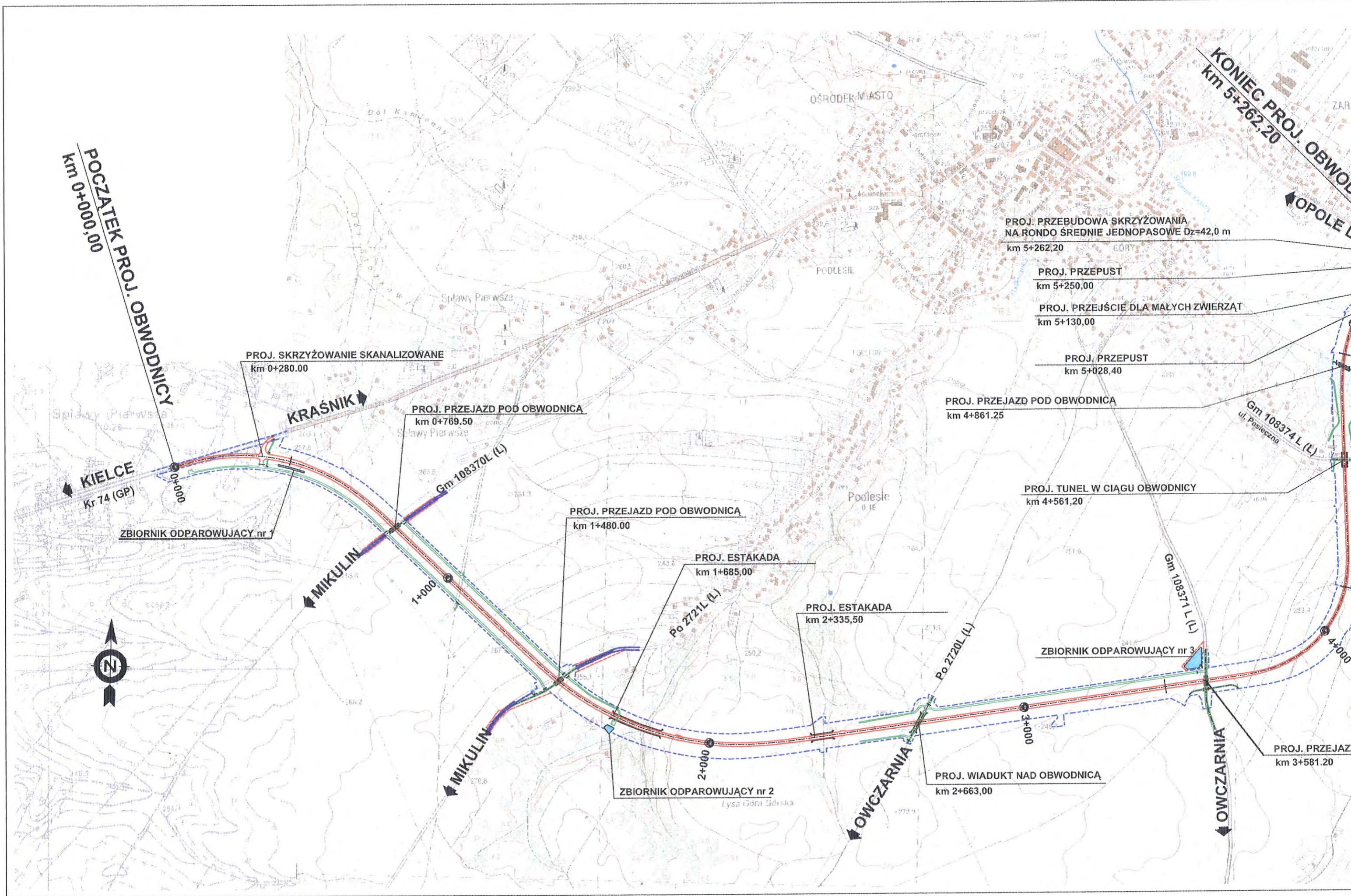


Temat:
Opracowanie dokumentacji na budowę
obwodnicy m. Kraśnik
Informacja o przedsięwzięciu

Data:
09.2006

Nr rys.

1



POCZĄTEK PROJ. OBWODNICY
km 0+000,00

KONIEC PROJ. OBWODNICY
km 5+262,20

PROJ. PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA
NA RONDNIE ŚRĘDNIJ JEDNOPASOWE D_z=42,0 m
km 5+262,20

PROJ. PRZEPUST
km 5+250,00

PROJ. PRZEJŚCIE DLA MAŁYCH ZWIERZĄT
km 5+130,00

PROJ. PRZEPUST
km 5+028,40

PROJ. PRZEJAZD POD OBWODNICĄ
km 4+861,25

PROJ. TUNEL W CIĄGU OBWODNICY
km 4+561,20

PROJ. PRZEJAZD POD OBWODNICĄ
km 1+480,00

PROJ. ESTAKADA
km 1+685,00

PROJ. ESTAKADA
km 2+335,50

ZBIORNIK ODPAROWUJĄCY nr 3

PROJ. WIADUKT NAD OBWODNICĄ
km 2+663,00

PROJ. PRZEJAZD
km 3+581,20

PROJ. SKRZYŻOWANIE SKANALIZOWANE
km 0+280,00

PROJ. PRZEJAZD POD OBWODNICĄ
km 0+769,50

ZBIORNIK ODPAROWUJĄCY nr 2

ZBIORNIK ODPAROWUJĄCY nr 1

KIELCE
Kr 74 (GP)

KRAŚNIK

MIKULIN

MIKULIN

OWCZARNIA

OWCZARNIA



Gm 108370L (L)

Po 2721L (L)

Po 2720L (L)

Gm 108371L (L)

Gm 108374L (L)
ul. Pasieczna

OSRÓDEK MIASTO

PODLESIE

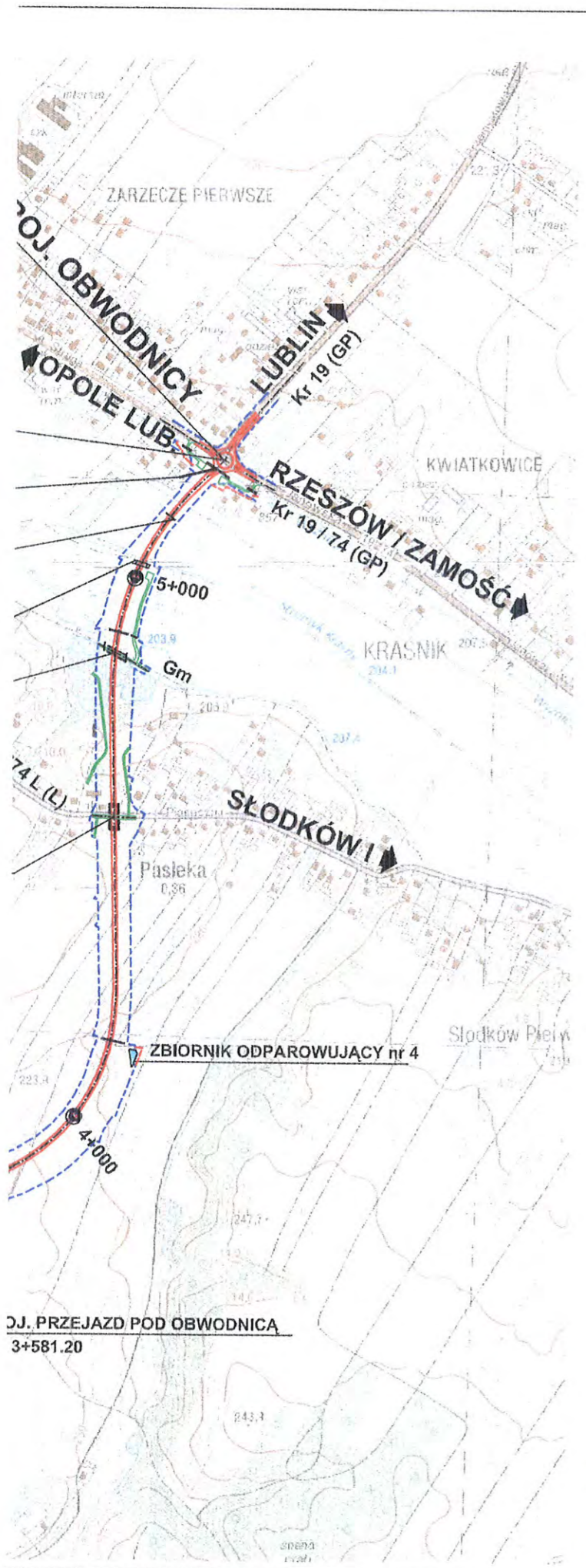
Podlesie

Suławy Pierwsze

Lysa Góra Górska

GÓRY

ZARĘBY



PLAN SYTUACYJNY

skala 1: 10 000

- proj. obwodnica m.Kraśnik w ciągu drogi nr 74
- proj. odcinki dróg przy projektowanej obwodnicy
- - - granica pasa drogowego obwodnicy i dróg dojazdowych
- - - projektowana granica poszerzenia pasa drogowego
- projektowane przepusty

Mapa nr 2

























Autor:
DrogMost
 LUBELSKI
 20-415 LUBLIN
 ul. Zacisza 16
 tel/fax: (0-81) 744-00-70
 tel: (0-81) 744-13-26
 www.drogmost.lublin.pl
 e-mail: info@drogmost.lublin.pl



Temat:
 Opracowanie dokumentacji na budowę
 obwodnicy m. Kraśnik.

Data:
 09.2006

OBJAŚNIENIA DO MAPY W SKALI 1 : 25 000

	Granica gminy
	Granica Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
	Korytarz ekologiczny
	Rezerwat projektowany
	Istniejący użytek ekologiczny
POMNIKI PRZYRODY	
	Istniejący pomnik przyrody - pojedyncze drzewo
	Projektowany pomnik przyrody - pojedyncze drzewo
	Projektowany pomnik przyrody - grupa drzew
	Projektowany pomnik przyrody - aleja
	Projektowany pomnik przyrody - głaz narzutowy
	Projektowany pomnik przyrody - źródło
	Punkt widokowy
	Zródło
PARKI PODWORSKIE	
	Częściowo zachowany
	Reliktowy
	Nieistniejący
LASY GRUPY I - OCHRONNE	
	Glebochronne
	Wodochronne
SIEDLISKA LEŚNE	
LM	Las mieszany
LMŚW	Las mieszany świeży
Ol	Ols
OBIEKTY DESTRUKCYJNE	
	Zorganizowane wysypisko
	Dzikiem wysypisko
	Wyrobinisko
	Miejsce zrzutu ścieków
WYSTĘPOWANIE RZADKICH ROŚLIN	
	Stanowisko rzadkich roślin /wyszczególnienie roślin wg numerów stanowisk w tab. str. 32
	Obszar występowania rzadkich roślin /wyszczególnienie roślin wg numerów obszarów na str. 30

LAT LAE



Stanowisko wybranych rzadkich roślin:

Lathyrus laevigatus

Zgrupowanie płatów roślinności murawowej, kserotermicznej

WYSTĘPOWANIE RZADKICH ZWIERZĄT

Zgrupowanie rzadkich gatunków bezkręgowców



Bl
Ba
Bp
Bh
Bg
Bo
Bu
Bt
Bm

Trzmiele:

Trzmiel gajowy - *Bombus lucorum* /L./
Trzmiel kamiennik - *Bombus lapidarius* /L./
Trzmiel leśny - *Bombus pratorum* /L./
Trzmiel ogrodowy - *Bombus hortorum* /L./
Trzmiel rudy - *Bombus agrorum* /L./
Trzmiel rdzawoodwkowy - *Bombus pomorum* /L./
Trzmiel rudonogi - *Bombus ruderarius* /Mull./
Trzmiel ziemny - *Bombus terrestris* /L./
Trzmiel żółty - *Bombus muscorum* /F./



Pm
Ai
As
Gr
Pi
Tq
Va
Pc
Al
Vc
Ni
Au
Np
Na

Motyle:

Paź królowej - *Papilio machaon* /L./
Mieniak tęczowiec - *Apatura iria* /L./
Mieniak strużnik - *Apatura ilia* /Sch./
Listkowiec cytrynek - *Conopteryx rhamni* /L./
Modraszek ikar - *Polyommatus icarius* /L./
Ogończyk dębowiec - *Thecla quercus* /L./
Rusałka admirał - *Vanesia stalanta* /L./
Rusałka ceik - *Polygonia c-album* /L./
Rusałka kratkowiec - *Araschnia levana* /L./
Rusałka osetnik - *Vanessa cardui* /L./
Rusałka pawik - *Kymphalis io* /L./
Rusałka pokrzywnik - *Aglais urtica* /L./
Rusałka wierzbowiec - *Nymphalis polychloroa* /L./
Rusałka żałobnik - *Nymphalis antiopa* /L./



BO
PF
BB
BV
HA

Stanowiska rzadkich gatunków płazów

Kumak nizinny
Grzebiuszka ziemna
Ropucha szara
Ropucha zielona
Rzekotka drzewna

Stanowiska rzadkich gatunków gadów

LA
LV
AF
NNA

Jaszczurka zwinka
Jaszczurka żyworodka
Padalec zwyczajny
Zaskroniec zwyczajny



POGR
BOST
AERU
BBUT

Zgrupowanie rzadkich gatunków ptaków

Perkozy:
Perkoz rdzawoszyi
Brodzące:
Bąk
Drapieżne:
Błotniak stawowy
Myszolów

	FSUB	Kobuz
	CCOT	Kuraki: Przepiórka
	STTU	Gołębie i kukułka:
	CUCU	Turkawka
	UPUP	Kukułka
		Inne wróblowate bez dzięciołów:
	DEMA	Dudek
		Dzięcioły:
	MUST	Dzięcioł duży
	FICP	Muchołówki:
		Muchołówka szara
		Muchołówka mała
	OORI	Wilgi:
	LCOL	Wilga
		Gąsiorek
		Łuszczeniaki i trznadla:
	CERY	Dziwonie
	EHOR	Ortolan



Autor:
PROJEKTA Z O.G.
PROJEKCI
LIBERTAS
 ul. Zamkowa 16, 44-600 P
 tel. (041) 741-15-00
 www.projektlibertas.pl



Temat:
 Opracowanie dokumentacji na budowę
 obwodnicy m. Krasnik.

Data:
 09.2006

Skala
 1:25000

Nr rys.
3

ZAŁĄCZNIK NR 4

WYPIS Z mpzp MIASTA KRAŚNIK

Znak: IPP.III -7328 - 274- 11005 / 05

W Y P I S

z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kraśnika zatwierdzonego uchwałą Nr XXVIII/397/2004 Rady Miejskiej w Kraśniku z dnia 21.10.2004 r. ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego Nr 26, poz. 826 z dnia 11.02.2005 r.

wydany na wniosek z dnia: 19.07.2005r. znak: DM-015/05-402/05
złożony przez: **Spółkę z o.o. DrogMost Lubelski** - 20-415 Lublin, ul.Zaciszna 16 -

d o t y c z ą c y

działek nr-y ew.:

- 320, 333, 334, 335, 336, 337, 339, 340, 370, 371, 372, 373 - położonych w granicach obr. geodez. „Zarzecze I” w Kraśniku,
 - 62, 140/2, 140/5, 140/6, 141, 142, 143, 144, 145/1, 145/3, 146/1, 147/1, 148/1, 149/1, 150 - położonych w granicach obr. geodez. „Kwiatkowice” w Kraśniku,
- dla obszaru zakreślonego na załączniku graficznym do wypisu kolorem czerwonym - w związku z budową obwodnicy Kraśnika w ciągu dróg krajowych nr 19 Suwałki - Rzeszów i nr 74 Kielce - Kraśnik.

§ 2

Oznaczenia graficzne użyte w rysunku planu są obowiązującymi ustaleniami planu.

§ 5

1. Dla terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na (...) rysunkach uszczegółowionych w skalach 1:1000 i 1:2000 w §§ 26-62 określone zostają podstawowe rodzaje przeznaczenia tych terenów, jak również inne dopuszczalne rodzaje przeznaczenia z podaniem warunków ich dopuszczenia.

§ 6

1. Dla wyznaczonych terenów oprócz ustaleń dotyczących warunków realizacji inwestycji zgodnych z jego przeznaczeniem, obowiązują łącznie warunki wynikające z zasad zagospodarowania terenów zawartych w § 64-85 odnoszących się do stref polityki przestrzennej.
2. W przypadku objęcia terenów wszystkimi rodzajami stref jednocześnie, dla terenów tych obowiązują wszystkie warunki zagospodarowania określone dla tych stref.
3. Ustalenia zawierające warunki zagospodarowania terenów obowiązujące w strefach ustanowionych w celu ochrony (kształtowania) środowiska i przyrody oraz krajobrazu i dóbr kultury mają pierwszeństwo przed przepisami zawierającymi warunki dla pozostałych stref.
4. Warunki zagospodarowania zawierające zakazy lub ograniczenia dla danej strefy mają pierwszeństwo przed warunkami zawierającymi dozwolenia dla innej strefy obejmującej ten sam obszar.

§ 8

Zagospodarowanie terenów musi być zgodne z przeznaczeniem podstawowym albo przy zachowaniu warunków przewidzianych dla przeznaczenia dopuszczalnego i stref polityki przestrzennej oraz przepisami szczególnymi – zgodnie z przeznaczeniem dopuszczalnym.
(...)

§ 17

Ustala się przebieg sieci infrastruktury technicznej na terenach określonych liniami regulacyjnymi istniejących i projektowanych ulic oraz ciągów technicznych infrastruktury (Kx)

z wyjątkiem dróg krajowych w których urządzenia infrastruktury technicznej mogą być sytuowane w pasie drogowym po uzyskaniu zgody zarządcy drogi.

§ 18

Dopuszcza się w przypadkach koniecznych możliwość prowadzenia sieci poza liniami regulacyjnymi ulic oraz ciągów technicznych infrastruktury, pod warunkiem spełnienia wymogów ustawy o gospodarce nieruchomościami.

§ 19

Dla wyznaczonych funkcji terenów plan ustala zasady obsługi inżynieryjnej dla poszczególnych systemów:

(...)

6. Zaopatrzenie w energię elektryczną:

1/. przez dysponentów sieci i urządzeń elektroenergetycznych miejskiego systemu elektroenergetycznego, poprzez sieci magistralne i rozdzielcze średniego i niskiego napięcia oraz przyłącza,

(...)

3/. na obszarach miasta oraz terenach słabo zurbanizowanych dopuszcza się realizację linii napowietrznych średniego i niskiego napięcia, na pozostałym terenie zakaz realizacji nowych linii napowietrznych SN i nn.

(...)

6/. dla wyznaczonych funkcji terenów oprócz projektowanych sieci i urządzeń elektroenergetycznych ustala się realizację innych koniecznych sieci i urządzeń nie przewidzianych w planie w ilości niezbędnej dla zaspokojenia potrzeb użytkowników.

7. Obsługa telekomunikacyjna

1/. obsługa telekomunikacyjna przez koncesjonowanych operatorów,

2/. wyznacza się rezerwy terenu w liniach regulacyjnych ulic dla realizacji sieci magistralnych i rozdzielczych w postaci kanalizacji telefonicznej, kabli doziemnych oraz przyłączy dla potrzeb istniejącej, projektowanej i modernizowanej zabudowy przewidzianej w planie.

3/. zabrania się lokalizowania nowych napowietrznych linii telefonicznych.

§ 20

Dla wyznaczonych funkcji terenów oprócz projektowanych sieci i urządzeń infrastruktury technicznej (elektroenergetycznych niskiego i średniego napięcia, gazowych i innych) przewiduje się realizację innych koniecznych sieci i urządzeń nie przewidzianych w planie w ilości i zakresie niezbędnym dla zaspokojenia potrzeb użytkowników, których lokalizacja następować będzie w oparciu o warunki operatorów sieci i urządzeń obsługi technicznej miasta.

(...)

§ 24

Plan wprowadza zakaz prowadzenia **prac niwelacyjnych** i nadsypywania terenu w sposób utrudniający odpływ wód opadowych, a także radykalnie zmieniających naturalnie uformowaną rzeźbę terenu.

(...)

§ 40

1. Wyznacza się „**Tereny trwałych użytków zielonych - ZZ**” z podstawowym przeznaczeniem terenów pod łąki i pastwiska ZŁ obejmujące dna dolin rzecznych, stanowiące korytarze ekologicznych powiązań podstawowego układu ekologicznego miasta w ramach Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych.

2. Na terenach, o których mowa w ust.1 ustala się:

a) maksymalne zachowanie naturalnego charakteru istniejących dolin, tj. istniejących zbiorowisk roślinnych, drzew i krzewów oraz ukształtowania terenu.

- b) zakaz realizacji obiektów kubaturowych, za wyjątkiem wyznaczonych w planie służących rekreacji i gospodarce wodnej,
 - c) wykorzystanie istniejących ciągów komunikacyjnych (wydeptów, dróg gruntowych) do realizacji bądź kontynuacji ścieżek rowerowych i ciągów spacerowych o funkcji rekreacyjnej.
3. Wszystkie działania prowadzone na wyznaczonych terenach ZZ nie mogą naruszać ustaleń obowiązujących dla stref polityki przestrzennej, w obszarze których są one położone.
(...)

§ 52

1. Wyznacza się „**Tereny dróg i ulic – KD**” z podstawowym przeznaczeniem gruntów pod tereny dróg (ulic) oznaczone wg klas i kategorii:
- KDGP-K – drogi główne ruchu przyspieszonego - krajowe,
 - KDG-K – główne - krajowe
(...)
 - KDZ-P – zbiorcze – powiatowe,
(...)
2. Dopuszcza się lokalizacje w pasie drogowym:
- a) zieleni,
 - b) urządzeń komunikacyjnych, a w szczególności pasów postojowych i ścieżek rowerowych,
 - c) urządzeń związanych z eksploatacją dróg,
 - d) urządzeń infrastruktury technicznej,
 - e) usług komercyjnych a w szczególności handlu i gastronomii (z wyjątkiem dróg, ulic krajowych i wojewódzkich) w formie kiosków i wiat nie związanych trwale z gruntem.
3. Urządzenia, o których mowa w ust.2, można lokalizować pod warunkiem dostosowania do charakteru i wymagań przeznaczenia podstawowego.
4. Dla poszczególnych klas dróg (ulic) obowiązują niżej podane szerokości w liniach rozgraniczających:
- a) głównych ruchu przyspieszonego – 45,0-30,0 m
 - b) głównych – 40,0-25,0 m
 - c) zbiorczych – 35,0-20,0 m
(...)
 - f) powyższe ustalenia nie obowiązują w obrębie skrzyżowań.
5. Podane w ust. 4 rozpiętości szerokości w liniach rozgraniczających odnoszą się do lokalnych uwarunkowań terenowych i istniejącego zagospodarowania terenu oraz indywidualnie określonych na rysunkach uszczegółowionych planu w skali 1:2000 i 1:1000.
6. Dla dróg krajowych i wojewódzkich wprowadza się kontrolę dostępności poprzez skrzyżowania. W uzasadnionych sytuacjach dopuszcza się zjazdy po uzyskaniu zgody odpowiedniego zarządu drogi, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Wschodni w Lublinie lub Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie.
7. Urząd Miasta przed wydaniem decyzji administracyjnej ma obowiązek uzgodnić z GDDKiA Oddział Wschodni w Lublinie wszelkie sprawy obejmujące zasady:
- podziału lub scaleń gruntów,
 - realizacji inwestycji będącej przedmiotem postępowania administracyjnego, w tym: obiektów kubaturowych, obiektów i urządzeń komunikacji oraz obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej i uzbrojenia terenu,
- na terenach sąsiadujących z drogami krajowymi, w liniach rozgraniczających dróg krajowych oraz w odniesieniu do inwestycji przecinających pasy drogowe dróg krajowych oraz

inwestycji sąsiadujących rezerwami terenu przeznaczonymi pod drogi krajowe lub przecinających te rezerwy, w zakresie obejmującym:

- sytuowanie obiektów budowlanych w stosunku do elementów drogi krajowej,
 - warunki obsługi komunikacyjnej inwestycji (terenu), w tym możliwość realizacji nowego lub przebudowy istniejącego włączenia do drogi krajowej,
- wpływ inwestycji na stosunki wodne w tym rejonie ze szczególnym uwzględnieniem warunków odwodnienia pasa drogowego.

8. Ustala się następujące minimalne odległości linii zabudowy liczone od zewnętrznej krawędzi jezdni poszczególnych kategorii dróg (ulic):
 - a) krajowej nr 19 i 74 /KDGP-K/
 - 50,0 m dla budynków mieszkalnych jednokondygnacyjnych
 - 70,0 m dla budynków mieszkalnych wielokondygnacyjnych
 - 250,0 m dla budynków szpitali, sanatoriów i innych wymagających szczególnej ochrony
 - 20,0 m dla pozostałych obiektów w wyznaczonych obszarach zabudowy
 - 25,0 m dla pozostałych obiektów poza terenami zabudowanymi
9. Podane w pkt. 6 odległości nie dotyczą ogrodzeń obiektów wodnych melioracji oraz budownictwa komunikacyjnego. Wyklucza się lokalizowanie ogrodzeń wewnątrz linii rozgraniczających dróg (ulic) określonych w pkt. 4.
10. Na terenach projektowanej zabudowy mieszkaniowej dopuszcza się zmniejszenie podanych w punkcie 8 odległości sytuowania obiektów przeznaczonych na pobyt ludzi od krawędzi jezdni pod warunkiem udokumentowania przez inwestora na etapie projektu budowlanego realizacji zabezpieczeń akustycznych przed rozprzestrzenianiem się hałasu i możliwości zachowania odpowiednich warunków do zamieszkania oraz uzyskania zgody zarządu drogi.
11. Na terenach zainwestowanych nowo wznoszone obiekty mogą być sytuowane w odległości od krawędzi jezdni nie mniejszej niż linia zabudowy wyznaczona przez obiekty trwale i w dobrym stanie technicznym istniejące na sąsiednich działkach, jeżeli nie jest to sprzeczne z przepisami dotyczącymi dróg publicznych obowiązującymi w czasie wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

§ 62

1. Wyznacza się „**Tereny wód otwartych - W**” z podstawowym przeznaczeniem terenów pod cieków wodne i zbiorniki wód otwartych.
2. Dla terenów o których mowa w ust. 1 ustala się:
 - a) konieczność dbania o czystość wód poprzez likwidację źródeł zanieczyszczeń,
 - b) zasadę maksymalnego wykorzystania naturalnych umocnień przy regulacji brzegów rzeki.
3. Wszystkie działania prowadzone na wyznaczonych terenach W nie mogą naruszać zasad obowiązujących dla stref polityki przestrzennej w obszarze których są one położone.

§ 64

1. W celu zapewnienia właściwych warunków dla funkcjonowania przyrody oraz ochrony terenów o wysokich walorach przyrodniczych ustanawia się strefę **Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych (ESOCH)**. System współtworzą: dna doliny Wyżnicy, suche doliny i lasy ze strefami ochrony warunków siedliskowych w odległości 50 m od skraju lasu.
2. W granicach ESOCH obowiązują następujące zakazy:
 - a) odprowadzania ścieków do wód i gruntu,
 - b) lokalizowania wszelkich nowych form zabudowy kubaturowej w tym również zabudowy mieszkaniowej za wyjątkiem urządzeń służących obsłudze rekreacji,

- c) zmiany ukształtowania rzeźby terenu oraz tworzenia nasypów ziemnych sytuowanych poprzecznie do doliny rzeki Wyźnicy i suchych dolin,
 - d) lokalizacji kopalni surowców mineralnych, stacji benzynowych oraz parkingów poza wyznaczonymi w planie dla obsługi ruchu turystycznego,
 - e) prowadzenia prac melioracyjnych zmierzających do jednostronnego odwodnienia terenu oraz likwidacji zachowanych meandrów Wyźnicy,
 - f) lokalizowania wszelkiego rodzaju składowisk odpadów, wylewisk nieczystości i grzebowisk zwierząt.
3. Zasady gospodarowania na obszarze objętym ESOCH podporządkowuje się funkcjom dla których został on ustanowiony tj. funkcjom ekologicznym i ochrony środowiska. Jako funkcję uzupełniającą dopuszcza się gospodarkę rolną oraz rekreację realizowaną w formie terenowych urządzeń sportowo-rekreacyjnych i obiektów obsługi tych urządzeń (szatnie, wypożyczalnie sprzętu turystycznego, ścieżki rowerowe, boiska itp.).
4. W granicach objętych systemem ESOCH dopuszcza się:
- g) możliwość realizacji podziemnej infrastruktury technicznej,
 - h) prowadzenie działań statutowych administratora rzeki zmierzających do zapobiegania i ochrony terenów zalewowych przed powodzią,
 - i) wycinanie drzew i krzewów utrudniających swobodny przepływ wód wezbraniowych na podstawie przepisów szczególnych obowiązujących w tym zakresie.
5. Na obszarze objętym systemem preferuje się wszelkie formy wzbogacania ekologicznego poprzez nasadzenia różnych form zieleni ozdobnej oraz zadrzewienia które należy realizować w systemie gniazdowym tak aby nie utrudniały one przewietrzania głównego korytarza nawiewu jakim jest dolina Wyźnicy oraz nie przysłaniały otwarc krajobrazowych na zespół staromiejski oraz nie hamowały splywu wód wezbraniowych.
6. W obszarze ESOCH na odcinku gdzie dolina rzeki Wyźnicy dochodzi do ul. Janowskiej (pomiędzy projektowaną od strony północnej drogą KUp a projektowaną od strony południowej drogą KUz) znajduje się teren wyróżniany na rysunkach planu w skali 1:5000 linią ciągłą na którym znajduje się zespół zabudowy mieszkaniowej - dawnych siedlisk rolnych. Biorąc pod uwagę istniejącą już na w/w terenie zabudowę dopuszcza się możliwość jej adaptacji i uzupełnienie tego zespołu nową zabudową mieszkaniową jako względnie bezkolizyjną w stosunku do ustaleń ESOCH. Szczegółowe warunki zabudowy jak w § 28.

Załączniki:

Kopia rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego m. Kraśnik - skala 1:5000

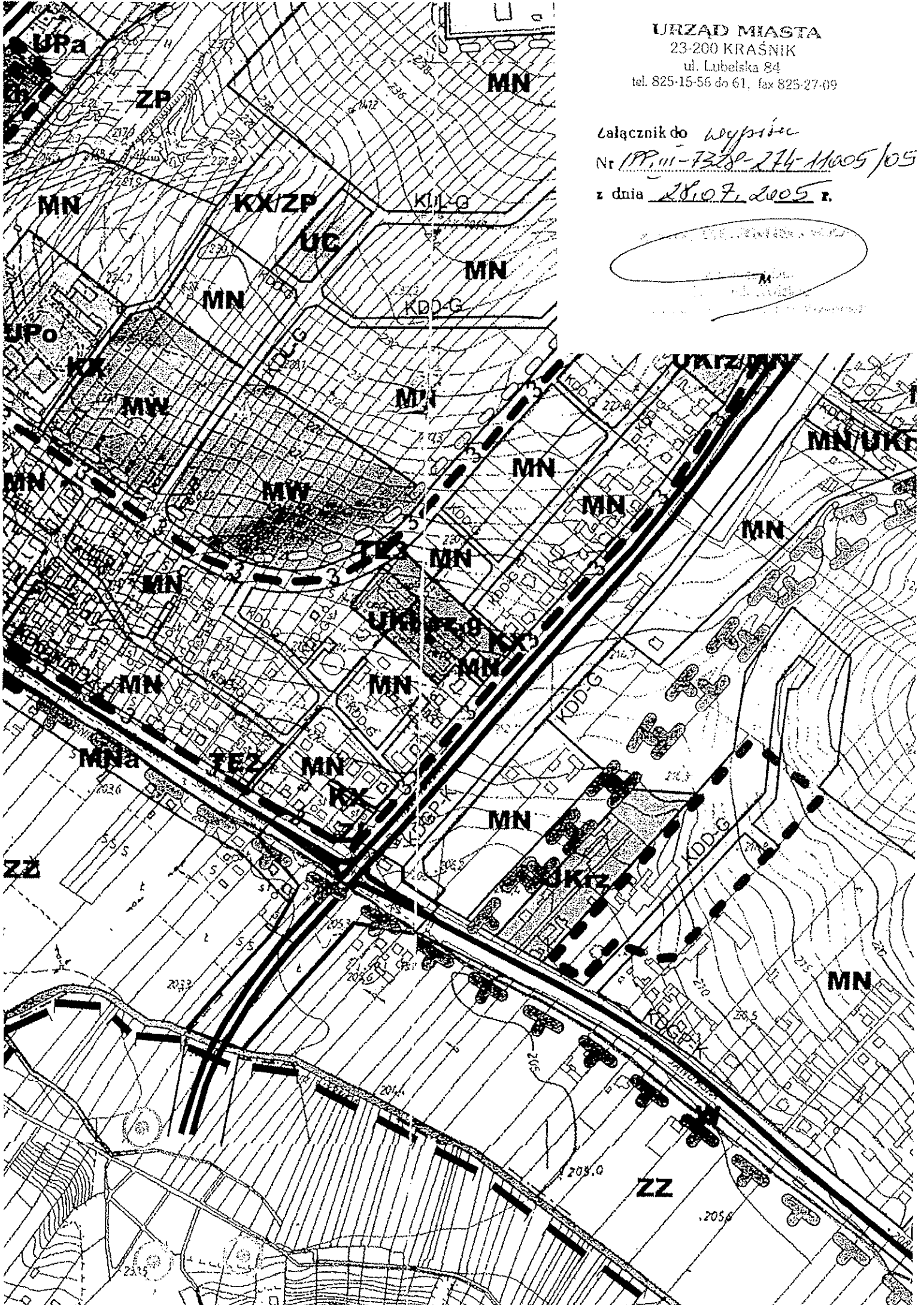
Otrzymują:

1. Spółka z o.o. DrogMost Lubelski
20-415 Lublin, ul. Zaciszna 16
2. aa.

2020.10.15. 10:00:00
ul. Zaciszna 16
Kraśnik

URZĄD MIASTA
23-200 KRAŚNIK
ul. Lubelska 84
tel. 825-15-56 do 61, fax 825-27-09

Załącznik do *wypisu*
Nr *199.III-7328-274-11005/05*
z dnia *28.10.7.2005* r.



ZAŁĄCZNIK NR 5

WYPIS Z mpzp GMINY KRAŚNIK

Znak: BD- 8331/60/2005

WYPIS I WYRYS

Z MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

GMINY KRAŚNIK

Działając w oparciu o:

ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kraśnik zatwierdzonego Uchwałą Nr XIII/48/ 2003 Rady Gminy Kraśnik z dnia 20 listopada 2003 r /Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego Nr 29 poz.708 z dnia 25 lutego 2004 roku/.

URZĄD GMINY W KRAŚNIKU INFORMUJE

że teren przeznaczony pod wykonanie obwodnicy Kraśnika długości ok. 5,8 km w ciągu dróg krajowych nr 19 Suwałki – Rzeszów i nr 74 Kielce – Kraśnik jest oznaczony symbolem KDK. W załączeniu wyrys i wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kraśnik dla określonej funkcji terenu.

Otrzymują:

1. „DrogMost LUBELSKIE” ul. Zaciszna 16, 20 - 415 Lublin.
2. Starostwo Powiatowe w Kraśniku, Al. Niepodległości 20, 23-210 Kraśnik.
3. a/a

Z wy. Złotko

Tadeusz Brodowski
Inspektor

Uchwała nr XIII/48/2003
Rady Gminy Kraśnik
z dnia 20 listopada 2003 r.

w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy
Kraśnik.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), art. 26 i art. 28 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1999 Nr 15, poz. 139 z późn. zm.), art. 85 ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 poz. 717) oraz uchwały Rady Gminy Kraśnik nr XXVII/118/2001 z dnia 27.04.2001 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kraśnik, Rada Gminy uchwała co następuje:

§ 1

1. Uchwała się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Kraśnik w granicach administracyjnych gminy.
2. Plan powstały w wyniku przyjęcia niniejszej uchwały stanowią:
 - 1) ustalenia planu - będące treścią niniejszej uchwały;
 - 2) rysunek planu gminy w skali 1 : 10.000 - będący załącznikiem nr 1 do uchwały.

§ 2

Ustalenia ogólne

1. Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru gminy uwzględnia zasady rozwoju zrównoważonego. W szczególności nie narusza walorów przyrodniczych i krajobrazowych gminy, stanowiących elementy krajowego systemu obszarów chronionych.
2. Dopuszcza się, z zastrzeżeniem ust. 1, inwestowanie jedynie zgodne z ustalonym w niniejszej uchwale przeznaczeniem (funkcją) oraz zasadami zabudowy i zagospodarowania poszczególnych terenów - oznaczonych na rysunku planu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały odrębnymi symbolami i ograniczonych za pomocą linii rozgraniczających.
3. W poszczególnych terenach dopuszcza się lokalizację, w sposób nie kolidujący z podstawowym przeznaczeniem tych terenów, nie przedstawionych na rysunku planu obiektów i sieci infrastruktury gazowej, kanalizacyjnej, telekomunikacyjnej, energetycznej i wodnej oraz obiektów gospodarki odpadami nie związanych z podłożem, służących bezpośredniej obsłudze tych terenów. Tego typu obiekty i sieci infrastruktury mogą być także lokalizowane wewnątrz linii rozgraniczających dróg publicznych.
4. Tereny, dla których plan miejscowy przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy. Na terenach tych zakazuje się rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.
5. Obszary zainwestowania dla których wydziela się co najmniej trzecią linię zabudowy winny być dzielone na działki budowlane w oparciu o koncepcję podziału terenu uwzględniającą zagospodarowanie działek sąsiednich opracowane przez uprawnionego projektanta urbanistę.

Urząd Gminy
23-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego 1
...ubelskis

§ 3

Funkcje terenów

Na obszarze gminy Kraśnik wyznacza się tereny o zróżnicowanym przeznaczeniu oraz warunkach zabudowy i zagospodarowania. Na terenach tych dopuszcza się lokalizowanie oznaczonych rodzajów zagospodarowania, według określonych dla nich ustaleń. Tereny te oznaczone są na rysunku stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały symbolami:

I. Tereny zabudowy mieszkaniowej:

1.1. MN - zabudowa jednorodzinna - o ustaleniach:

- 1) dopuszcza się nowe podziały na działki budowlane o powierzchni nie mniejszej niż 1000m² w granicach terenu MN;
- 2) minimalną szerokość nowowydzielanej działki ustala się na 18 metrów, z wyjątkiem istniejących zwartych terenów budowlanych;
- 3) ust. 1 i 2 nie dotyczy dzielenia istniejących działek w obszarze funkcjonalnym MN równoległe do wyznaczonej planem linii zabudowy w sposób nie powodujący zmniejszenia szerokości działki od drogi publicznej
- 4) dopuszcza się realizowanie wolnostojącej parterowej zabudowy gospodarczej;
- 5) dopuszcza się zabudowanie łącznie do 20% powierzchni działki;
- 6) wprowadza się obowiązek zapewnienia możliwości zlokalizowania co najmniej 1 garażu lub miejsca do parkowania na każdej działce;
- 7) dopuszcza się lokalizację obiektów kubaturowych w granicy działki lub 1,5 m od niej przy uzupełnianiu istniejącej zabudowy lub trudnych uwarunkowaniach wynikających z rozwiązań przestrzennych;
- 8) ustala się następujące wymogi wobec zabudowy mieszkaniowej:
 - a) wysokość do 2 kondygnacji nadziemnych, z których drugą stanowi poddasze użytkowe, z wyłączeniem rozbudowy istniejących budynków mieszkalnych,
 - b) posadowienie parteru do 1,0 metra powyżej najwyższego punktu terenu w obrysie budynku,
 - c) wysokość kalenicy do 10 metrów, z wyłączeniem rozbudowy istniejących budynków mieszkalnych,
 - d) dach o połaciach, nachylonych pod kątem 30-45°, z dopuszczeniem naczółków, lukarn itp.,
- 9) dopuszcza się lokalizowanie parterowych obiektów usługowo-handlowych o powierzchni do 50 m², a także użytkowanie budynków mieszkalnych i gospodarczych dla funkcji usługowo-handlowych;
- 10) obowiązuje nasadzenie zieleni izolacyjnej od strony dróg krajowych i wojewódzkich;
- 11) dopuszcza się nadto lokalizację:
 - a) obiektów usług publicznych,
 - b) obiektów usług komercyjnych,
 - c) wyodrębnienia terenów zieleni publicznej,
 - d) urządzeń infrastruktury technicznej,
 - e) urządzeń komunikacyjnych - parkingi, zatoki, przystanki;
- 12) obiekty i urządzenia o których mowa w pkt. 11 można lokalizować pod warunkiem:
 - a) że stanowią one uzupełnienie lub wzbogacenie przeznaczenia podstawowego,
 - b) nienaruszania ustaleń dla wiodącej funkcji terenu,
 - c) wyklucza się lokalizację przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Urząd Gminy
23-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego 3
wol lubelskie

1.2. MR - zabudowa zagrodowa - o ustaleniach:

- 1) dopuszcza się podział na nowowydzielane działki budowlane o powierzchni nie mniejszej niż 2000m² w granicach terenu MR;
- 2) minimalną szerokość nowowydzielanej działki ustala się na 25 metrów;
- 3) ust. 1 i 2 nie dotyczy dzielenia istniejących działek w obszarze funkcjonalnym MR równoległe do wyznaczonej planem linii zabudowy w sposób nie powodujący zmniejszenia szerokości działki od drogi publicznej;
- 4) dopuszcza się zabudowanie obiektami mieszkalnymi i gospodarczymi łącznie do 20% powierzchni działki;
- 5) dopuszcza się lokalizację obiektów kubaturowych w granicy działki lub 1,5 m od niej przy uzupełnianiu istniejącej zabudowy lub trudnych uwarunkowaniach wynikających z rozwiązań przestrzennych;
- 6) ustala się następujące wymogi wobec zabudowy mieszkalnej rolniczej:
 - a) wysokość do 2 kondygnacji nadziemnych, z których drugą stanowi poddasze użytkowe,
 - b) posadowienie parteru do 1,0 metra powyżej najwyższego punktu terenu w obrysie budynku,
 - c) wysokość kalenicy do 9 metrów,
 - d) dach o symetrycznych połaciach, nachylonych pod kątem 30-45°, z dopuszczeniem naczółków, lukarn itp.,
- 7) dopuszcza się realizację na terenach MR, w granicach obrysu jednostki funkcjonalnej określonej rysunkiem planu, zabudowy jednorodzinnej (według warunków jak dla terenów MN) oraz usług komercyjnych (według warunków jak dla terenów UC), z warunkiem, że zwarty obszar terenów zabudowy jednorodzinnej lub usługowej nie może przekraczać 5000m² na gruntach I-III klasy bonitacyjnej oraz 1 ha na gruntach IV klasy bonitacyjnej,
- 8) wprowadza się obowiązek przekształcania charakteru bryły budynku oraz nasadzenia zieleni, podnoszących walory estetyczne, w trakcie modernizacji i zmiany funkcji obiektów;
- 9) obowiązuje nasadzenie zieleni izolacyjnej od strony dróg krajowych i wojewódzkich.

2. Tereny usługowe

2.1. R - usługi rzemiosła - z podstawowym przeznaczeniem gruntów pod zakłady rzemiosła usługowego nieuciążliwego - o ustaleniach:

- 1) zakazuje się lokalizowania przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
- 2) dopuszcza się lokalizowanie obiektów o potencjalnej uciążliwości mieszczącej się w granicach władania terenem przez dysponenta tych obiektów;
- 3) dopuszcza się lokalizowanie budynków usługowo-handlowych o wysokości do 2 kondygnacji nadziemnych, w tym druga w poddaszu;
- 4) dopuszcza się lokalizowanie obiektów o funkcji mieszkaniowej, na warunkach jak dla terenów MN, po uzyskaniu przez inwestora pozytywnej opinii właściwego organu państwowej inspekcji sanitarnej;
- 5) wprowadza się obowiązek zapewnienia w obrębie każdej wydzielonej działki miejsc parkingowych w ilości w pełni zaspokajającej potrzeby wynikające ze sposobu zagospodarowania działki;
- 6) wprowadza się obowiązek wprowadzenia pasów zieleni izolacyjnej o szerokości minimum 5 metrów, pomiędzy działkami o różnych funkcjach;
- 7) dopuszcza się nadto lokalizację:
 - a) terenów zieleni,
 - b) usług publicznych,
 - c) usług komercyjnych,

Urząd Gminy
23-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego 1
woj. lubelskie

- placu sportowo-rekreacyjnego.
 - obiektów i urządzeń sportowo-rekreacyjnych,
 - terenu do leżakowania,
 - parkingu o liczbie miejsc co najmniej równej liczbie pokoi gościnnych,
 - różnych form zieleni wysokiej i średniej o charakterze izolacyjnym i ozdobnym.
- d) wyklucza się realizację budynków w odległości mniejszej niż 30 metrów od ściany lasu;
- e) ustala się następujące wymogi wobec zabudowy pensjonatowej:
- wysokość do 2 kondygnacji, z których druga stanowi poddasze użytkowe,
 - posadowienie parteru do 0,6 metra powyżej najniższego punktu terenu w obrysie budynku,
 - wysokość kalenicy do 11 metrów,
 - dach o symetrycznych połaciach, nachylonych pod kątem 30-45°, z dopuszczeniem naczółków, lukarn itp.,
- 4) w przypadku lokalizacji trwałych budynków kempingowych:
- a) dopuszcza się podział na nowowydzielane działki o powierzchni nie mniejszej niż 1500 m² o szerokości minimalnej 20 m,
- b) dopuszcza się zabudowanie do 10% powierzchni działki,
- c) ustala się następujące wymogi wobec budynków kempingowych:
- wysokość do 2 kondygnacji, z których druga stanowi poddasze użytkowe,
 - posadowienie parteru do 0,6 metra powyżej najniższego punktu terenu w obrysie budynku,
 - wysokość kalenicy do 7 metrów,
 - dach o symetrycznych połaciach, nachylonych pod kątem 30-45°, z dopuszczeniem naczółków, lukarn itp.,
- 5) dopuszcza się zagospodarowanie terenu pod warunkiem jednoczesnego nasadzenia zieleni wysokiej i średniej o charakterze izolacyjnym i ozdobnym.

3. Tereny urządzeń infrastruktury technicznej:

3.1. EE - urządzenia energetyczne - o ustaleniach:

- 1) dopuszcza się przebieg linii energetycznych wysokiego i średniego napięcia jedynie zgodnie z rysunkami planu,
- 2) zakazuje się lokalizowania budynków przeznaczonych na pobyt ludzi nie związanych z gospodarką energetyczną wzdłuż linii energetycznych - w odległości od najbliższego skrajnego przewodu linii mniejszej niż:
 - 7,5 metrów od linii średniego napięcia,
 - 14,5 metrów od linii 110 kV,
 - 26,0 metrów od linii 220 kV,
- 3) zakazuje się lokalizowania budynków nie przeznaczonych na pobyt ludzi nie związanych z gospodarką energetyczną wzdłuż linii energetycznych - w odległości od najbliższego skrajnego przewodu linii mniejszej niż:
 - 4,0 metrów od linii 110 kV,
 - 5,5 metrów od linii 220 kV,
- 4) dopuszcza się budowę linii energetycznych średniego i niskiego napięcia w postaci napowietrznej lub kablowej,
- 5) w pasie linii 220 kV i w strefie 8 m od skrajnych przewodów wprowadza się zakaz zalesiania terenów,
- 6) dopuszcza się lokalizację obiektu budowlanego w odległości mniejszej niż wymienione w ust. 2 za zgodą dysponenta sieci.

3.2. EG - urządzenia gazownictwa o ustaleniach:

Urząd Gminy
23-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego 1
wol. lubelskie

3.2. EG - urządzenia gazownictwa o ustaleniach:

- 1) zakazuje się lokalizowania budynków o funkcji nie związanej z gazownictwem w odległości mniejszej od osi uwidocznionych na rysunkach planu, gazociągów wysokiego ciśnienia DN700 relacji Jarosław-Puławy niż:
 - a) od obiektów użyteczności publicznej - 50 metrów licząc od granicy terenu;
 - b) od budynków mieszkalnych - 25 m,
 - c) od budynków gospodarczych - 15 m,
 - d) od obiektów zakładów przemysłowych - 37,5 m licząc od granicy terenu;
- 2) od pozostałych gazociągów wysokiego ciśnienia o średnicy DN100 i poniżej minimalne odległości bezpieczne dla budynków użyteczności publicznej - 15 m licząc od granicy terenu, od budynków mieszkalnych i gospodarczych - 15 m;
- 3) dopuszcza się zmniejszenie odległości wskazanych w pkt. 1) i 2), po uprzednim uzgodnieniu z dysponentem sieci gazowej.

3.3. NO - oczyszczanie i przesyłanie ścieków - o ustaleniach:

- 1) obowiązuje podłączanie nowowznoszonych i modernizowanych obiektów mieszkalnych, gospodarczych, usługowo-handlowych i produkcyjnych do kanalizacji zbiorczej dla miasta Kraśnika;
- 2) dopuszcza się tymczasowe rozwiązanie poprzez gromadzenie ścieków w zbiornikach bezodpływowych;
- 3) realizacja indywidualnych systemów kanalizacyjnych wraz z oczyszczalniami przydomowymi z odprowadzeniem oczyszczonych ścieków do ziemi jest możliwa dla zabudowy rozproszonej lecz uwarunkowana badaniami hydrogeologicznymi;

3.4. NU - gromadzenie odpadów - o ustaleniach:

- 1) wywóz odpadów stałych z terenu gminy przewiduje się na wysypisko odpadów w miejscowości Zarzecze II oraz na wysypisko Wilcze Doły poprzez zastosowanie systemu ich gromadzenia na warunkach jak w punkcie 2);
- 2) dopuszcza się lokalizowanie na obszarze gminy pojemników i kontenerów służących do gromadzenia odpadów (z wyjątkiem odpadów, niebezpiecznych), nie powiązanych trwale z podłożem, pod warunkiem:
 - a) utwardzenia miejsca posadowienia tych pojemników,
 - b) utwardzenia dojazdu,
 - c) zapewnienia spływu wód poopadowych,
 - d) jednoczesnego stworzenia wysokiej i średniej zieleni izolacyjnej wokół pojemników, o szerokości co najmniej 2 metry,
 - e) zachowania co najmniej 30 metrów odległości od zabudowy mieszkalnej i od dróg;
 - f) zachowania co najmniej 150 metrów odległości od cieków wodnych i ujęć wody pitnej.

3.5. WZ - zaopatrzenie w wodę - o ustaleniach:

- 1) obowiązuje podłączanie do wodociągów grupowych;
- 2) wyznaczanie bezpośredniej i pośredniej strefy ochrony sanitarnej ujęć wody pitnej, zgodnie z przepisami szczególnymi;
- 3) dopuszcza się tworzenie systemów zaopatrzenia w wodę na zasadach określonych w § 7 pkt 1;

Urząd Gminy
23-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego 1
woj. lubuskie

4. Tereny zielone:

4.1. RZ - łąki i pastwiska - o ustaleniach:

- 1) zakazuje się lokalizacji wszelkich budynków i innych obiektów budowlanych o charakterze kubaturowym z adaptacją istniejącej zabudowy;
- 2) zakazuje się melioracji o jedynie odwadniającym charakterze;
- 3) na przepływających naturalnych ciekach wodnych dopuszcza się lokalizowanie zbiorników retencyjnych o wysokości spiętrzenia do 2 metrów;

4.2. ZC - cmentarze - o ustaleniach:

- 1) dopuszcza się budowę lub rozbudowę cmentarzy pod warunkiem jednoczesnego nasadzenia pasa zieleni izolacyjnej o szerokości co najmniej 10 metrów;
- 2) dopuszcza się lokalizowanie budynków związanych z funkcją cmentarza, w szczególności obiektów kultu religijnego;
- 3) zakazuje się lokalizowania budynków w odległości mniejszej niż 50 metrów od granicy cmentarza;
- 4) zasady eksploatacji cmentarza należy ustalić w oparciu o dokumentację hydrogeologiczną terenu.

4.3. RL - zielenie leśna - o ustaleniach:

- 1) zakazuje się lokalizowania wszelkich budynków, z wyjątkiem bezpośrednio związanych z gospodarką leśną, w lasach i w odległości mniejszej niż 30 metrów od ściany lasu;
- 2) zakazuje się eksploatacji surowców mineralnych w wyznaczonej na rysunkach planu strefie ochrony siedliskowej lasu,
- 3) adaptuje się istniejącą zabudowę na warunkach jak dla zabudowy zagrodowej MR.

4.4. ZP - zielenie parkowa - o ustaleniach:

- 1) dopuszcza się przeprowadzanie ciągów pieszych i rowerowych oraz przystosowywanie terenu do funkcji wypoczynkowej z dopuszczeniem funkcji pensjonatowej;
- 2) dopuszcza się lokalizowanie parterowych budynków usługowo-handlowych, związanych ze sportem i wypoczynkiem, o jednostkowej powierzchni zabudowy do 30 m²;
- 3) zakazuje się przeznaczania na cele wymienione w pkt 1) i 2) więcej niż łącznie 10% powierzchni terenu;
- 4) w przypadku parku objętego ochroną konserwatorską lub obszaru w bezpośrednim jego sąsiedztwie - obowiązują odrębne zasady jak w § 4.

4.5. ZD - ogrody działkowe - o ustaleniach:

- 1) dopuszcza się lokalizowanie parterowych budynków związanych z funkcją terenu. o następujących wymogach kubaturowych:
 - a) kalenica pozioma o wysokości do 4 metrów;
 - b) posadowienie parteru do 0,3 metrów powyżej poziomu gruntu;
 - c) powierzchnia zabudowy do 30 m²;
 - d) dach dwuspadowy o symetrycznych połaciach.

4.6. ZI - zielenie izolacyjna - o ustaleniach:

- 1) nakazuje się nasadzenia zieleni izolacyjnej przed lub jednocześnie z podjęciem budowy sąsiadujących obiektów szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi lub mogących pogorszyć stan środowiska, w szczególności komunikacyjnych, przemysłowych, składowych oraz związanych z gospodarką wodno-ściekową i gospodarką odpadami;
- 2) dopuszcza się przeprowadzanie ciągów pieszych;
- 3) zakazuje się lokalizowania wszelkich budynków;
- 4) w strefie oddziaływania linii energetycznej wysokiego napięcia wyznaczonej rysunkiem planu dopuszcza się nasadzenie zieleni niskiej osiągającej wysokość 1,8 m.

6. Tereny produkcji rolnej:

6.1. RP - uprawy polowe - z podstawowym przeznaczeniem gruntów pod:

- a) uprawy polowe;
- b) ogrody działkowe;
- c) uprawy ogrodnicze;

o ustaleniach:

- 1) wyklucza się, z zastrzeżeniem ust. 2, lokalizacje nowych budynków poza istniejącymi siedliskami rolnymi;
- 2) dopuszcza się lokalizacje ferm hodowlanych, które ze względu na uciążliwość nie mogą być lokalizowane w zwartej zabudowie, pod warunkiem uprzedniego uzyskania pozytywnej opinii właściwego organu państwowej inspekcji sanitarnej przez inwestora;
- 3) dopuszcza się rozbudowę i modernizację istniejących siedlisk (według warunków jak dla terenów MR);
- 4) dopuszcza się przekształcanie istniejących siedlisk na cele zabudowy jednorodzinnej (według warunków jak dla terenów MN) bez prawa jego podziału;
- 5) dopuszcza się również w granicach istniejącego siedliska realizację drugiego domu mieszkalnego dla członków rodziny w celu polepszenia warunków mieszkaniowych, jednak bez wydzielenia działki;
- 6) dopuszcza się wyznaczanie i utwardzanie dróg wewnętrznych, służących obsłudze gospodarki rolnej;
- 7) zakazuje się melioracji o jedynie odwadniającym charakterze;
- 8) dopuszcza się zalesianie, zadrzewianie lub zakrzewianie użytków rolnych określonych rysunkiem planu oraz nie wyznaczonych rysunkiem planu dla:
 - a) V-VI klasy bonitacyjnej gruntów,
 - b) gruntów rolnych narażonych na erozję wodną i trudnych do uprawy o nachyleniu powyżej 15°,
 - c) terenów potencjalnie narażonych na zalanie i podtopienie;
- 9) dopuszcza się ponadto lokalizację:
 - a) terenów zieleni, punktów widokowych i urządzeń ciągów spacerowych, zapewniających dostęp do zespołów zieleni wzdłuż istniejących cieków wodnych,
 - b) urządzeń infrastruktury technicznej i komunikacji,
- 10) obiekty lub urządzenia o których mowa w pkt. 9 można lokalizować pod warunkiem:
 - a) dostosowania do charakteru i wymagań przeznaczenia podstawowego,
 - b) nienaruszania ustaleń obowiązujących dla wiodącej funkcji terenu,
- 11) punkty 1 - 5 nie obowiązują dla terenów położonych w obszarze objętym ochroną konserwatorską oraz w bezpośrednim jego sąsiedztwie. W tych obszarach obowiązują warunki konserwatorskie określone przez Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

7. Tereny urządzeń i sieci komunikacyjnej:

7.1. KDE - drogi krajowe - klasy "S" o ustaleniach:

- 1) ustala się następujące parametry techniczne dróg:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających - 70,0 - 100,0* m. - umożliwiającą modernizację drogi wraz z budową węzłów*, skrzyżowań* i przejazdów gospodarczych oraz realizację dróg towarzyszących,
 - b) zachowanie pasów wolnych od zainwestowania o szerokości minimum 50 m od linii rozgraniczającej z każdej strony drogi ekspresowej,
 - c) dostępność reglamentowana - wyłącznie na węzłach i skrzyżowaniach,
 - d) dopuszcza się jednoczesną realizację dróg serwisowych wzdłuż dróg ekspresowych.

Jrząd Centrum
23-200 Kredyt
ul. Piłsudskiego 1
woj. lubelskie

- 2) nieprzekraczalne minimalne odległości obiektów budowlanych od dróg publicznych przyjąć należy zgodnie z art. 43 pkt 1 Ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (t.j. Dz. U. z 2001, Nr 71, poz. 838 z późn. zm.),
- 3) ustala się minimalne odległości nowych budynków przeznaczonych na pobyt ludzi od krawędzi jezdni:
 - a) domy mieszkalne i obiekty usługowe o 1 i 2 kondygnacjach nadziemnych - 90 m.
 - b) domy mieszkalne i obiekty usługowe o większej liczbie kondygnacji nadziemnych - 110 m,
 - c) szpitale, sanatoria i inne obiekty wymagające szczególnej ochrony - 250 m.
- 4) nowoprojektowane obiekty budowlane w sąsiedztwie dróg publicznych, zwłaszcza budynki mieszkalne i przeznaczone na pobyt ludzi winny spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r., Nr 75, poz. 690 z późn. zm),
Wyżej wymienione obiekty powinny być wznoszone poza zasięgiem uciążliwości określonych w przepisach o ochronie i kształtowaniu środowiska lub w ich zasięgu pod warunkiem zastosowania środków technicznych zmniejszających uciążliwości do poziomu określonego w tych przepisach oraz w Polskich Normach.
- 5) Urząd Gminy przed wydaniem decyzji administracyjnej ma obowiązek uzgodnić z GDDKiA Oddział Wschodni w Lublinie wszelkie sprawy obejmujące zasady:
 - a) podziału lub scaleń gruntów,
 - b) realizacji inwestycji będącej przedmiotem postępowania administracyjnego, w tym: obiektów kubaturowych, obiektów i urządzeń komunikacji kołowej oraz obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej i uzbrojenia terenu, na terenach sąsiadujących z drogą krajową, w liniach rozgraniczających drogi krajowej oraz w odniesieniu do inwestycji przecinających drogę krajową oraz inwestycji sąsiadujących rezerwami terenu przeznaczonymi pod budowę lub modernizację drogi krajowej lub przecinających te rezerwy w zakresie obejmującym:
 - c) sytuowanie obiektów budowlanych w stosunku do elementów drogi krajowej,
 - d) określenie warunków obsługi komunikacyjnej inwestycji (terenu), w tym możliwości realizacji nowego lub przebudowy istniejącego włączenia do drogi krajowej,
 - e) wpływ inwestycji na stosunki wodne w tym rejonie ze szczególnym uwzględnieniem warunków odwodnienia pasa drogowego;
- 6) Dla ograniczenia strat przyrodniczych i krajobrazowych należy:
 - a) przestrzegać uwarunkowania określone w rozporządzeniu Wojewody Lubelskiego Nr 28 z dnia 2 czerwca 1998r. w sprawie Obszarów Chronionego Krajobrazu (Dz.U. Nr 11. Poz.28),
 - b) zachować drożność ekologiczną doliny rzeki Wyżnianki, zachować naturalny charakter doliny rzecznej bez jej zawężania, poprzez zabudowę techniczną, zminimalizować ingerencję w stosunki wodne, zapewnić maksymalną ochronę walorów przyrodniczych i użytkowych stawów i źródeł,
 - c) maksymalnie ograniczyć przecięcia wąwozów i dolinek przez projektowane trasy oraz zachować ich drożność przestrzenną poprzez zastosowanie wiaduktów i przepustów,
 - d) wprowadzić izolacyjną zieleń przydrożną o strukturze przestrzennej i składzie gatunkowym odpowiadającym fizjonomii krajobrazu i siedliskom naturalnym,
 - e) maksymalnie ograniczyć wycinki drzew i krzewów związane z realizacją inwestycji,
 - f) chronić tereny leśne z przeanalizowaniem możliwości poprowadzenia tras jak najmniej ingerujących w obszary leśne, a w szczególności uwzględnić konieczność maksymalnej ochrony wysokich walorów przyrodniczych ekosystemu leśnego usytuowanego w południowej części gminy Kraśnik, pomiędzy Słódkowem

i Polichną, przez który przebiega droga do Rzeszowa, znajdująca się w ciągu drogi ekspresowej i planowana do modernizacji.

7.2. KDK - drogi krajowe - o ustaleniach:

- 1) ustala się następujące parametry techniczne:
 - a) droga klasy Gp - główna ruchu przyspieszonego,
 - b) szerokość jezdni- 7,0 -14,0 metrów,
 - c) szerokość w liniach rozgraniczających 40,0 metrów, 80,0 metrów dla obwodnicy miasta Kraśnika,
 - d) dostępność na skrzyżowaniach,
 - e) obsługa terenów zabudowanych w oparciu o układ lokalny dróg gminnych lub wewnętrznych lub poprzez drogi zbiorcze, gminne klasy L lub D - sytuowane w liniach rozgraniczających drogi krajowej lub poza nimi;
- 2) ustala się minimalne odległości budynków przeznaczonych na pobyt ludzi od krawędzi jezdni dróg:
 - a) domy mieszkalne i obiekty usługowe o 1 i 2 kondygnacjach nadziemnych - 50 metrów,
 - b) domy mieszkalne i obiekty usługowe o większej liczbie kondygnacji nadziemnych - 70 metrów,
 - c) szpitale, sanatoria i inne obiekty wymagające szczególnej ochrony - 200 metrów;
- 3) ustala się minimalną odległość budynków nie przeznaczonych na pobyt ludzi od krawędzi jezdni na odległość 25 m poza obszarem zabudowanym, a 10 m w obszarze zabudowanym;
- 4) włączenia (zjazdy indywidualne i publiczne) realizować można wyłącznie za zgodą zarządcy drogi i na warunkach przez niego ustalonych;
- 5) w terenach zwartej zabudowy, gdzie wykształcona została linia zabudowy, dopuszcza się lokalizowanie budynków w odległości od krawędzi jezdni wyznaczonej przez tę linię, lecz w odległościach nie mniejszych niż określone w ustawie o drogach publicznych pod warunkiem uprzedniego uzyskania zgody właściwego zarządcy drogi;
- 6) obsługa komunikacyjna nowych terenów przeznaczonych dla działalności inwestycyjnej przyległych do drogi krajowej winna odbywać się poprzez lokalne układy komunikacyjne z zastrzeżeniem ust. 7). Ewentualne odstępstwa od w/w warunku mogą nastąpić tylko w drodze uzyskania pozytywnej opinii i uzgodnienia z zarządcą drogi krajowej tj. GDDKiA Oddział Wschodni w Lublinie,
- 7) Urząd Gminy przed wydaniem decyzji administracyjnej ma obowiązek uzgodnić z GDDP Oddział Wschodni w Lublinie wszelkie sprawy obejmujące zasady:
 - a) podziału lub scaleń gruntów,
 - b) realizacji inwestycji będącej przedmiotem postępowania administracyjnego, w tym: obiektów kubaturowych, obiektów i urządzeń komunikacji kołowej oraz obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej i uzbrojenia terenu, na terenach sąsiadujących z drogą krajową, w liniach rozgraniczających drogi krajowej oraz w odniesieniu do inwestycji przecinających drogę krajową oraz inwestycji sąsiadujących rezerwami terenu przeznaczonymi pod budowę lub modernizację drogi krajowej lub przecinających te rezerwy w zakresie obejmującym:
 - c) sytuowanie obiektów budowlanych w stosunku do elementów drogi krajowej,
 - d) określenie warunków obsługi komunikacyjnej inwestycji (terenu), w tym możliwości realizacji nowego lub przebudowy istniejącego włączenia do drogi krajowej,
 - e) wpływ inwestycji na stosunki wodne w tym rejonie ze szczególnym uwzględnieniem warunków odwodnienia pasa drogowego.
- 8) Dla ograniczenia strat przyrodniczych i krajobrazowych należy:
 - a) przestrzegać uwarunkowania określone w rozporządzeniu Wojewody Lubelskiego Nr 28 z dnia 2 czerwca 1998r. w sprawie Obszarów Chronionego Krajobrazu (Dz.U. Nr 11. Poz.28),

- b) zachować drożność ekologiczną doliny rzeki Wyżnianki, zachować naturalny charakter doliny rzecznej bez jej zawężania, poprzez zabudowę techniczną, zminimalizować ingerencję w stosunki wodne, zapewnić maksymalną ochronę walorów przyrodniczych i użytkowych stawów i źródeł,
- c) maksymalnie ograniczyć przecięcia wąwozów i dolinek przez projektowane trasy oraz zachować ich drożność przestrzenną poprzez zastosowanie wiaduktów i przepustów,
- d) wprowadzić izolacyjną zieleń przydrożną o strukturze przestrzennej i składzie gatunkowym odpowiadającym fizjonomii krajobrazu i siedliskom naturalnym.
- e) maksymalnie ograniczyć wycinki drzew i krzewów związane z realizacją inwestycji.
- f) chronić tereny leśne z przeanalizowaniem możliwości poprowadzenia tras jak najmniej ingerujących w obszary leśne, a w szczególności uwzględnić konieczność maksymalnej ochrony wysokich walorów przyrodniczych ekosystemu leśnego usytuowanego w południowej części gminy Kraśnik, pomiędzy Słodkowem Drugim i Polichną, przez który przebiega droga do Rzeszowa, znajdująca się w ciągu drogi ekspresowej i planowana do modernizacji.

7.3. KDP - drogi powiatowe - klasy "Z" - o ustaleniach:

- 1) ustala się następujące parametry techniczne dróg powiatowych:
 - a) szerokość jezdni- 5,5 -7,0 metrów,
 - b) szerokość w liniach rozgraniczających 20 metrów,
 - c) dostępność na skrzyżowaniach i przez wjazdy bramowe,
- 2) ustala się minimalne odległości budynków przeznaczonych na pobyt ludzi od krawędzi jezdni dróg:
 - a) domy mieszkalne i obiekty usługowe o 1 i 2 kondygnacjach nadziemnych - 20 metrów,
 - b) domy mieszkalne i obiekty usługowe o większej liczbie kondygnacji nadziemnych - 30 metrów,
 - c) szpitale, sanatoria i inne obiekty wymagające szczególnej ochrony - 130 metrów;
- 3) ustala się minimalne odległości od krawędzi jezdni dróg powiatowych obiektów budowlanych nie przeznaczonych na pobyt ludzi:
 - a) na obszarach zabudowanych - 8 metrów,
 - b) poza terenami zabudowanymi - 20 metrów;
- 4) do dróg powiatowych stosuje się odpowiednio ustalenia dla terenów KDG - pkt. 4, 5, 6, 7;
- 5) ustala się 30 metrową minimalną odległość obiektów kubaturowych od osi alei drzew położonej wzdłuż ciągu komunikacyjnego;
- 6) dopuszcza się zmniejszenie szerokości drogi w liniach rozgraniczających wynikające i uzasadnione stanem istniejącego zainwestowania w uzgodnieniu z zarządcą drogi.

7.4. KDP - drogi powiatowe - klasy "L" - o ustaleniach:

- 1) ustala się następujące parametry techniczne dróg powiatowych:
 - a) szerokość jezdni- 5,5 -7,0 metrów,
 - b) szerokość w liniach rozgraniczających 20 metrów,
 - c) dostępność na skrzyżowaniach i przez wjazdy bramowe,
- 2) ustala się minimalne odległości budynków przeznaczonych na pobyt ludzi od krawędzi jezdni dróg:
 - a) domy mieszkalne i obiekty usługowe o 1 i 2 kondygnacjach nadziemnych - 20 metrów,
 - b) domy mieszkalne i obiekty usługowe o większej liczbie kondygnacji nadziemnych - 30 metrów,
 - c) szpitale, sanatoria i inne obiekty wymagające szczególnej ochrony - 130 metrów;

- 3) ustala się minimalne odległości od krawędzi jezdni dróg powiatowych obiektów budowlanych nie przeznaczonych na pobyt ludzi:
 - a) na obszarach zabudowanych - 8 metrów,
 - b) poza terenami zabudowanymi - 20 metrów;
- 4) do dróg powiatowych stosuje się odpowiednio ustalenia dla terenów KDG - pkt. 4, 5, 6, 7;
- 5) ustala się 30 metrową minimalną odległość obiektów kubaturowych od osi alei drzew położonej wzdłuż ciągu komunikacyjnego;
- 6) dopuszcza się zmniejszenie szerokości drogi w liniach rozgraniczających wynikające i uzasadnione stanem istniejącego zainwestowania w uzgodnieniu z zarządcą drogi.

7.5. KDG - drogi gminne - w klasie technicznej "L" i "D" - o ustaleniach:

- 1) ustala się następujące parametry techniczne dróg:
 - a) szerokość jezdni - 5 - 6 metrów,
 - b) szerokość w liniach rozgraniczających - 10,0 - 15,0 metrów,
 - c) dostępność nieograniczona;
- 2) ustala się minimalne odległości budynków od krawędzi jezdni:
 - a) domy mieszkalne i obiekty usługowe o 1 i 2 kondygnacjach nadziemnych - 15 metrów,
 - b) domy mieszkalne i obiekty usługowe o większej liczbie kondygnacji nadziemnych - 20 metrów,
 - c) szpitale, sanatoria i inne obiekty wymagające szczególnej ochrony - 80 metrów
- 3) ustala się minimalne odległości od krawędzi jezdni dróg gminnych obiektów budowlanych nie przeznaczonych na pobyt ludzi:
 - a) na obszarach zabudowanych - 6 metrów,
 - b) poza terenami zabudowanymi - 15 metrów
- 4) w terenach zwartej zabudowy, gdzie wykształcona została linia zabudowy, dopuszcza się lokalizowanie budynków w odległości od krawędzi jezdni wyznaczonej przez tę linię, lecz w odległościach nie mniejszych niż określone w ustawie o drogach publicznych, po uprzednim uzyskaniu zgody zarządcy drogi;
- 5) określenie granic obszarów zabudowanych następuje zgodnie z przepisami o ruchu drogowym;
- 6) dopuszcza się realizację etapową sieci dróg gminnych poprzez budowę drogi wewnętrznej (KDX) o parametrach w liniach rozgraniczających zachowujących docelowe wielkości jak dla KDG;
- 7) podane odległości nie dotyczą ogrodzeń, obiektów wodnych, melioracji oraz budownictwa komunikacyjnego (w tym chodników, zatok i wiat przystankowych); nie dopuszcza się jednak lokalizowania ogrodzeń wewnątrz obszaru leżącego wewnątrz linii rozgraniczających dróg szerokość których ustala się wg punktu 1 b) dla całego odcinka drogi o danej funkcji;
- 8) ustala się 30 metrową minimalną odległość obiektów kubaturowych od osi alei drzew położonej wzdłuż ciągu komunikacyjnego;
- 9) dopuszcza się zmniejszenie szerokości drogi w liniach rozgraniczających wynikające i uzasadnione stanem istniejącego zainwestowania w uzgodnieniu z zarządcą drogi.

7.5. KDX - drogi wewnętrzne utwardzone - o ustaleniach:

- 1) ustala się następujące parametry techniczne dróg lokalnych:
 - a) szerokość jezdni - 3,0 - 5,0 metrów,
 - b) szerokość w liniach rozgraniczających - minimum 8 metrów,
 - c) dostępność nieograniczona
- 2) pozostałe wymogi ustala się analogicznie jak dla dróg gminnych z zastrzeżeniem, że odległości linii zabudowy wynosi 6 - 10 m liczonej od krawędzi jezdni dla obiektów przeznaczonych na pobyt ludzi;

3) dotyczy to również dróg nie oznaczonych rysunkiem planu.

7.6. KS - urządzenia obsługi komunikacji - o ustaleniach:

- 1) teren przeznaczony na parkingi, przystanki lub stacje paliw;
- 2) dopuszcza się zagospodarowanie zgodne z przeznaczeniem pod warunkiem jednoczesnego nasadzenia wysokiej i średniej zieleni izolacyjnej o szerokości co najmniej 1,5 metra;
- 3) budowę parkingów o pojemności powyżej 10 stanowisk dla samochodów ciężarowych, a także parkingów zlokalizowanych wzdłuż dróg krajowych i ekspresowych dopuszcza się pod warunkiem jednoczesnego wyposażenia w śmietnik i toaletę;
- 4) dopuszcza się na terenach, gdzie możliwe jest lokalizowanie parkingów o pojemności powyżej 100 miejsc, budowę, obok takich parkingów, także urządzeń obsługi samochodów, obiektów gastronomicznych i noclegowych;
- 5) inwestor realizujący stację paliw zobowiązany jest do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- 6) dopuszcza się nadto lokalizację:
 - a) terenów zieleni publicznej;
 - b) urządzeń infrastruktury technicznej;
 - c) zapleczy administracyjno-socjalnych dla jednostek eksploatujących.

7.7. KK - urządzenia kolejowe - o ustaleniach:

- 1) dopuszcza się modernizację linii kolejowej, pod warunkiem jednoczesnego nasadzenia pasów zieleni izolacyjnej o szerokości co najmniej 10 metrów, a także wykonania przepustów dla zwierząt pod torami;
- 2) dopuszcza się lokalizowanie obiektów budowlanych związanych z obsługą funkcji transportowej, w tym budynków o wysokości do 2 kondygnacji i formie architektonicznej nawiązującej do tradycyjnej zabudowy kolejowej;
- 3) Na terenach, przez które przebiega linia kolejowa Lublin - Puławy dla zabudowy mieszkaniowej i budynków użyteczności publicznej, z wyjątkiem budynków służących celom komunikacji, wymagane jest zachowanie minimalnej odległości - 30 m od granicy terenów kolejowych. Lokalizacja zabudowy gospodarczej w odległości mniejszej uzależniona jest od indywidualnego uzgodnienia z WDO KP i Państwowym Inspektorem Sanitarnym;
- 4) dopuszcza się nadto lokalizację:
 - a) usług komercyjnych, a szczególnie obiektów handlu i gastronomii na terenie dworców kolejowych;
 - b) terenów zieleni;
 - c) urządzeń komunikacyjnych, a w szczególności parkingów, pasów postojowych i stacji paliw;
 - d) zaplecza administracyjno-socjalnego dla jednostek eksploatujących;
 - e) urządzeń związanych z eksploatacją torów kolejowych;
 - f) urządzeń infrastruktury technicznej;

Urząd Gminy
23-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego 1
woj. lubelska

§ 4

Ochrona wartości kulturowych.

1. Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej.

1.1. Obszary i obiekty zabytkowe objęte ścisłą ochroną konserwatorską - wpisane do rejestru zabytków Województwa Lubelskiego, na terenie gminy Kraśnik:

Lp.	Nazwa obiektu	Miejscowość	Numer rejestru zabytków
1	Kaplica pw. Św. Trójcy Drzewostan przy kaplicy	Stróża	91
2	Mogiła Powstańców Styczniowych 1863 r.	Stróża K.	1042

1.2. Wszelka działalność inwestycyjna i budowlana przy obiektach i na obszarach wymienionych w p. 1.1. może być prowadzona jedynie po uzyskaniu warunków i wytycznych konserwatorskich oraz zezwolenia Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie.

1.3. Wszelkie prace wykonywane na obszarach funkcjonalnych na terenie których znajdują się obiekty objęte ścisłą ochroną Konserwatorską wymagają uzgodnienia z Lubelskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Lublinie.

2. Strefa pośredniej ochrony konserwatorskiej.

2.1. Obiekty zabytkowe objęte strefą pośredniej ochrony konserwatorskiej figuruje w ewidencji dóbr kultury województwa lubelskiego:

Num.	Nazwa obiektu	Miejscowość
10455	Kuźnia	Dąbrowa
10456	Cmentarz Żydowski	Kraśnik Góry
10457	Mogiła Wojenna z II Wojny Światowej	Góry
10458	Cmentarz Wojenny z II Wojny Światowej	Karpiówka
10459	Kapliczka	Pasieka
10460	Kapliczka	Podlesie
10461	Kapliczka z figurą Św. Jana Nepomucena	Słodków III
10462	Kapliczka	Słodków III
10463	Kuźnia	Słodków III
10464	Młyn	Stróża
10465	Kapliczka z figurą Matki Boskiej	Stróża
10466	Kapliczka z figurą Św. Jana Nepomucena	Stróża Kolonia
10467	Mogiła Wojenna z I Wojny Światowej	Stróża
12608	Kapliczka	Dąbrowa

2.2. Wszelkie prace inwestycyjne prowadzone przy obiektach wymienionych w punkcie 2.1. wymagają odrębnych warunków i wytycznych konserwatorskich oraz uzyskania opinii Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Lublinie na etapie ustalania warunków realizacji inwestycji.

2.3. W przypadku rozbiórki obiektów zabytkowych będących w złym stanie technicznym, figurujących w ewidencji dóbr kultury należy uzyskać zgodę Lubelskiego Wojewódzkiego

Konserwatora Zabytków w Lublinie, w oparciu o skróconą dokumentację fotograficzną i architektoniczną.

3. Strefa ochrony archeologicznej.

3.1. Ochronie konserwatorskiej podlegają obszary o dużym nasyceniu znaleziskami archeologicznymi i stanowiska archeologiczne na obszarze gminy, oznaczone na rysunku planu.

3.2. Wszelkie zamierzenia inwestycyjne na tych obszarach m.in. związane z budową nowych budynków i inwestycji liniowych (drog, sieci, melioracji, infrastruktury technicznej) którym towarzyszą prace ziemne i przekształcenie naturalnego ukształtowania terenu - muszą być zgłaszane do Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w celu uzyskania warunków i wytycznych konserwatorskich.

Wszelkie prace ziemne prowadzone w obrębie stanowiska wymagają przeprowadzenia przedinwestycyjnych badań archeologicznych lub nadzoru archeologicznego.

§ 5

Ochrona środowiska przyrodniczego

I. Obszary i obiekty chronione.

W obszarze gminy Kraśnik występuje wiele elementów środowiska cennych przyrodniczo. Najbardziej wartościowe elementy o dużej atrakcyjności przyrodniczej i krajobrazowej są objęte ochroną:

- a) Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu,
- b) projektowany rezerwat im. Józefa Motyki
- c) pomniki przyrody istniejące i projektowane,
- d) użytki ekologiczne,
- e) lasy ochronne,
- f) korytarz ekologiczny o znaczeniu regionalnym
- g) strefy ochronne ujęć wód podziemnych,
- h) strefy ochrony warunków siedliskowych lasu.

II. Ustalenia ogólne dla obszarów prawnie chronionych

Wprowadza się obszary chronione na terenie gminy w granicach przedstawionych na rysunku planu o następujących ustaleniach:

1. Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu

Na terenach obszarów chronionego krajobrazu, zgodnie z Rozporządzeniem Nr 28 Wojewody Lubelskiego z dnia 2 czerwca 1998 r., obowiązuje:

- 1) szczególna dbałość o estetykę krajobrazu, w tym:
 - a) ochrona punktów i panoram widokowych,
 - b) ochrona naturalnego krajobrazu dolin rzecznych i zbiorników wodnych,
 - c) ochrona krajobrazu naturalnych ekosystemów,
- 2) szczególna dbałość o harmonię użytkowania gospodarczego z wartościami przyrodniczo-krajobrazowymi,
- 3) wymóg zachowania przestrzennej zawartości oraz przestrzennych powiązań pomiędzy obszarami o wysokiej aktywności biologicznej,
- 4) na terenie obszarów chronionego krajobrazu wprowadza się zakaz lokalizowania inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska, z wyjątkiem gazociągów,
- 5) ustanawia się obowiązek każdorazowego uzyskania opinii Dyrektora Zespołu Lubelskich Parków Krajobrazowych w sprawach:

Urząd Gminy
23-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego 1
woj. lubelskie

- a) lokalizowania inwestycji przemysłowych i usługowych mogących pogorszyć stan środowiska,
 - b) dokonywania zmian stosunków wodnych.
 - c) projektów zmian miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
 - d) budowania lub rozbudowy obiektów istotnie zmniejszających walory przyrodnicze i krajobrazowe,
- 6) nadzór nad obszarami chronionego krajobrazu stosownie do obowiązujących przepisów. sprawuje Dyrektor Zespołu Lubelskich Parków Krajobrazowych.
2. W stosunku do form ochrony przyrody takich jak pomniki przyrody, użytki ekologiczne zgodnie z art. 31a ustawy z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2001 r. Nr 99, poz. 1079, z późn. zm.) w zakresie gospodarki przestrzennej obowiązują następujące zakazy:
- niszczenia, uszkodzania lub przekształcania obiektu,
 - wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem obiektów związanych z zabezpieczeniem przeciwpożarowym,
 - dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody i zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz gospodarki rybackiej,
 - likwidowania małych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodnoblotnych,
 - budowy budynków, budowli, obiektów małej architektury i tymczasowych obiektów budowlanych, mogących mieć negatywny wpływ na obiekt chroniony, bądź spowodować degradację krajobrazu.

3. Lasy ochronne

W lasach ochronnych prowadzi się gospodarkę leśną w sposób zapewniający ciągłe spełnianie przez nie celów, dla których zostały wydzielone, w szczególności poprzez:

- a) zachowanie trwałości lasów w drodze:
 - dbałości o stan zdrowotny i sanitarny lasów;
 - preferowanie naturalnego odnowienia lasu;
 - ograniczania regulacji stosunków wodnych do prac uzasadnionych potrzebami odnowienia lasu oraz użytkowania sąsiadujących z lasami ochronnymi gruntów nieleśnych;
 - ograniczania trwałego odwadniania bagien śródleśnych do przypadków, w których wyniki przeprowadzonych badań i ekspertyz wykluczają niekorzystny wpływ tego zabiegu na stosunki wodne w lasach ochronnych;
- b) zagospodarowanie i ochronę lasów poprzez:
 - kształtowania struktury gatunkowej i przestrzennej lasu zgodnie z warunkami siedliskowymi, w kierunku powiększania różnorodności biologicznej i zwiększania odporności lasu na czynniki destrukcyjne;
 - stosowania indywidualnych sposobów zagospodarowania i ochrony poszczególnych drzewostanów;
 - ustalania etatu cięć według potrzeb hodowlanych lasu;
 - ograniczania stosowania zrębów zupełnych do najslabszych siedlisk leśnych oraz prowadzenia ścinki drzew, zrywki i wywozu drewna w sposób zapewniający w maksymalnym stopniu ochronę gleby i roślinności leśnej;
 - zakaz pozyskiwania żywicy i karpiny.

III. Ustalenia ogólne dla obszarów ochrony planistycznej.

1) Projektowany rezerwat im. Józefa Motyki

Proponuje się przyjąć następujące zakazy:

- pozyskiwania, niszczenia lub uszkodzenia drzew i innych roślin, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych potrzebami gospodarstwa rezerwatowego, ujętych w planie ochrony.
- zbioru wszystkich dziko rosnących roślin, a w szczególności owoców, nasion i grzybów, z wyjątkiem zbioru nasion na potrzeby hodowli lasu,
- polowania, chwytania, płoszenia i zabijania dziko żyjących zwierząt, niszczenia nor i legowisk zwierzęcych, gniazd ptasich i wybierania jaj,
- wysypywania, zakopywania i wylewania odpadów i
- innych nieczystości, innego zanieczyszczania wód i gleby oraz powietrza,
- wydobywania skał i minerałów,
- niszczenia gleby lub zmiany sposobu jej użytkowania, w szczególności przez pozyskiwanie ściółki leśnej,
- zakłócania ciszy,
- palenia ognisk,
- stosowania środków chemicznych w gospodarce leśnej,
- zmiany stosunków wodnych,
- umieszczania na obszarze rezerwatu tablic, napisów, ogłoszeń reklamowych i innych znaków nie związanych z ochroną, z wyjątkiem znaków drogowych i innych znaków związanych z ochroną porządku i bezpieczeństwa,
- ruchu pojazdów poza drogami publicznymi, z wyjątkiem pojazdów służb leśnych oraz służb ochrony przyrody.

Zakazy, o których mowa w ust. 1 nie dotyczą:

- prowadzenia badań naukowych za zgodą Wojewody,
- prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem publicznym i ochroną przeciwpożarową,
- wykonywania zadań z zakresu obronności Państwa,
- wykonywania zabiegów ochronnych, hodowlanych i pielęgnacyjnych za zgodą Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, udzielaną w przypadku potrzeby likwidacji nagłych zagrożeń ochraniaanej przyrody, nie ujętych w planie ochrony.

Bezpośredni nadzór nad rezerwatem sprawuje Wojewoda Lubelski.

2) Korytarze ekologiczne:

Zgodnie z ustawą z dnia 19 października 1991 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 99, poz. 1079 z późn. zm.) korytarzem ekologicznym jest obszar pomiędzy dwoma lub wieloma obszarami chronionymi, niezabudowany, umożliwiający migrację roślin i zwierząt.

Zakazy:

- składowania odpadów komunalnych, przemysłowych i energetycznych, lokalizacji wylewisk gnojowicy i nieczystości oraz grzebowisk zwierząt,
- tworzenia nasypów ziemnych, usytuowanych poprzecznie do osi korytarza,
- lokalizacji zabudowy mieszkaniowej,
- eksploatacji surowców mineralnych;

nakazy:

- likwidacji obiektów destrukcyjnych,
- poszerzania (lub wykonywania) przepustów w przecinających korytarze nasypach drogowych i kolejowych;

zalecenia:

- kształtowania pasmowych struktur przyrodniczych;
- restytucji użytków zielonych kosztem gruntów ornych,

Urząd Gminy
23-200 Kruśnik
ul. Piłsudskiego 1
woj. lubelski

- prowadzenia dróg po estakadach.

Korytarze ekologiczne powinny zachować naturalną drożność i strukturę środowiska.

3) Ochrona wód podziemnych

Wydzielenie obszarów chronionych ma na celu powstrzymanie postępującej degradacji wód podziemnych i zachowanie czystych wód do wykorzystania w przyszłości.

W obszarach tych należy:

- a) przeprowadzić inwentaryzację źródeł zanieczyszczeń,
- b) w stosunku do najbardziej szkodliwych należy dążyć do ich likwidacji, ograniczenia ujemnego wpływu lub poddać je stałemu monitoringowi,
- c) zakazać budowy nowych obiektów, których działalność może mieć ujemny wpływ na wody podziemne,
- d) wraz z budową sieci wodociągowych na wsiach, należy równolegle budować sieć kanalizacyjną lub stosować inne skuteczne metody unieszkodliwiania ścieków.

4) **Strefa pośredniej ochrony sanitarnej ujęć wglębnych wód** o zasadach gospodarowania określonych ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.).

5) Strefy ochrony siedliskowej lasu:

- strefa należy wprowadzić w promieniu do 500 m od obrzeży lasu;
- w wyznaczonych strefach nie należy lokalizować dużych monolitowych obiektów kubaturowych, obiektów uciążliwych dla środowiska, składowisk odpadów i wylewisk nieczystości;
- prowadzenie prac hydrotechnicznych i melioracyjnych należy podporządkować wymogom ochrony warunków siedliskowych lasu;
- preferowanymi formami zagospodarowania powinny być różne formy rekreacji, sportu, oświaty, kultury lub zdrowia.

§ 6

Komunikacja

1. Układ drogowy

1) W granicach administracyjnych gminy ustalone zostały zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obrotowym (Dz.U. Nr 120, poz. 1283) i rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich (Dz. U. Nr 160 poz. 1071) następujące ciągi dróg:

a) projektowana droga ekspresowa oznaczona symbolem KDE (klasa techniczna S):

- S 19 relacji: (Budzisko) - Augustów - Białystok - Lublin - Stalowa Wola,

b) drogi krajowe klasy Gp:

- Nr 19 relacji: Gr. Państwa - Kuźnica Białostocka - Białystok - Siemiatycze - Międzyrzec Podlaski - Kock - Lubartów - Lublin - Kraśnik - Janów Lubelski - Nisko - Sokołów Małopolski - Rzeszów, oznaczona symbolem KDK 19 Gp
- Nr 74 relacji: Sulejów - Żarnów - Ruda Maleniecka - Kielce - Łagów - Opatów - Ożarów - Annopol - Kraśnik - Janów Lubelski - Frampol - Gorajec - Szczepieszyn - Zamość - Hrubieszów - Zosin - Granięż - Państwa, oznaczona symbolem KDK 74 Gp,

Urząd Gminy
-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego
woj. lubelskie

- projektowana droga krajowa obwodnica Kraśnika - oznaczona symbolem KDK,
- c) dróg powiatowych oznaczonych symbolami KDP:
- nr 22517 relacji Dzierzkowice - Kraśnik
 - nr 22520 relacji Wyżnica - Budzyń
 - nr 22562 relacji Kraśnik - Dąbrowa Bór - Popkowice
 - nr 22563 relacji Dąbrowa Bór - Mazurów
 - nr 22588 relacji Kraśnik Mikulín
 - nr 22589 relacji Kol. Słodków - Rzeczycza
 - nr 22590 relacji Stróża - Sulów
 - nr 22591 relacji Stróża - Blinów
 - nr 22592 relacji Słodków II - Szastarka
 - nr 22613 relacji Kraśnik Owczarnia

d) drogi gminne:

Utrzymuje się dotychczasową funkcję dróg gminnych z rozbudową układu wskazaną przez Wójta Gminy Kraśnik. Proponuje się sukcesywną poprawę techniczną i funkcjonalną układu dróg lokalnych w obszarze terenów zainwestowanych i przewidzianych do rozwoju przestrzennego gminy

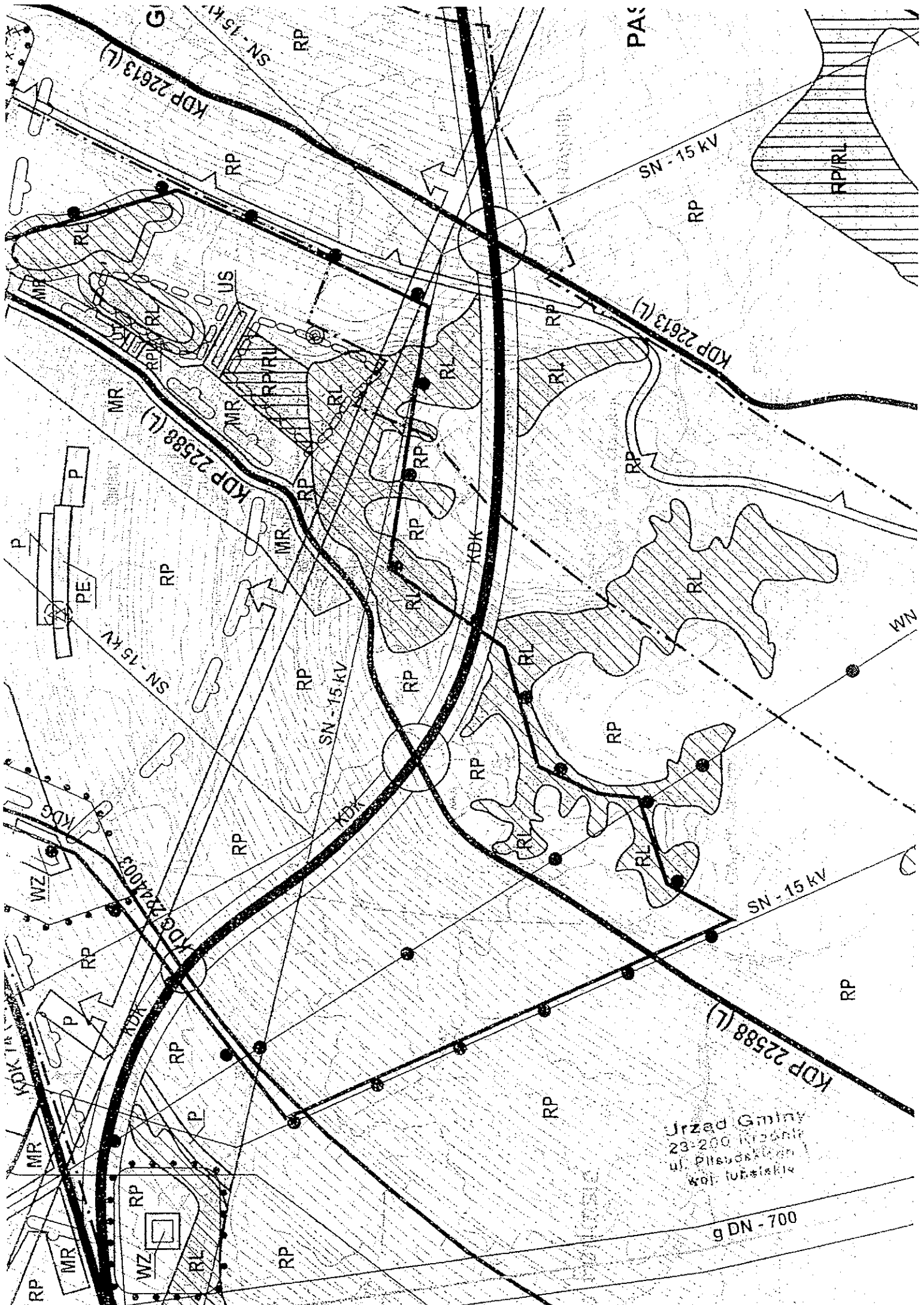
- 2) Nieprzekraczalne minimalne odległości obiektów budowlanych od dróg publicznych przyjąć należy zgodnie z art. 43 pkt. 1 Ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (t.j. Dz. U. z 2001, Nr 71, poz. 838 z późn. zm.).
- 3) Nowoprojektowane obiekty budowlane w sąsiedztwie dróg publicznych, zwłaszcza budynki mieszkalne i przeznaczone na pobyt ludzi winny spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r., Nr 75, poz. 690 z późn. zm.).
W/w obiekty powinny być wznoszone poza zasięgiem uciążliwości określonych w przepisach o ochronie i kształtowaniu środowiska lub w ich zasięgu pod warunkiem zastosowania środków technicznych zmniejszających uciążliwości do poziomu określonego w tych przepisach oraz w Polskich Normach.
- 4) Parametry techniczne dróg, szerokość w liniach rozgraniczających oraz linię zabudowy określono dla poszczególnych funkcji dróg w § 3 funkcje terenów ust. 7.

§ 7

Infrastruktura techniczna.

Gospodarkę wodno-ściekową należy rozwiązać w oparciu o komunalne urządzenia źródłowe i sieci, połączone z ich modernizacją i wdrażaniem najnowszych rozwiązań technicznych, z racjonalizacją zużycia wody. Zakłada się wysoki standard obsługi inżynierskiej gospodarstw domowych - korzystających z sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej. Powinna obowiązywać zasada współzależnej realizacji systemów wodociągowych i kanalizacyjnych oraz bezwzględny wymóg odprowadzania ścieków komunalnych do oczyszczalni dla wszystkich obiektów publicznych i usługowych.

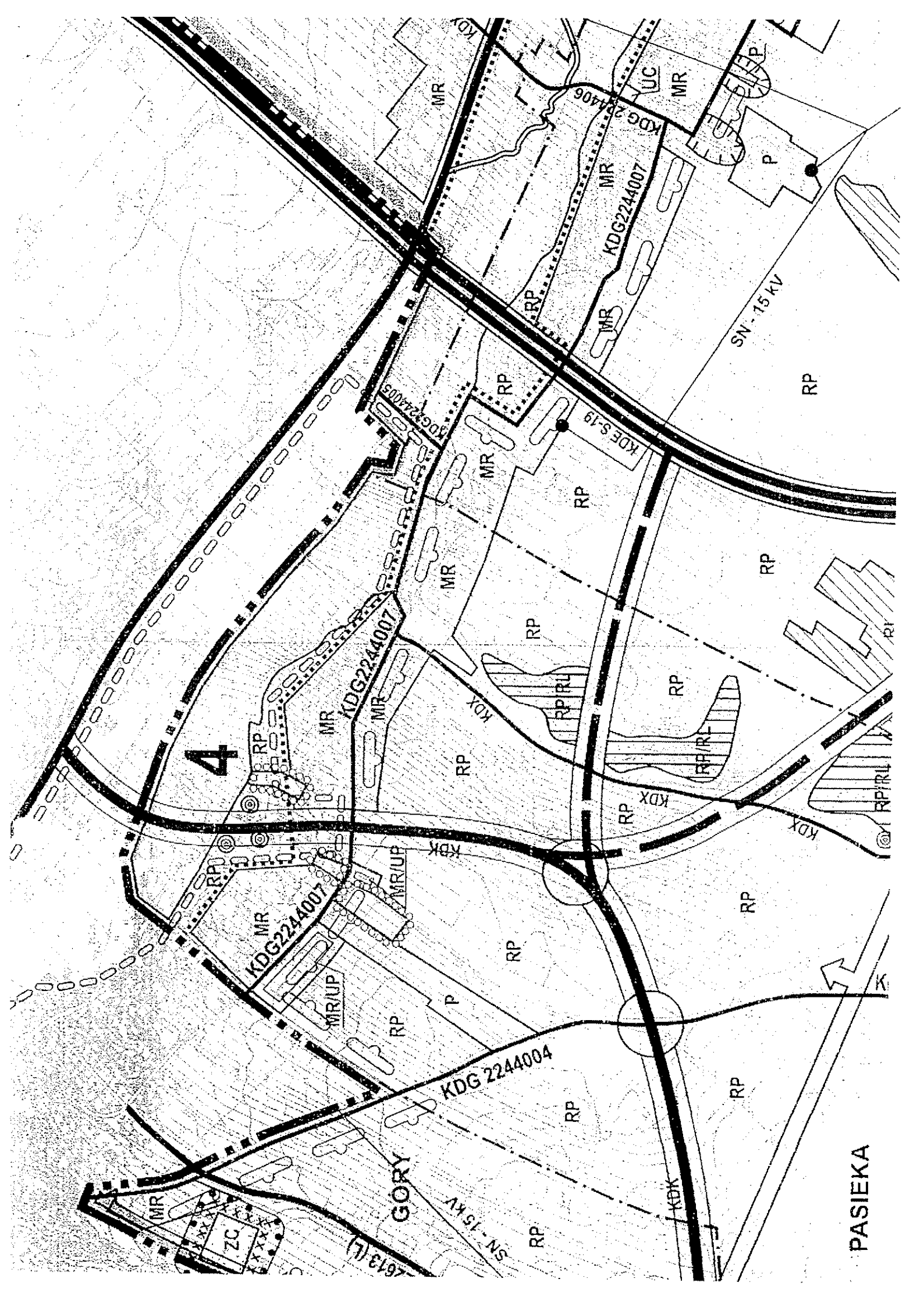
Urząd Gminy
23-200 Kraśnik
ul. Piłsudskiego 1
woj. lubelskie



PAS

Urząd Gminy
23-200 Kłodzko
ul. Piłsudskiego
woj. lubuskie

g DN - 700



4

MR
KDG2244007
MR/UP

GORY

KDG 2244004

KDG S-19

KDG2244007

SN - 15 KV

PASIEKA

K

ZAŁĄCZNIK NR 6

WYDRUKI OBLICZENIOWE Z PROGRAMU KOMIN

ZAŁĄCZNIK NR 6.1

DANE
do obliczenia zanieczyszczeń atmosferycznych
od planowanej obwodnicy

 * P R O G R A M K O M I N *
 * * * * *
 * 1986-2003 wersja 6.07 z dnia: 2003.02.11 *
 * Opracowany według Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 5.12.2002 r. *
 * Autor: Jacek Iwanek - Ekosort, Warszawa, tel/fax: (22) 847-ZZ-55 *
 * * * * *
 * UŻYTKOWNIK: *
 * Drogiost Lubelski Sp. z o.o. *
 * 20-415 Lublin, ul. Zaciężna 16, tel. 081 744 00 70, 744 13 26 *
 * *****
 * Data: 2006.8.19 12:58:28 *
 * *****

Nazwa zbioru danych: obwKrasdan
 Nazwa zbioru wyników: obwKraswyn

Obwodnica Krasnika

ZANIECZYSZCZENIE : no2

Oznaczenia: H - formula HOLLANDA
 C - formula CONCALIE

Emisor numer	Nazwa emitora	x[m]	y[m]	h[m]	d[m]	v[m/s]	T[K]	TO[K]	Q[MW]	FORM.	Emissja [g/s]	Smie [ug/m3]	Xmm stan [m]	Ua [m/s]	CEMIS	EMISJA [t/rok]	AKTYWNY W PODKRESIE
1 E1		88	835	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
2 E2		88	845	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
3 E3		88	855	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
4 E4		88	865	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
5 E5		88	875	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
6 E6		88	885	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
7 E7		89	895	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
8 E8		89	905	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
9 E9		89	915	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1
10 E10		90	925	0.5	0.05	0.00	350	278	0.0	H	0.00180	7044.450	0.6	1	1.0000	0.0568	1

SZORSTKOSC z0[m] 0.40
 WYSOKOSC ANEMOMETRU ha[m] 14
 WYSOKOSC OBLICZEN Z[m] 0.00

CZESTOSCI PRZEKROZEN LICZONE DLA STEZEN PROGOWYCH [ug/m3]:
 1: 40.000 2: 200.000

PODOKRESY OBLICZENIOWE

Nr	Nazwa	CEMIS	Roza wiatrow	Liczba emitow aktywnych w podokresie	Emisja w podokresie [t]	
1	caly rok	1.0000	c:\Komir03\Roze\Tublin.r	10	0.5676	
					EMISJA ROCZNA	0.5676 [t]

ZAŁĄCZNIK NR 6.2

**WYNIKI w siatce receptorów
z obliczenia zanieczyszczeń atmosferycznych
od planowanej obwodnicy**

Obwodnica Krasnika

ZANIECZYSZCZENIE : no2

STEZENIA GAZOWE

X	Y	Sa	Smax	KL	Ua	KAT	S99.8	S99.7	40P	200P	Udz.	Nr
m	m	ug/m3	ug/m3		m/s	st.	ug/m3	ug/m3	%	%	%	
0	750	0.507	28.379	6	1	36	28.068	28.013	0.0000	0.0000	16	1
20	750	0.647	32.242	6	1	28	32.341	31.342	0.0000	0.0000	16	1
40	750	0.711	37.188	6	1	22	36.743	36.530	0.0000	0.0000	16	1
60	750	0.643	42.088	6	1	14	40.007	38.534	0.1912	0.0000	16	1
80	750	0.506	45.268	6	1	4	41.574	37.547	0.2164	0.0000	16	1
100	750	0.491	44.649	6	1	354	40.982	37.097	0.2164	0.0000	16	1
120	750	0.569	41.171	6	1	346	39.487	36.639	0.1109	0.0000	16	1
140	750	0.584	35.735	6	1	336	34.691	32.608	0.0000	0.0000	17	1
10	760	0.634	31.295	6	1	34	31.289	30.582	0.0000	0.0000	17	1
30	760	0.798	36.255	6	1	28	36.146	35.595	0.0000	0.0000	17	1
50	760	0.858	42.374	6	1	20	42.353	41.396	0.4186	0.0000	17	1
70	760	0.721	48.961	6	1	10	45.119	41.111	0.3644	0.0000	17	1
90	760	0.605	50.860	6	1	360	45.671	40.932	0.3463	0.0000	17	1
110	760	0.668	47.847	6	1	348	43.526	42.799	0.2840	0.0000	17	1
130	760	0.721	41.781	6	1	340	40.632	38.211	0.2703	0.0000	17	1
150	760	0.647	34.508	6	1	330	33.688	32.034	0.0000	0.0000	18	1
0	770	0.560	29.859	6	1	40	29.798	29.305	0.0000	0.0000	18	1
20	770	0.797	34.958	6	1	34	34.816	34.487	0.0000	0.0000	18	1
40	770	1.014	42.615	6	1	26	42.376	41.991	0.5232	0.0000	18	1
60	770	1.034	50.852	6	1	16	50.157	48.001	0.5484	0.0000	18	1
80	770	0.842	57.541	6	1	6	52.246	47.211	0.4404	0.0000	18	1
100	770	0.808	56.851	6	1	354	51.712	46.775	0.4609	0.0000	18	1
120	770	0.901	49.420	6	1	342	48.590	46.277	0.4245	0.0000	18	1
140	770	0.836	40.595	6	1	332	39.793	37.999	0.1352	0.0000	19	1
10	780	0.717	33.023	6	1	40	32.866	32.687	0.0000	0.0000	19	1
30	780	1.034	39.985	6	1	32	40.031	39.304	0.0000	0.0000	20	1
50	780	1.321	51.156	6	1	24	51.020	50.229	0.9417	0.0000	19	1
70	780	1.265	62.546	6	1	12	59.422	58.634	0.7555	0.0000	19	1
90	780	1.056	67.758	6	1	358	62.058	56.554	0.5419	0.0000	19	1
110	780	1.149	59.826	6	1	346	56.646	52.844	0.6200	0.0000	20	1
130	780	1.104	47.331	6	1	334	46.658	44.881	0.4731	0.0000	20	1
150	780	0.872	37.700	6	1	326	37.173	35.872	0.0000	0.0000	20	1
0	790	0.604	30.898	6	1	46	30.356	29.651	0.0000	0.0000	19	1
20	790	0.929	36.847	6	1	40	36.707	36.639	0.0000	0.0000	21	1
40	790	1.372	45.387	6	1	30	45.476	44.747	0.8371	0.0000	22	1
60	790	1.762	61.657	6	1	20	61.608	60.610	1.2024	0.0000	22	1
80	790	1.579	78.937	6	1	6	73.791	67.958	0.8580	0.0000	21	1
100	790	1.513	76.412	6	1	350	70.681	65.210	0.7935	0.0000	21	1
120	790	1.522	58.714	6	1	338	57.745	55.391	0.8608	0.0000	22	1
140	790	1.190	44.088	6	1	326	43.531	42.239	0.4055	0.0000	22	1
10	800	0.802	33.597	6	1	46	33.075	32.590	0.0000	0.0000	22	1
30	800	1.261	42.263	6	1	40	42.352	41.834	0.6278	0.0000	23	1
50	800	1.936	55.526	6	1	30	55.694	54.857	1.4157	0.0000	25	1
70	800	2.457	81.745	6	1	16	81.601	79.647	1.4836	0.0000	24	1
90	800	2.171	100.156	6	1	358	93.516	86.862	0.9710	0.0000	23	1
110	800	2.199	74.908	6	1	340	73.704	71.060	1.2251	0.0000	25	1
130	800	1.705	52.816	6	1	328	52.571	51.500	0.8109	0.0000	25	1
150	800	1.163	39.480	6	1	318	39.274	38.112	0.0000	0.0000	24	1
0	810	0.683	31.533	6	1	54	29.488	28.532	0.0000	0.0000	21	1
20	810	1.093	37.499	6	1	46	37.183	36.281	0.0000	0.0000	24	1
40	810	1.790	48.831	6	1	38	48.756	48.674	1.0713	0.0000	27	1
60	810	2.907	70.383	6	1	28	70.258	70.043	2.0741	0.0000	30	1
80	810	3.711	119.899	6	1	10	114.429	109.783	2.4163	0.0000	28	1
100	810	3.454	110.392	6	1	346	104.984	102.873	2.2868	0.0000	29	1
120	810	2.605	62.531	6	1	330	62.415	61.565	1.5132	0.0000	31	1
140	810	1.680	45.184	6	1	320	45.054	44.435	0.6207	0.0000	27	1
10	820	0.959	32.969	6	1	52	31.710	30.865	0.0000	0.0000	24	1
30	820	1.575	41.824	6	1	48	41.560	41.343	0.4435	0.0000	27	1
50	820	2.709	55.845	6	1	36	55.852	55.392	1.6649	0.0000	34	1
70	820	4.969	95.056	6	1	24	94.969	94.601	3.9417	0.0000	40	1
90	820	6.984	193.885	6	1	358	183.191	172.735	5.2805	0.0000	36	1
110	820	4.525	84.463	6	1	332	84.457	83.603	3.2684	0.0000	40	1
130	820	2.588	51.958	6	1	322	51.844	51.100	1.1952	0.0000	33	1
150	820	1.555	39.401	6	1	312	38.636	38.579	0.0000	0.0000	27	1
0	830	0.840	30.865	6	1	62	29.385	29.039	0.0000	0.0000	23	1
20	830	1.364	36.403	6	1	52	35.242	34.427	0.0000	0.0000	27	1
40	830	2.386	47.289	6	1	44	47.251	46.851	1.0165	0.0000	32	1
60	830	4.609	69.041	6	1	32	69.080	68.768	3.3154	0.0000	43	1
80	830	13.754	154.308	6	1	16	154.624	153.105	11.8357	0.0000	78	1
100	830	11.480	122.344	6	1	340	121.872	119.666	9.5408	0.0000	72	1
120	830	4.376	61.560	6	1	324	61.637	61.098	2.2703	0.0000	43	1
140	830	2.351	42.789	6	1	310	42.390	42.390	0.7440	0.0000	33	1
10	840	1.173	31.893	6	1	60	30.971	30.829	0.0000	0.0000	26	2
30	840	2.010	40.235	6	1	50	39.011	37.959	0.0648	0.0000	30	2
50	840	3.821	53.901	6	1	40	53.996	53.730	2.2074	0.0000	38	2
70	840	9.242	91.766	6	1	28	91.782	91.427	8.1251	0.0000	56	2
90	840	63.783	414.299	6	1	352	402.964	391.658	48.2285	9.1911	68	1

10	960	0.898	32.860	6	1	134	32.628	32.477	0.0000	0.0000	22	10
30	960	1.331	41.677	6	1	142	41.784	41.278	0.5637	0.0000	23	10
50	960	1.968	53.847	6	1	150	53.639	53.639	1.4656	0.0000	25	10
70	960	2.664	77.664	6	1	164	77.712	76.409	2.0286	0.0000	25	10
90	960	3.069	100.399	6	1	180	98.074	97.903	1.8661	0.0000	23	10
110	960	3.408	78.606	6	1	198	78.522	77.307	2.1046	0.0000	25	10
130	960	2.600	55.194	6	1	212	54.993	54.820	1.5493	0.0000	25	10
150	960	1.692	40.376	6	1	222	40.253	40.192	0.3485	0.0000	24	10
0	970	0.696	30.354	6	1	134	30.157	29.624	0.0000	0.0000	19	10
20	970	0.996	35.228	6	1	140	35.326	34.858	0.0000	0.0000	21	10
40	970	1.409	45.314	6	1	150	45.416	44.641	0.9019	0.0000	22	10
60	970	1.845	59.310	6	1	160	59.116	58.518	1.3628	0.0000	22	10
80	970	2.026	77.669	6	1	174	75.680	75.549	1.4002	0.0000	21	10
100	970	2.329	78.071	6	1	188	76.294	75.354	1.4818	0.0000	21	10
120	970	2.364	59.819	6	1	202	59.599	58.998	1.4774	0.0000	22	10
140	970	1.805	45.321	6	1	214	45.402	44.679	0.9293	0.0000	22	10
10	980	0.778	32.352	6	1	140	32.156	32.106	0.0000	0.0000	19	10
30	980	1.062	38.703	6	1	148	38.648	38.221	0.0000	0.0000	20	10
50	980	1.366	48.498	6	1	156	48.108	48.023	0.9019	0.0000	20	10
70	980	1.498	61.336	6	1	168	60.390	58.469	1.0458	0.0000	20	10
90	980	1.560	68.102	6	1	180	66.525	65.311	0.9962	0.0000	19	10
110	980	1.808	61.509	6	1	194	60.604	58.207	1.1221	0.0000	19	10
130	980	1.720	49.498	6	1	206	49.459	48.512	0.9293	0.0000	20	10
150	980	1.317	38.339	6	1	214	38.277	37.787	0.0000	0.0000	20	10


Koniec obliczen 12:58:29 Data: 2006.8.19


Roza: Dane: obwKrasdan Wyniki: obwKraswyn

MAKSIMUM STEZEN SREDNICH WYNOSI		72.099 ug/m3										
90	900	72.099	421.042	6	1	190	419.631	415.053	50.89	11.11	67	7
MAKSIMUM STEZEN MAKS. 1-godz. WYNOSI		474.600 ug/m3										
90	920	68.973	474.600	6	1	184	471.384	469.047	49.88	9.99	62	9
MAKSIMUM PERCENTYLA S99.8 WYNOSI		471.384 ug/m3										
90	920	68.973	474.600	6	1	184	471.384	469.047	49.88	9.99	62	9
MAKSIMUM PERCENTYLA S99.7 WYNOSI		469.047 ug/m3										
90	920	68.973	474.600	6	1	184	471.384	469.047	49.88	9.99	62	9
MAKSIMUM CZESTOSCI PRZEKROCZEN STEZENIA		40.000 ug/m3		WYNOSI		50.89 %						
90	900	72.099	421.042	6	1	190	419.631	415.053	50.89	11.11	67	7
MAKSIMUM CZESTOSCI PRZEKROCZEN STEZENIA		200.000 ug/m3		WYNOSI		11.11 %						
90	900	72.099	421.042	6	1	190	419.631	415.053	50.89	11.11	67	7

LEGENDA:

Izolinie zasięgu zanieczyszczeń NO₂

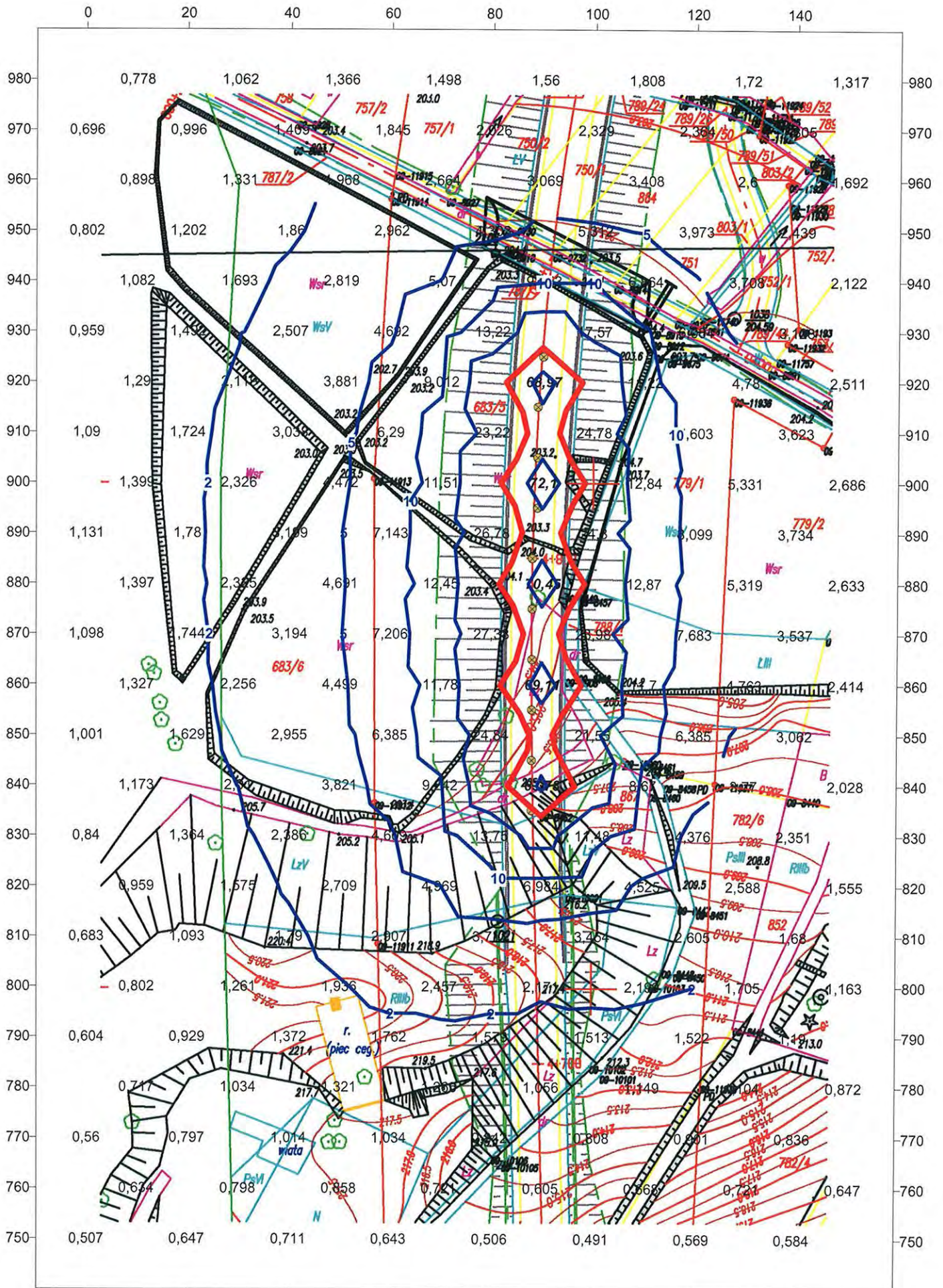
 Izolinia o wartości dopuszczalnej

 Izolinie pozostałe

 pas drogowy

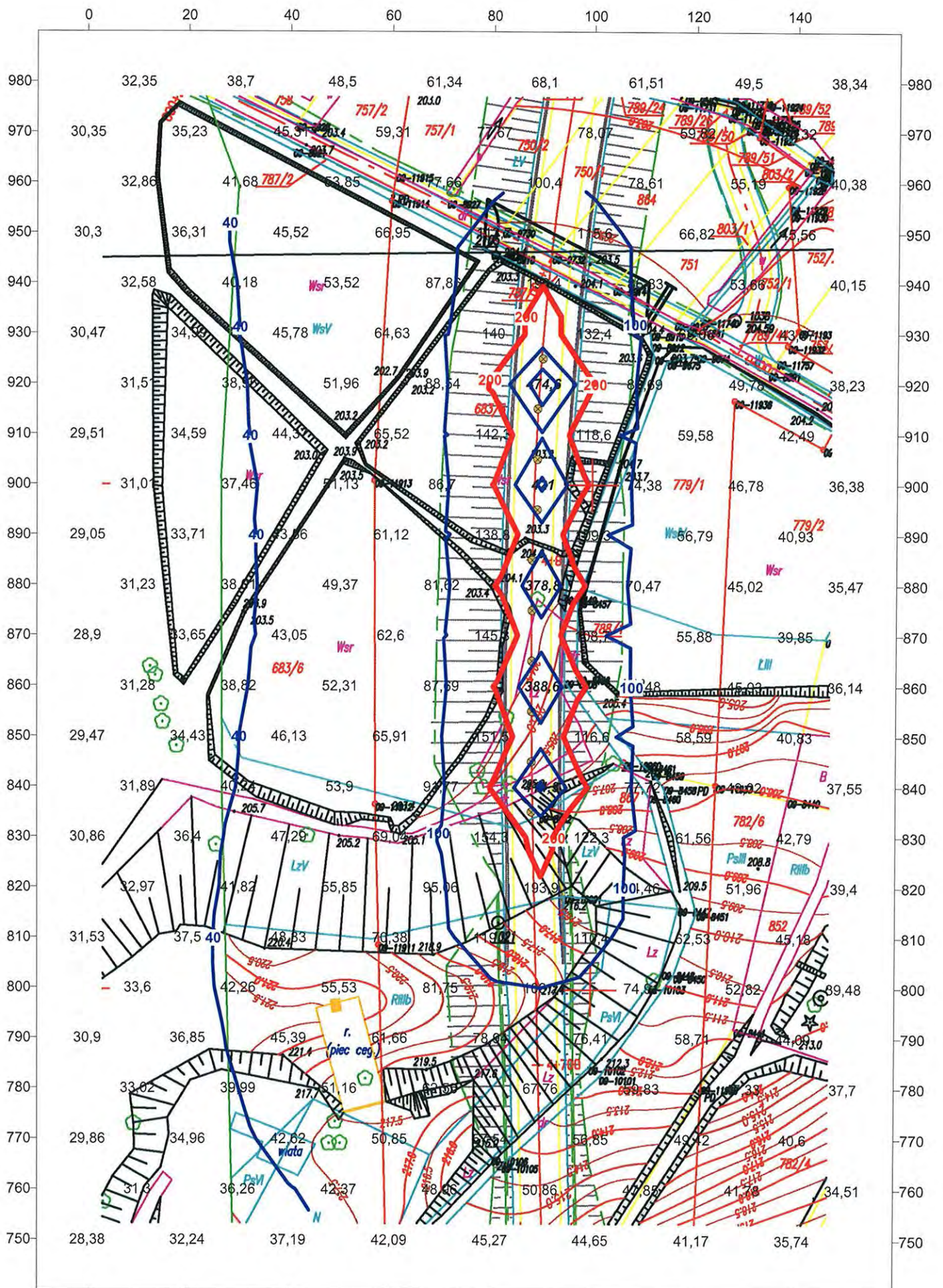
Obwodnica Krasnika
ZANIECZYSZCZENIE : no2
Drukowany parametr: STĘŻENIA ŚREDNIE ROCZNE [ug/m3]
Liczba punktów w siatce: 192 maksimum: 72,1 w punkcie: x=90 y=900

SKALA 1:1 000



Obwodnica Krasnika
ZANIECZYSZCZENIE : no2
Drukowany parametr: STĘŻENIA MAKSYMALNE 1-godz. [ug/m3]
Liczba punktów w siatce: 192 maksimum: 474,6 w punkcie: x=90 y=920

SKALA 1:1 000



ZAŁĄCZNIK NR 7

**WYDRUKI OBLICZENIOWE Z PROGRAMU
HAŁAS DROGOWY**

ZAŁĄCZNIK NR 7.1

zabudowa m. Pasieka – ul. Pasieczna

HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK DANYCH

Odcinki :

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
1	1095.0	585.2	7.9	1094.0	624.1	7.2
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		261	80.0		16.0	
Wariant 2		78	80.0		16.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
2	1092.8	669.1	6.4	1092.0	699.6	5.9
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		261	80.0		16.0	
Wariant 2		78	80.0		16.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
3	1092.0	699.6	5.9	1091.3	726.3	5.4
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		261	80.0		16.0	
Wariant 2		78	80.0		16.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
4	1091.3	726.3	5.4	1090.5	757.2	4.8
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		261	80.0		16.0	
Wariant 2		78	80.0		16.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
5	1090.5	757.2	4.8	1089.8	781.7	4.4
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		261	80.0		16.0	
Wariant 2		78	80.0		16.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Odcinki cd.

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
6	1089.8	781.7	4.4	1089.2	805.1	4.0
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	261		80.0		16.0	
Wariant 2	78		80.0		16.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
7	1089.2	805.1	4.0	1088.5	835.2	3.4
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	261		80.0		16.0	
Wariant 2	78		80.0		16.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Budynki :

Nr	x1[m]	y1[m]	x2[m]	y2[m]	x3[m]	y3[m]	x4[m]	y4[m]	h0[m]	h[m]
1	1011.7	624.2	1024.1	617.6	1018.0	606.4	1005.3	613.5	17.2	22.7
2	1035.4	661.2	1049.6	660.8	1049.4	655.4	1035.0	655.9	17.0	20.0
3	1033.5	688.6	1047.0	682.8	1041.5	671.2	1028.4	677.3	16.5	20.0
4	1154.1	809.7	1163.6	805.8	1159.3	796.6	1150.2	801.7	4.0	7.5
5	1149.7	789.7	1155.3	787.1	1153.9	783.9	1148.3	786.5	4.0	7.0
6	1159.0	740.9	1167.8	736.1	1164.7	731.0	1156.5	735.8	12.7	16.2
7	1148.3	732.2	1153.2	729.7	1143.6	712.9	1139.0	716.0	13.0	16.0
8	1145.4	715.0	1160.2	706.7	1155.8	699.2	1141.9	708.5	14.0	17.0
9	1130.2	691.6	1142.7	684.5	1137.0	675.2	1125.1	682.1	15.5	19.0
10	1166.6	686.9	1179.1	680.6	1172.7	669.9	1161.0	675.9	15.0	20.5
11	1141.9	623.3	1152.7	617.6	1147.0	608.3	1137.0	614.0	17.0	22.5
12	1163.6	622.3	1172.5	618.1	1167.3	609.3	1159.0	614.2	17.0	22.5
13	1156.1	600.0	1175.6	589.1	1173.0	584.7	1153.6	595.9	17.2	20.2
14	1148.2	595.2	1154.4	591.7	1151.9	587.1	1145.8	590.7	18.2	21.2

WARIANT I – PORA DNIA
WYNIKI w siatce receptorów na mapie
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Pasieki
od planowanej obwodnicy

WARIANT II – PORA NOCY
WYNIKI w siatce receptorów na mapie
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Pasieki
od planowanej obwodnicy

ZAŁĄCZNIK NR 7.2

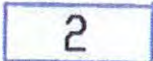
zabudowa m. Kraśnik – dzielnica Kwiatkowice


LEGENDA:







 granica pasa drogowego

OZNACZENIA z HAŁASU DROGOWEGO 4.0

50.8
 \circ
2 numery punktów obserwacji
wraz z wartością hałasu równoważnego

 numery budynków

 numery odcinków

 60.0 
 50.0  izofony (z wartością hałasu równoważnego)
 45.0 

ZAŁĄCZNIK NR 7.2A

**WARIANT A – stan na rok 2010 bez wybudowania
obwodnicy**

HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK DANYCH

Odcinki :

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
1	168.9	365.3	2.3	244.8	318.1	2.7
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.3		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		446	50.0		17.0	
Wariant 2		134	60.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
2	244.8	318.1	2.7	273.8	300.5	3.0
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		446	50.0		17.0	
Wariant 2		134	60.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
3	273.8	300.5	3.0	322.2	269.9	3.7
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		479	50.0		17.0	
Wariant 2		143	60.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
4	322.2	269.9	3.7	352.4	251.6	3.9
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		479	50.0		17.0	
Wariant 2		143	60.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
5	352.4	251.6	3.9	373.8	240.1	3.9
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		479	50.0		17.0	
Wariant 2		143	60.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
6	273.8	300.5	3.0	306.2	332.9	4.1
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 6.2		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	718		50.0		17.0	
Wariant 2	215		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
7	306.2	332.9	4.1	342.5	375.9	5.5
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 5.6		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	718		50.0		17.0	
Wariant 2	215		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
8	342.5	375.9	5.5	386.4	426.5	7.3
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	718		50.0		17.0	
Wariant 2	215		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
9	322.2	269.9	3.7	305.8	293.6	3.5
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 5.2		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	153		50.0		17.0	
Wariant 2	46		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
10	305.8	293.6	3.5	302.3	309.6	3.7
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 5.2		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	153		50.0		17.0	
Wariant 2	46		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Odcinki cd.

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
11	302.3	309.6	3.7	306.2	332.9	4.1
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 5.2		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	153		50.0		17.0	
Wariant 2	46		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Budynki :

Nr	x1[m]	y1[m]	x2[m]	y2[m]	x3[m]	y3[m]	x4[m]	y4[m]	h0[m]	h[m]
1	89.9	228.2	96.7	222.3	93.7	218.7	86.9	225.2	0.0	5.5
2	164.8	229.4	166.7	227.5	164.8	225.1	163.3	227.0	0.3	3.3
3	196.1	227.2	198.9	224.9	197.0	222.8	194.2	224.9	0.5	3.5
4	189.6	241.6	198.9	233.0	195.3	229.4	186.6	237.8	0.5	3.5
5	183.9	245.6	188.7	241.2	183.0	234.2	177.7	239.3	0.5	3.5
6	185.1	258.1	187.9	255.4	178.8	245.0	175.6	248.2	0.5	3.5
7	195.3	268.5	202.5	262.6	192.1	251.6	185.5	257.9	0.5	3.5
8	209.7	285.6	217.9	278.4	210.7	270.6	202.7	277.4	0.8	6.3
9	184.5	284.6	189.8	280.4	182.4	271.9	177.5	276.1	0.4	3.4
10	193.4	307.0	201.2	300.7	194.0	292.4	186.8	298.1	0.8	6.3
11	182.2	305.5	184.1	303.8	180.3	299.2	177.9	300.9	0.8	3.8
12	148.5	283.1	151.7	280.6	149.8	278.0	146.4	280.6	0.3	3.3
13	152.8	286.9	154.0	285.4	152.1	283.3	150.6	284.8	0.3	3.3
14	141.5	293.3	148.9	286.3	142.4	279.3	134.8	286.5	0.3	5.8
15	119.7	287.1	122.7	284.4	120.8	282.3	117.6	284.8	0.2	3.2
16	154.7	302.6	160.6	296.2	156.3	292.0	150.6	298.8	0.3	3.8
17	143.7	320.8	148.9	316.8	142.4	309.0	137.3	313.2	0.4	3.9
18	137.1	320.8	139.0	318.7	134.8	314.5	133.3	316.6	0.4	3.4
19	141.5	328.5	144.4	326.5	140.3	322.2	137.9	324.3	0.5	3.5
20	151.5	327.6	157.6	322.7	155.4	320.4	149.6	325.1	0.5	3.5
21	153.9	336.6	162.7	329.0	157.6	323.2	148.4	330.7	0.6	6.1
22	342.3	212.4	349.9	205.6	341.7	196.1	333.9	202.4	1.5	7.0
23	310.3	227.0	318.2	220.7	312.3	213.6	304.7	219.9	1.2	4.7
24	317.4	210.0	322.7	205.7	318.9	201.4	314.1	205.4	1.2	6.2
25	309.5	206.7	312.8	204.2	302.7	192.5	299.9	195.0	1.2	4.2
26	308.0	198.3	326.5	183.1	321.0	176.7	303.2	192.2	1.2	4.2
27	286.2	225.7	293.8	219.1	285.9	210.8	279.3	217.1	1.0	6.5
28	285.2	204.4	288.7	201.4	278.3	190.4	275.3	193.5	0.9	3.9
29	282.6	204.9	284.4	203.9	281.1	200.1	278.8	201.9	0.9	3.9
30	257.5	348.2	266.4	341.3	272.6	349.6	263.7	355.0	3.8	7.3
31	285.6	348.7	295.1	343.4	298.3	349.6	289.2	354.4	4.5	10.0
32	276.4	331.9	283.2	325.8	290.0	333.2	283.0	338.8	3.8	7.3
33	307.8	306.7	319.9	298.9	325.7	308.9	313.9	316.0	3.0	6.5
34	317.9	336.5	331.2	325.4	335.1	330.1	321.6	341.3	3.8	6.8
35	326.9	337.3	332.6	332.6	336.9	337.6	330.6	342.4	3.8	6.8
36	335.2	315.0	340.1	311.6	349.2	324.6	344.7	327.6	3.2	6.2
37	179.6	389.1	187.2	382.2	196.0	392.7	187.5	398.9	3.0	8.5
38	199.0	384.7	208.2	377.1	216.1	386.2	207.3	394.0	3.7	9.2

Budynki cd.

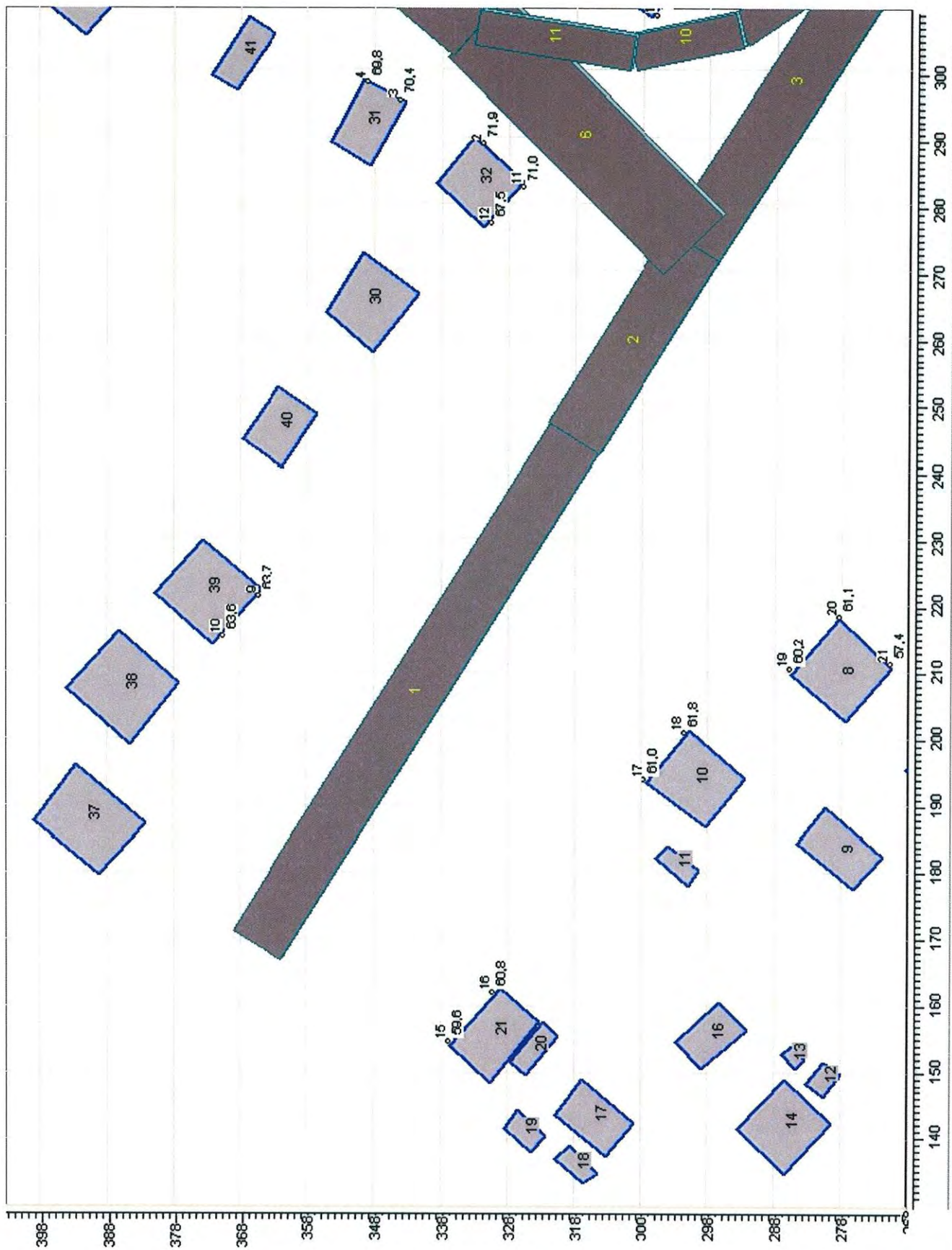
Nr	x1[m]	y1[m]	x2[m]	y2[m]	x3[m]	y3[m]	x4[m]	y4[m]	h0[m]	h[m]
39	214.1	372.2	222.2	364.9	229.7	373.5	221.7	380.8	3.7	9.2
40	240.5	361.7	248.5	356.5	252.3	362.2	244.6	367.6	3.7	7.2
41	296.8	368.6	305.2	362.9	307.8	366.9	299.0	372.4	5.1	8.1
42	305.0	391.2	312.8	384.4	319.7	393.0	311.6	399.1	5.8	11.3
43	321.0	424.0	336.6	410.3	343.2	418.2	327.8	431.6	6.7	12.2

Punkty obserwacji :

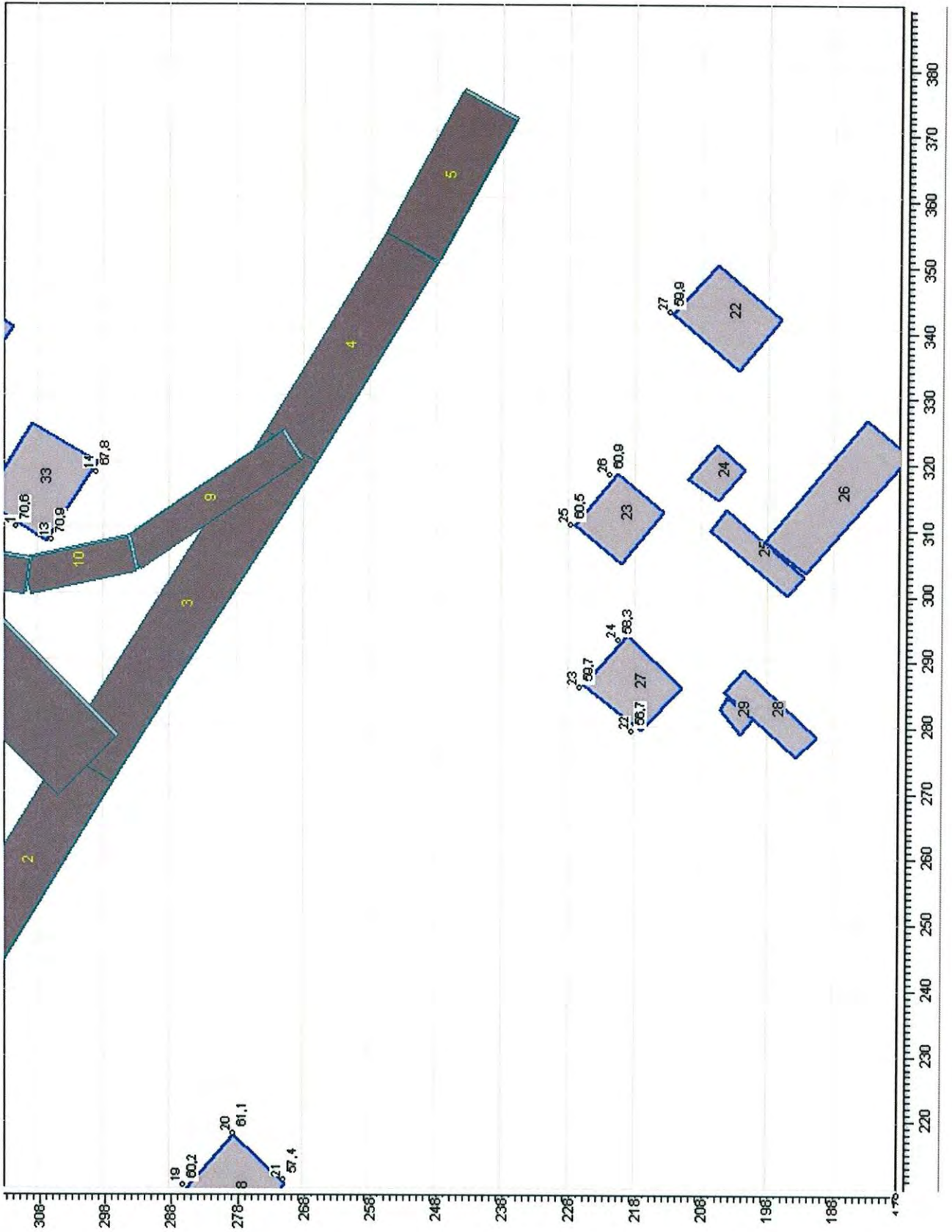
Nr	x[m]	y[m]	z[m]
1	310.1	311.2	5.0
2	289.1	331.9	5.8
3	295.7	344.2	6.5
4	298.2	349.0	8.5
5	314.0	385.0	7.8
6	319.4	392.0	9.8
7	337.5	410.9	8.7
8	342.6	417.3	10.7
9	221.4	365.1	5.7
10	215.3	370.6	7.7
11	282.6	325.8	5.8
12	277.2	330.6	5.8
13	308.2	305.8	5.0
14	318.4	299.0	5.0
15	154.8	336.8	2.6
16	162.2	330.2	4.6
17	194.0	307.4	2.8
18	201.0	301.4	4.8
19	210.6	285.8	2.8
20	218.4	278.4	4.8
21	211.4	270.8	2.8
22	279.4	218.4	3.0
23	286.0	226.2	5.0
24	293.2	220.4	3.0
25	310.6	227.6	3.2
26	318.2	221.8	5.2
27	342.8	212.8	3.5

WARIANT I – PORA DNIA
WYNIKI w siatce receptorów na mapie
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice

WARIANT I – PORA DNIA
WYNIKI w punktach obserwacji
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice







HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK WYNIKÓW dla punktów obserwacji

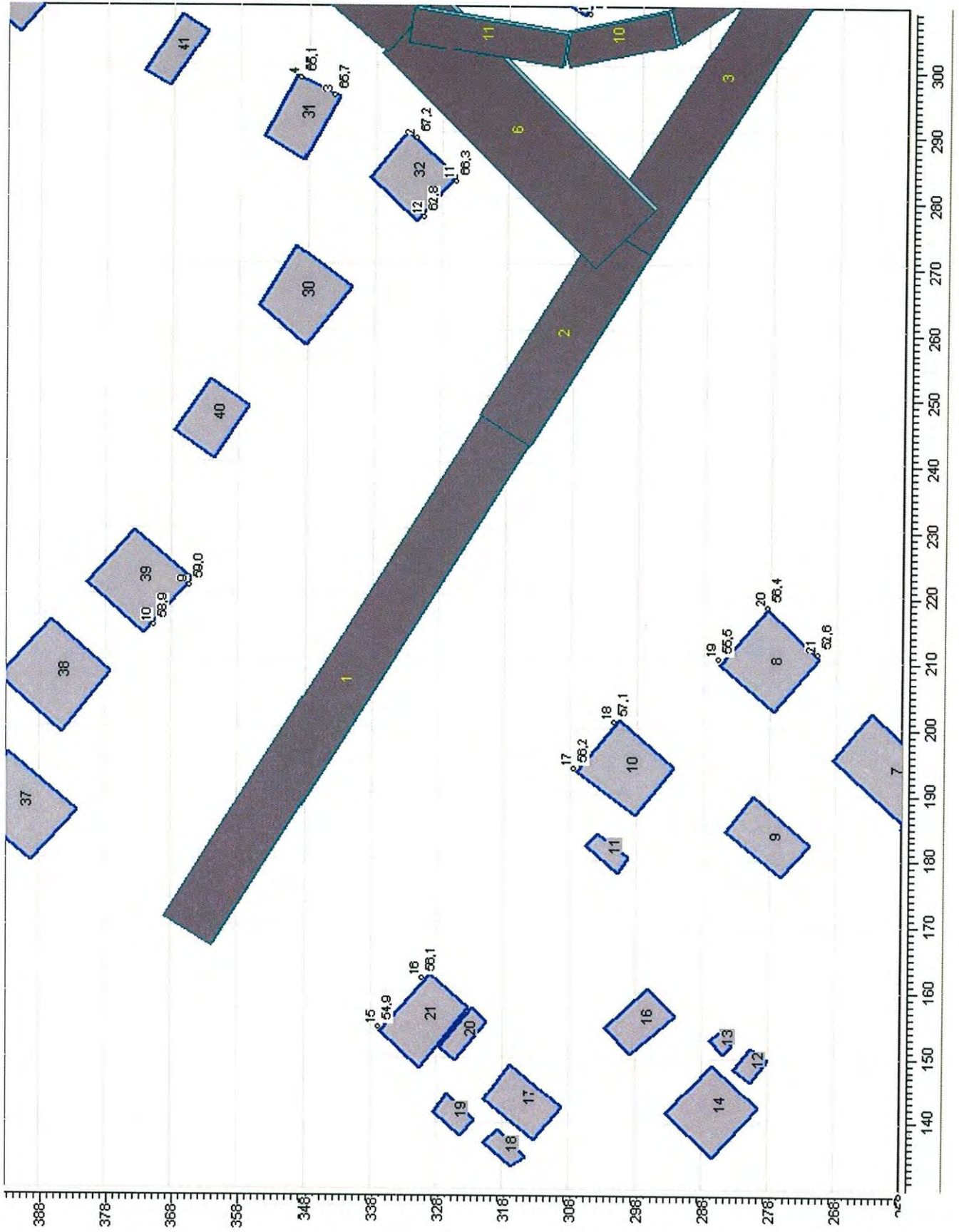
PORA DNIA

Punkty obserwacji:

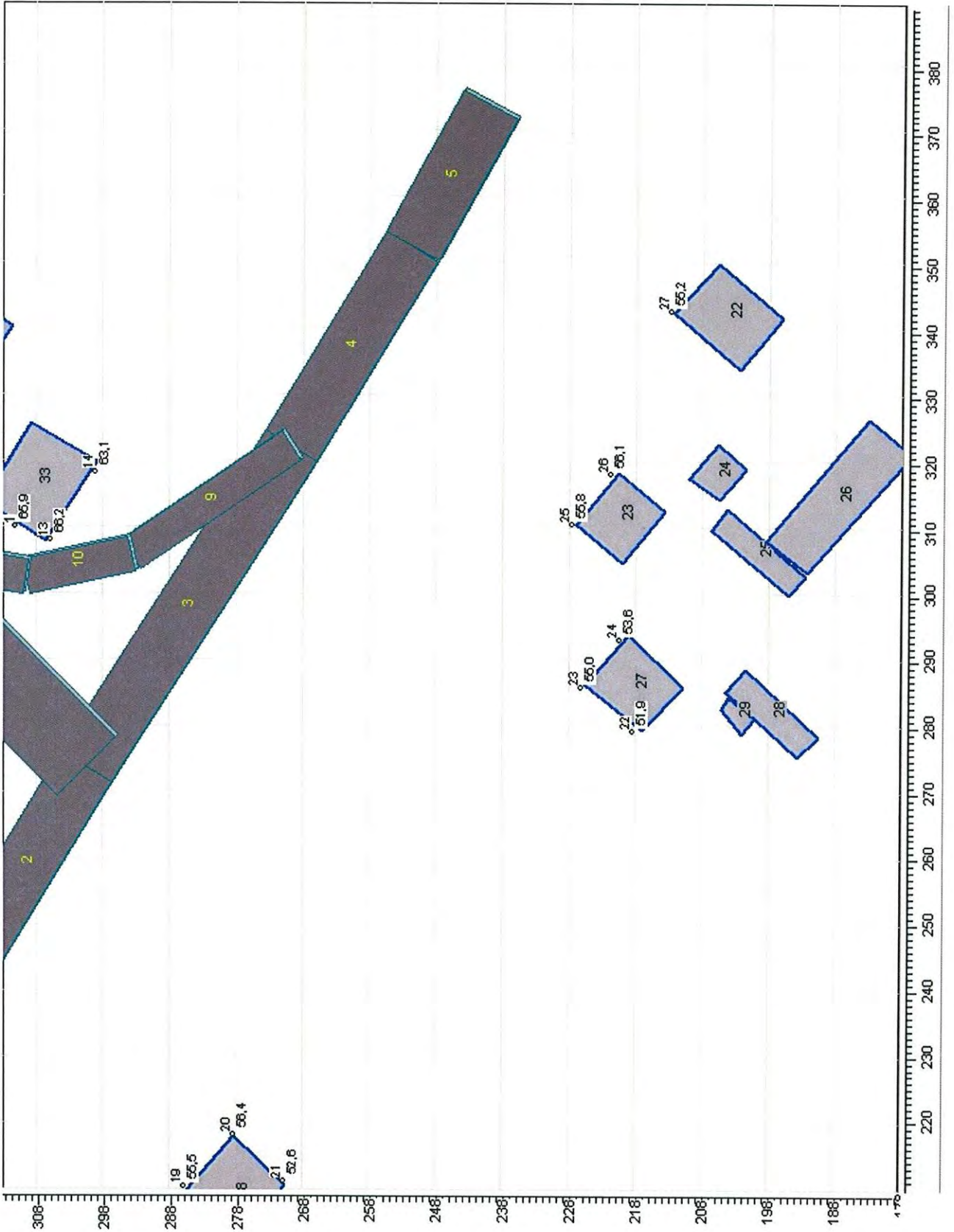
Nr	X [m]	Y [m]	Z [m]	Wysokość [m n.p.m.]	L [dB(A)]
	310.1	311.2	5,00	208,50	70.6
2	289.1	331.9	5,80	209,30	71.9
3	295.7	344.2	6,50	210,00	70.4
4	298.2	349.0	8,50	212,00	69.8
5	314.0	385.0	7,80	211,30	66.3
6	319.4	392.0	9,80	213,30	66.5
7	337.5	410.9	8,70	212,20	66.5
8	342.6	417.3	10,70	214,20	66.4
9	221.4	365.1	5,70	209,20	63.7
10	215.3	370.6	7,70	211,20	63.6
11	282.6	325.8	5,80	209,30	71.0
12	277.2	330.6	5,80	209,30	67.5
13	308.2	305.8	5,00	208,50	70.9
14	318.4	299.0	5,00	208,50	67.8
15	154.8	336.8	2,60	206,10	59.6
16	162.2	330.2	4,60	208,10	60.8
17	194.0	307.4	2,80	206,30	61.0
18	201.0	301.4	4,80	208,30	61.8
19	210.6	285.8	2,80	206,30	60.2
20	218.4	278.4	4,80	208,30	61.1
21	211.4	270.8	2,80	206,30	57.4
22	279.4	218.4	3,00	206,50	56.7
23	286.0	226.2	5,00	208,50	59.7
24	293.2	220.4	3,00	206,50	58.3
25	310.6	227.6	3,20	206,70	60.5
26	318.2	221.8	5,20	208,70	60.9
27	342.8	212.8	3,50	207,00	59.9

WARIANT II – PORA NOCY
WYNIKI w siatce receptorów na mapie
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice

WARIANT II – PORA NOCY
WYNIKI w punktach obserwacji
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice







HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK WYNIKÓW dla punktów obserwacji

PORA NOCY

Punkty obserwacji:

Nr	X [m]	Y [m]	Z [m]	Wysokość [m n.p.m.]	L [dB(A)]
1	310.1	311.2	5,00	208,50	65.9
2	289.1	331.9	5,80	209,30	67.2
3	295.7	344.2	6,50	210,00	65.7
4	298.2	349.0	8,50	212,00	65.1
5	314.0	385.0	7,80	211,30	61.6
6	319.4	392.0	9,80	213,30	61.7
7	337.5	410.9	8,70	212,20	61.8
8	342.6	417.3	10,70	214,20	61.7
9	221.4	365.1	5,70	209,20	59.0
10	215.3	370.6	7,70	211,20	58.9
11	282.6	325.8	5,80	209,30	66.3
12	277.2	330.6	5,80	209,30	62.8
13	308.2	305.8	5,00	208,50	66.2
14	318.4	299.0	5,00	208,50	63.1
15	154.8	336.8	2,60	206,10	54.9
16	162.2	330.2	4,60	208,10	56.1
17	194.0	307.4	2,80	206,30	56.2
18	201.0	301.4	4,80	208,30	57.1
19	210.6	285.8	2,80	206,30	55.5
20	218.4	278.4	4,80	208,30	56.4
21	211.4	270.8	2,80	206,30	52.6
22	279.4	218.4	3,00	206,50	51.9
23	286.0	226.2	5,00	208,50	55.0
24	293.2	220.4	3,00	206,50	53.6
25	310.6	227.6	3,20	206,70	55.8
26	318.2	221.8	5,20	208,70	56.1
27	342.8	212.8	3,50	207,00	55.2

ZAŁĄCZNIK NR 7.2B

**WARIANT B – stan na rok 2010 po wybudowaniu
obwodnicy południowej w ciągu drogi krajowej nr 74**

HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK DANYCH

Odcinki :

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
1	172.3	168.7	2.9	189.6	193.1	2.4
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		261	70.0		17.0	
Wariant 2		78	70.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
2	189.6	193.1	2.4	210.9	219.6	2.2
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.1		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		261	70.0		17.0	
Wariant 2		78	70.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
3	210.9	219.6	2.2	249.2	259.3	2.4
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.7		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		261	50.0		17.0	
Wariant 2		78	60.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
4	247.3	261.0	2.4	268.3	285.1	2.8
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		131	30.0		17.0	
Wariant 2		39	30.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
5	251.0	257.6	2.4	278.4	277.1	2.9
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		131	30.0		17.0	
Wariant 2		39	30.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
6	278.4	277.1	2.9	268.3	285.1	2.8
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	321		30.0		17.0	
Wariant 2	96		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
7	268.3	285.1	2.8	266.4	297.7	2.9
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	452		30.0		17.0	
Wariant 2	135		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
8	266.4	297.7	2.9	271.5	307.7	3.1
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	278		30.0		17.0	
Wariant 2	83		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
9	271.5	307.7	3.1	287.4	312.9	3.4
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	452		30.0		17.0	
Wariant 2	135		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
10	287.4	312.9	3.4	298.4	307.7	3.6
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	93		30.0		17.0	
Wariant 2	28		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
11	298.4	307.7	3.6	303.2	290.3	3.5
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 3.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		452	30.0		17.0	
Wariant 2		135	30.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
12	303.2	290.3	3.5	295.4	278.7	3.3
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 3.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		212	30.0		17.0	
Wariant 2		64	30.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
13	295.5	278.7	3.3	278.4	277.1	2.9
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 3.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		452	30.0		17.0	
Wariant 2		135	30.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
14	243.6	316.3	206.2	266.4	297.7	2.9
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		174	30.0		17.0	
Wariant 2		52	30.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
15	245.9	320.0	205.2	271.5	307.7	3.1
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1		174	30.0		17.0	
Wariant 2		52	30.0		17.0	
Wariant 3		0	0.0		0.0	
Wariant 4		0	0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
16	287.4	312.9	3.4	303.7	334.4	4.0
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	359		30.0		17.0	
Wariant 2	108		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
17	298.4	307.7	3.6	308.5	331.5	4.1
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	359		30.0		17.0	
Wariant 2	108		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
18	303.2	290.3	3.5	323.6	271.8	3.6
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	240		30.0		17.0	
Wariant 2	72		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
19	295.4	278.7	3.3	320.7	267.8	3.6
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	240		30.0		17.0	
Wariant 2	72		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
20	168.9	365.3	2.3	244.8	318.1	2.7
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	348		50.0		17.0	
Wariant 2	104		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
21	306.2	332.9	4.1	342.5	375.9	5.5
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 1.5		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	718		50.0		17.0	
Wariant 2	215		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
22	342.5	375.9	5.5	386.4	426.5	7.3
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.6		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	718		50.0		17.0	
Wariant 2	215		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
23	322.2	269.9	3.6	352.4	251.6	3.9
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 5.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	479		50.0		17.0	
Wariant 2	143		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
24	352.4	251.6	3.9	373.8	240.1	3.9
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	479		50.0		17.0	
Wariant 2	143		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Budynki :

Nr	x1[m]	y1[m]	x2[m]	y2[m]	x3[m]	y3[m]	x4[m]	y4[m]	h0[m]	h[m]
1	89.9	228.2	96.7	222.3	93.7	218.7	86.9	225.2	0.0	5.5
2	164.8	229.4	166.7	227.5	164.8	225.1	163.3	227.0	0.3	3.3
3	196.1	227.2	198.9	224.9	197.0	222.8	194.2	224.9	0.5	3.5
4	189.6	241.6	198.9	233.0	195.3	229.4	186.6	237.8	0.5	3.5
5	183.9	245.6	188.7	241.2	183.0	234.2	177.7	239.3	0.5	3.5
6	185.1	258.1	187.9	255.4	178.8	245.0	175.6	248.2	0.5	3.5
7	195.3	268.5	202.5	262.6	192.1	251.6	185.5	257.9	0.5	3.5

Budynki cd.

Nr	x1[m]	y1[m]	x2[m]	y2[m]	x3[m]	y3[m]	x4[m]	y4[m]	h0[m]	h[m]
8	209.7	285.6	217.9	278.4	210.7	270.6	202.7	277.4	0.8	6.3
9	184.5	284.6	189.8	280.4	182.4	271.9	177.5	276.1	0.4	3.4
10	193.4	307.0	201.2	300.7	194.0	292.4	186.8	298.1	0.8	6.3
11	182.2	305.5	184.1	303.8	180.3	299.2	177.9	300.9	0.8	3.8
12	148.5	283.1	151.7	280.6	149.8	278.0	146.4	280.6	0.3	3.3
13	152.8	286.9	154.0	285.4	152.1	283.3	150.6	284.8	0.3	3.3
14	141.5	293.3	148.9	286.3	142.4	279.3	134.8	286.5	0.3	5.8
15	119.7	287.1	122.7	284.4	120.8	282.3	117.6	284.8	0.2	3.2
16	154.7	302.6	160.6	296.2	156.3	292.0	150.6	298.8	0.3	3.8
17	143.7	320.8	148.9	316.8	142.4	309.0	137.3	313.2	0.4	3.9
18	137.1	320.8	139.0	318.7	134.8	314.5	133.3	316.6	0.4	3.4
19	141.5	328.5	144.4	326.5	140.3	322.2	137.9	324.3	0.5	3.5
20	151.5	327.6	157.6	322.7	155.4	320.4	149.6	325.1	0.5	3.5
21	153.9	336.6	162.7	329.0	157.6	323.2	148.4	330.7	0.6	6.1
22	342.3	212.4	349.9	205.6	341.7	196.1	333.9	202.4	1.5	7.0
23	310.3	227.0	318.2	220.7	312.3	213.6	304.7	219.9	1.2	4.7
24	317.4	210.0	322.7	205.7	318.9	201.4	314.1	205.4	1.2	6.2
25	309.5	206.7	312.8	204.2	302.7	192.5	299.9	195.0	1.2	4.2
26	308.0	198.3	326.5	183.1	321.0	176.7	303.2	192.2	1.2	4.2
27	286.2	225.7	293.8	219.1	285.9	210.8	279.3	217.1	1.0	6.5
28	285.2	204.4	288.7	201.4	278.3	190.4	275.3	193.5	0.9	3.9
29	282.6	204.9	284.4	203.9	281.1	200.1	278.8	201.9	0.9	3.9
30	257.5	348.2	266.4	341.3	272.6	349.6	263.7	355.0	3.8	7.3
31	285.6	348.7	295.1	343.4	298.3	349.6	289.2	354.4	4.5	10.0
32	276.4	331.9	283.2	325.8	290.0	333.2	283.0	338.8	3.8	7.3
33	307.8	306.7	319.9	298.9	325.7	308.9	313.9	316.0	3.0	6.5
34	317.9	336.5	331.2	325.4	335.1	330.1	321.6	341.3	3.8	6.8
35	326.9	337.3	332.6	332.6	336.9	337.6	330.6	342.4	3.8	6.8
36	335.2	315.0	340.1	311.6	349.2	324.6	344.7	327.6	3.2	6.2
37	179.6	389.1	187.2	382.2	196.0	392.7	187.5	398.9	3.0	8.5
38	199.0	384.7	208.2	377.1	216.1	386.2	207.3	394.0	3.7	9.2
39	214.1	372.2	222.2	364.9	229.7	373.5	221.7	380.8	3.7	9.2
40	240.5	361.7	248.5	356.5	252.3	362.2	244.6	367.6	3.7	7.2
41	296.8	368.6	305.2	362.9	307.8	366.9	299.0	372.4	5.1	8.1
42	305.0	391.2	312.8	384.4	319.7	393.0	311.6	399.1	5.8	11.3
43	321.0	424.0	336.6	410.3	343.2	418.2	327.8	431.6	6.7	12.2

Punkty obserwacji :

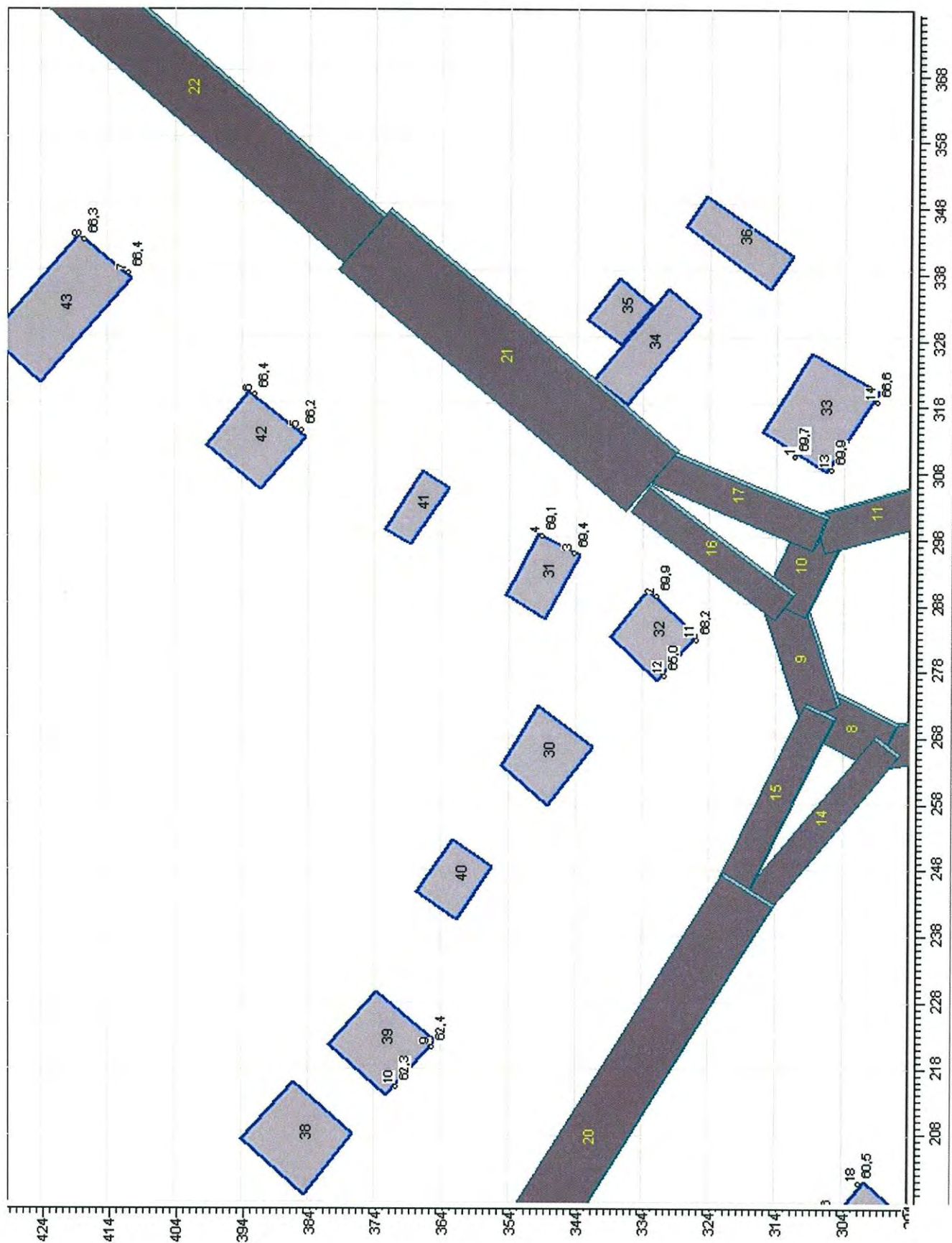
Nr	x[m]	y[m]	z[m]
1	310.1	311.2	5.0
2	289.1	331.9	5.8
3	295.7	344.2	6.5
4	298.2	349.0	8.5
5	314.0	385.0	7.8
6	319.4	392.0	9.8
7	337.5	410.9	8.7
8	342.6	417.3	10.7
9	221.4	365.1	5.7
10	215.3	370.6	7.7
11	282.6	325.8	5.8
12	277.2	330.6	5.8
13	308.2	305.8	5.0

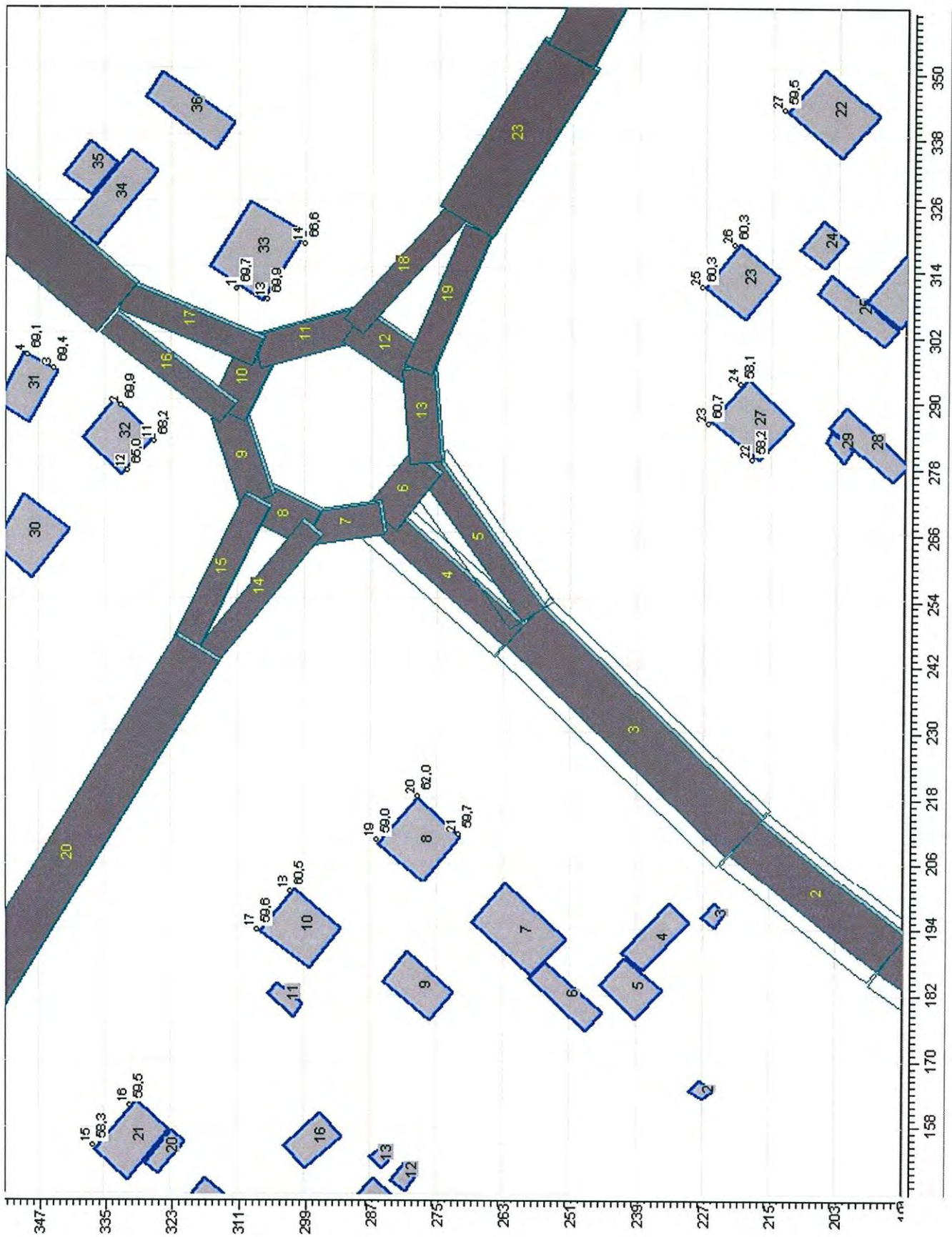
Punkty obserwacji cd.

Nr	x[m]	y[m]	z[m]
14	318.4	299.0	5.0
15	154.8	336.8	2.6
16	162.2	330.2	4.6
17	194.0	307.4	2.8
18	201.0	301.4	4.8
19	210.6	285.8	2.8
20	218.4	278.4	4.8
21	211.4	270.8	2.8
22	279.4	218.4	3.0
23	286.0	226.2	5.0
24	293.2	220.4	3.0
25	310.6	227.6	3.2
26	318.2	221.8	5.2
27	342.8	212.8	3.5

WARIANT I – PORA DNIA
WYNIKI w siatce receptorów na mapie
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice

WARIANT I – PORA DNIA
WYNIKI w punktach obserwacji
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice





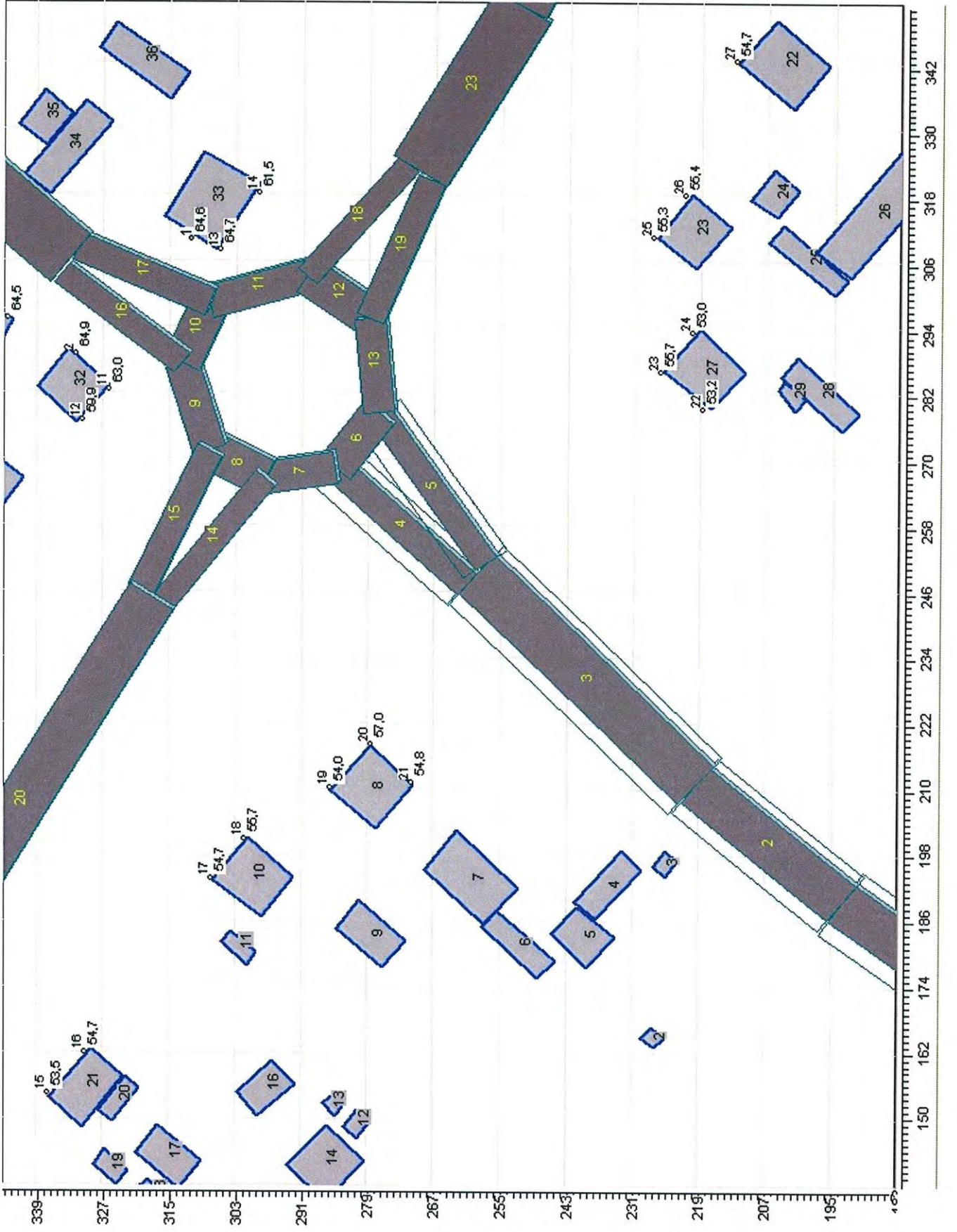
HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK WYNIKÓW dla punktów obserwacji

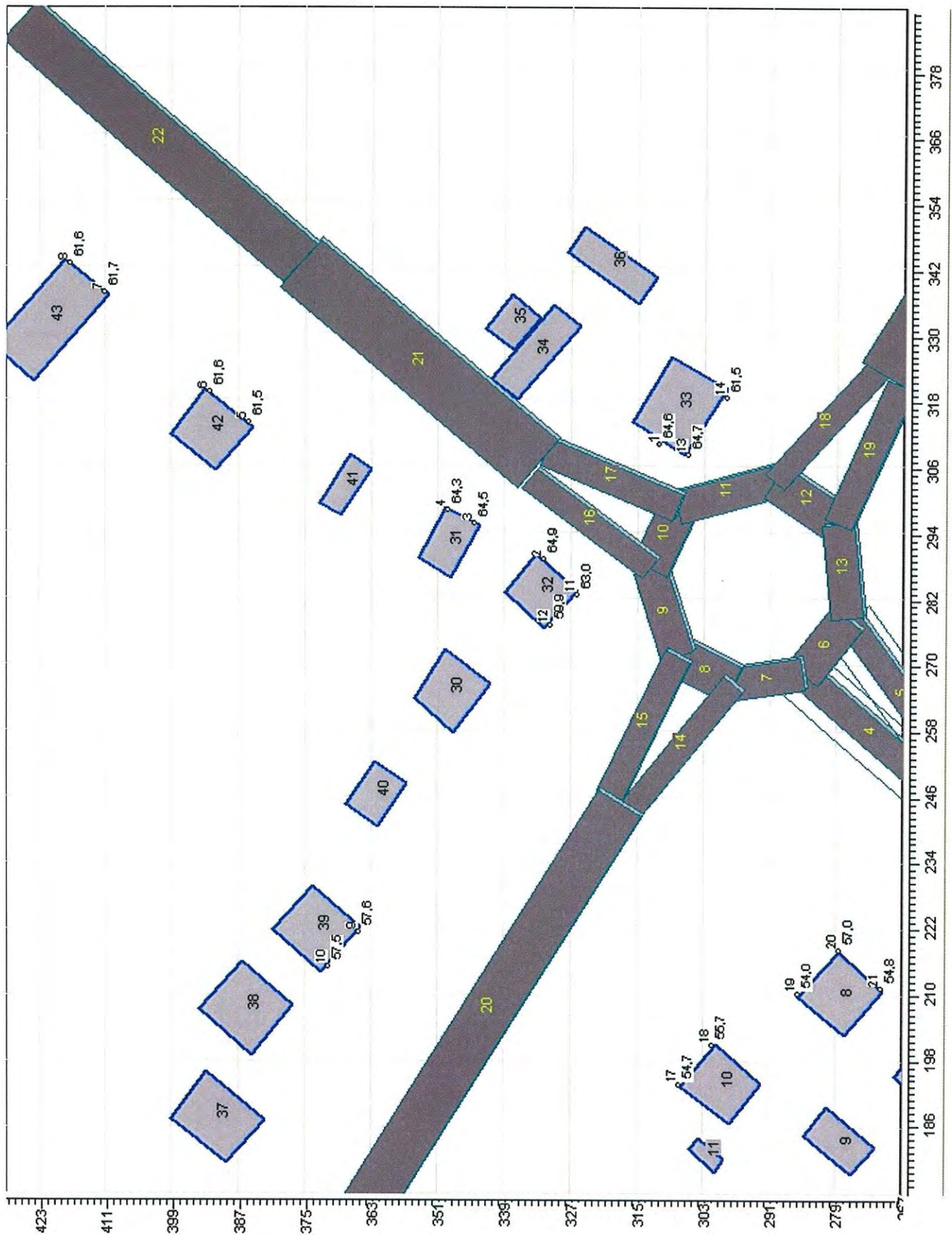
PORA DNIA

Punkty obserwacji:

Nr	X [m]	Y [m]	Z [m]	Wysokość [m n.p.m.]	L [dB(A)]
1	310.1	311.2	5,00	208,50	69.7
2	289.1	331.9	5,80	209,30	69.9
3	295.7	344.2	6,50	210,00	69.4
4	298.2	349.0	8,50	212,00	69.1
5	314.0	385.0	7,80	211,30	66.2
6	319.4	392.0	9,80	213,30	66.4
7	337.5	410.9	8,70	212,20	66.4
8	342.6	417.3	10,70	214,20	66.3
9	221.4	365.1	5,70	209,20	62.4
10	215.3	370.6	7,70	211,20	62.3
11	282.6	325.8	5,80	209,30	68.2
12	277.2	330.6	5,80	209,30	65.0
13	308.2	305.8	5,00	208,50	69.9
14	318.4	299.0	5,00	208,50	66.6
15	154.8	336.8	2,60	206,10	58.3
16	162.2	330.2	4,60	208,10	59.5
17	194.0	307.4	2,80	206,30	59.6
18	201.0	301.4	4,80	208,30	60.5
19	210.6	285.8	2,80	206,30	59.0
20	218.4	278.4	4,80	208,30	62.0
21	211.4	270.8	2,80	206,30	59.7
22	279.4	218.4	3,00	206,50	58.2
23	286.0	226.2	5,00	208,50	60.7
24	293.2	220.4	3,00	206,50	58.1
25	310.6	227.6	3,20	206,70	60.3
26	318.2	221.8	5,20	208,70	60.3
27	342.8	212.8	3,50	207,00	59.5

WARIANT II – PORA NOCY
WYNIKI w punktach obserwacji
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice





HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK WYNIKÓW dla punktów obserwacji

PORA NOCY

Punkty obserwacji:

Nr	X [m]	Y [m]	Z [m]	Wysokość [m n.p.m.]	L [dB(A)]
1	310.1	311.2	5,00	208,50	64.6
2	289.1	331.9	5,80	209,30	64.9
3	295.7	344.2	6,50	210,00	64.5
4	298.2	349.0	8,50	212,00	64.3
5	314.0	385.0	7,80	211,30	61.5
6	319.4	392.0	9,80	213,30	61.6
7	337.5	410.9	8,70	212,20	61.7
8	342.6	417.3	10,70	214,20	61.6
9	221.4	365.1	5,70	209,20	57.6
10	215.3	370.6	7,70	211,20	57.5
11	282.6	325.8	5,80	209,30	63.0
12	277.2	330.6	5,80	209,30	59.9
13	308.2	305.8	5,00	208,50	64.7
14	318.4	299.0	5,00	208,50	61.5
15	154.8	336.8	2,60	206,10	53.5
16	162.2	330.2	4,60	208,10	54.7
17	194.0	307.4	2,80	206,30	54.7
18	201.0	301.4	4,80	208,30	55.7
19	210.6	285.8	2,80	206,30	54.0
20	218.4	278.4	4,80	208,30	57.0
21	211.4	270.8	2,80	206,30	54.8
22	279.4	218.4	3,00	206,50	53.2
23	286.0	226.2	5,00	208,50	55.7
24	293.2	220.4	3,00	206,50	53.0
25	310.6	227.6	3,20	206,70	55.3
26	318.2	221.8	5,20	208,70	55.4
27	342.8	212.8	3,50	207,00	54.7

ZAŁĄCZNIK NR 7.2C

**WARIANT C – stan na rok 2010 po wybudowaniu
obwodnicy południowej w ciągu drogi krajowej nr 74
i obwodnicy wschodniej w ciągu drogi S19**

HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK DANYCH

Odcinki :

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
1	172.3	168.7	2.9	189.6	193.1	2.4
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	55		70.0		17.0	
Wariant 2	17		70.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
2	189.6	193.1	2.4	210.9	219.6	2.2
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.1		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	55		70.0		17.0	
Wariant 2	17		70.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
3	210.9	219.6	2.2	249.2	259.3	2.4
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.7		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	55		50.0		17.0	
Wariant 2	17		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
4	247.3	261.0	2.4	268.3	285.1	2.8
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	18		30.0		17.0	
Wariant 2	5		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
5	251.0	257.6	2.4	278.4	277.1	2.9
Ilość pasów ruchu : 1		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
		Natężenie ruchu [poj/godz]	Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	37		30.0		17.0	
Wariant 2	11		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
6	278.4	277.1	2.9	268.3	285.1	2.8
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	169		30.0		17.0	
Wariant 2	51		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
7	268.3	285.1	2.8	266.4	297.7	2.9
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	186		30.0		17.0	
Wariant 2	56		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
8	266.4	297.7	2.9	271.5	307.7	3.1
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	12		30.0		17.0	
Wariant 2	4		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
9	271.5	307.7	3.1	287.4	312.9	3.4
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	186		30.0		17.0	
Wariant 2	56		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
10	287.4	312.9	3.4	298.4	307.7	3.6
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	88		30.0		17.0	
Wariant 2	27		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
11	298.4	307.7	3.6	303.2	290.3	3.5
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	207		30.0		17.0	
Wariant 2	62		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
12	303.2	290.3	3.5	295.4	278.7	3.3
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	124		30.0		17.0	
Wariant 2	37		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
13	295.5	278.7	3.3	278.4	277.1	2.9
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 3.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	206		30.0		17.0	
Wariant 2	62		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
14	243.6	316.3	206.2	266.4	297.7	2.9
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	174		30.0		17.0	
Wariant 2	52		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	
Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
15	245.9	320.0	205.2	271.5	307.7	3.1
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	174		30.0		17.0	
Wariant 2	52		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Odcinki cd.

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
16	287.4	312.9	3.4	303.7	334.4	4.0
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	98		30.0		17.0	
Wariant 2	29		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
17	298.4	307.7	3.6	308.5	331.5	4.1
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	119		30.0		17.0	
Wariant 2	36		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
18	303.2	290.3	3.5	323.6	271.8	3.6
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	83		30.0		17.0	
Wariant 2	25		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
19	295.4	278.7	3.3	320.7	267.8	3.6
Ilość pasów ruchu : 1	Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	82		30.0		17.0	
Wariant 2	24		30.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
20	168.9	365.3	2.3	244.8	318.1	2.7
Ilość pasów ruchu : 2	Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0			
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	348		50.0		17.0	
Wariant 2	104		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
21	306.2	332.9	4.1	342.5	375.9	5.5
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 5.0		Szerokość pasa rozd. : 1.5		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	217		50.0		17.0	
Wariant 2	65		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
22	342.5	375.9	5.5	386.4	426.5	7.3
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.6		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	217		50.0		17.0	
Wariant 2	65		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
23	322.2	269.9	3.6	352.4	251.6	3.9
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 5.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	165		50.0		17.0	
Wariant 2	49		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Nr	x1[m]	y1[m]	z1[m]	x2[m]	y2[m]	z2[m]
24	352.4	251.6	3.9	373.8	240.1	3.9
Ilość pasów ruchu : 2		Szerokość pasa ruchu : 4.5		Szerokość pasa rozd. : 0.0		
	Natężenie ruchu [poj/godz]		Prędkość projektowa [km/godz]		Procent pojazdów ciężkich [%]	
Wariant 1	165		50.0		17.0	
Wariant 2	49		60.0		17.0	
Wariant 3	0		0.0		0.0	
Wariant 4	0		0.0		0.0	

Budynki :

Nr	x1[m]	y1[m]	x2[m]	y2[m]	x3[m]	y3[m]	x4[m]	y4[m]	h0[m]	h[m]
1	89.9	228.2	96.7	222.3	93.7	218.7	86.9	225.2	0.0	5.5
2	164.8	229.4	166.7	227.5	164.8	225.1	163.3	227.0	0.3	3.3
3	196.1	227.2	198.9	224.9	197.0	222.8	194.2	224.9	0.5	3.5
4	189.6	241.6	198.9	233.0	195.3	229.4	186.6	237.8	0.5	3.5
5	183.9	245.6	188.7	241.2	183.0	234.2	177.7	239.3	0.5	3.5
6	185.1	258.1	187.9	255.4	178.8	245.0	175.6	248.2	0.5	3.5
7	195.3	268.5	202.5	262.6	192.1	251.6	185.5	257.9	0.5	3.5

Budynki cd.

Nr	x1[m]	y1[m]	x2[m]	y2[m]	x3[m]	y3[m]	x4[m]	y4[m]	h0[m]	h[m]
8	209.7	285.6	217.9	278.4	210.7	270.6	202.7	277.4	0.8	6.3
9	184.5	284.6	189.8	280.4	182.4	271.9	177.5	276.1	0.4	3.4
10	193.4	307.0	201.2	300.7	194.0	292.4	186.8	298.1	0.8	6.3
11	182.2	305.5	184.1	303.8	180.3	299.2	177.9	300.9	0.8	3.8
12	148.5	283.1	151.7	280.6	149.8	278.0	146.4	280.6	0.3	3.3
13	152.8	286.9	154.0	285.4	152.1	283.3	150.6	284.8	0.3	3.3
14	141.5	293.3	148.9	286.3	142.4	279.3	134.8	286.5	0.3	5.8
15	119.7	287.1	122.7	284.4	120.8	282.3	117.6	284.8	0.2	3.2
16	154.7	302.6	160.6	296.2	156.3	292.0	150.6	298.8	0.3	3.8
17	143.7	320.8	148.9	316.8	142.4	309.0	137.3	313.2	0.4	3.9
18	137.1	320.8	139.0	318.7	134.8	314.5	133.3	316.6	0.4	3.4
19	141.5	328.5	144.4	326.5	140.3	322.2	137.9	324.3	0.5	3.5
20	151.5	327.6	157.6	322.7	155.4	320.4	149.6	325.1	0.5	3.5
21	153.9	336.6	162.7	329.0	157.6	323.2	148.4	330.7	0.6	6.1
22	342.3	212.4	349.9	205.6	341.7	196.1	333.9	202.4	1.5	7.0
23	310.3	227.0	318.2	220.7	312.3	213.6	304.7	219.9	1.2	4.7
24	317.4	210.0	322.7	205.7	318.9	201.4	314.1	205.4	1.2	6.2
25	309.5	206.7	312.8	204.2	302.7	192.5	299.9	195.0	1.2	4.2
26	308.0	198.3	326.5	183.1	321.0	176.7	303.2	192.2	1.2	4.2
27	286.2	225.7	293.8	219.1	285.9	210.8	279.3	217.1	1.0	6.5
28	285.2	204.4	288.7	201.4	278.3	190.4	275.3	193.5	0.9	3.9
29	282.6	204.9	284.4	203.9	281.1	200.1	278.8	201.9	0.9	3.9
30	257.5	348.2	266.4	341.3	272.6	349.6	263.7	355.0	3.8	7.3
31	285.6	348.7	295.1	343.4	298.3	349.6	289.2	354.4	4.5	10.0
32	276.4	331.9	283.2	325.8	290.0	333.2	283.0	338.8	3.8	7.3
33	307.8	306.7	319.9	298.9	325.7	308.9	313.9	316.0	3.0	6.5
34	317.9	336.5	331.2	325.4	335.1	330.1	321.6	341.3	3.8	6.8
35	326.9	337.3	332.6	332.6	336.9	337.6	330.6	342.4	3.8	6.8
36	335.2	315.0	340.1	311.6	349.2	324.6	344.7	327.6	3.2	6.2
37	179.6	389.1	187.2	382.2	196.0	392.7	187.5	398.9	3.0	8.5
38	199.0	384.7	208.2	377.1	216.1	386.2	207.3	394.0	3.7	9.2
39	214.1	372.2	222.2	364.9	229.7	373.5	221.7	380.8	3.7	9.2
40	240.5	361.7	248.5	356.5	252.3	362.2	244.6	367.6	3.7	7.2
41	296.8	368.6	305.2	362.9	307.8	366.9	299.0	372.4	5.1	8.1
42	305.0	391.2	312.8	384.4	319.7	393.0	311.6	399.1	5.8	11.3
43	321.0	424.0	336.6	410.3	343.2	418.2	327.8	431.6	6.7	12.2

Punkty obserwacji :

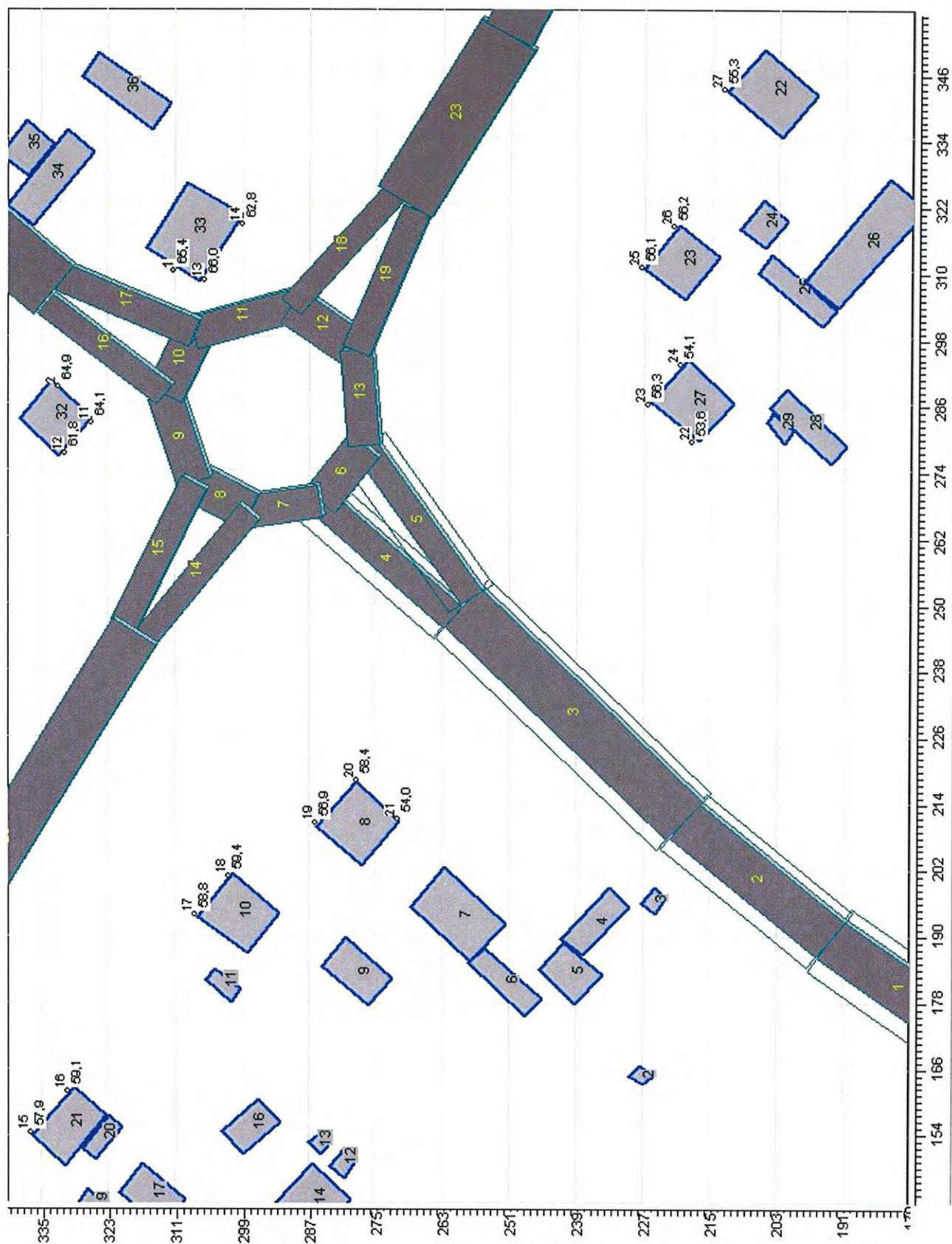
Nr	x[m]	y[m]	z[m]
1	310.1	311.2	5.0
2	289.1	331.9	5.8
3	295.7	344.2	6.5
4	298.2	349.0	8.5
5	314.0	385.0	7.8
6	319.4	392.0	9.8
7	337.5	410.9	8.7
8	342.6	417.3	10.7
9	221.4	365.1	5.7
10	215.3	370.6	7.7
11	282.6	325.8	5.8
12	277.2	330.6	5.8
13	308.2	305.8	5.0

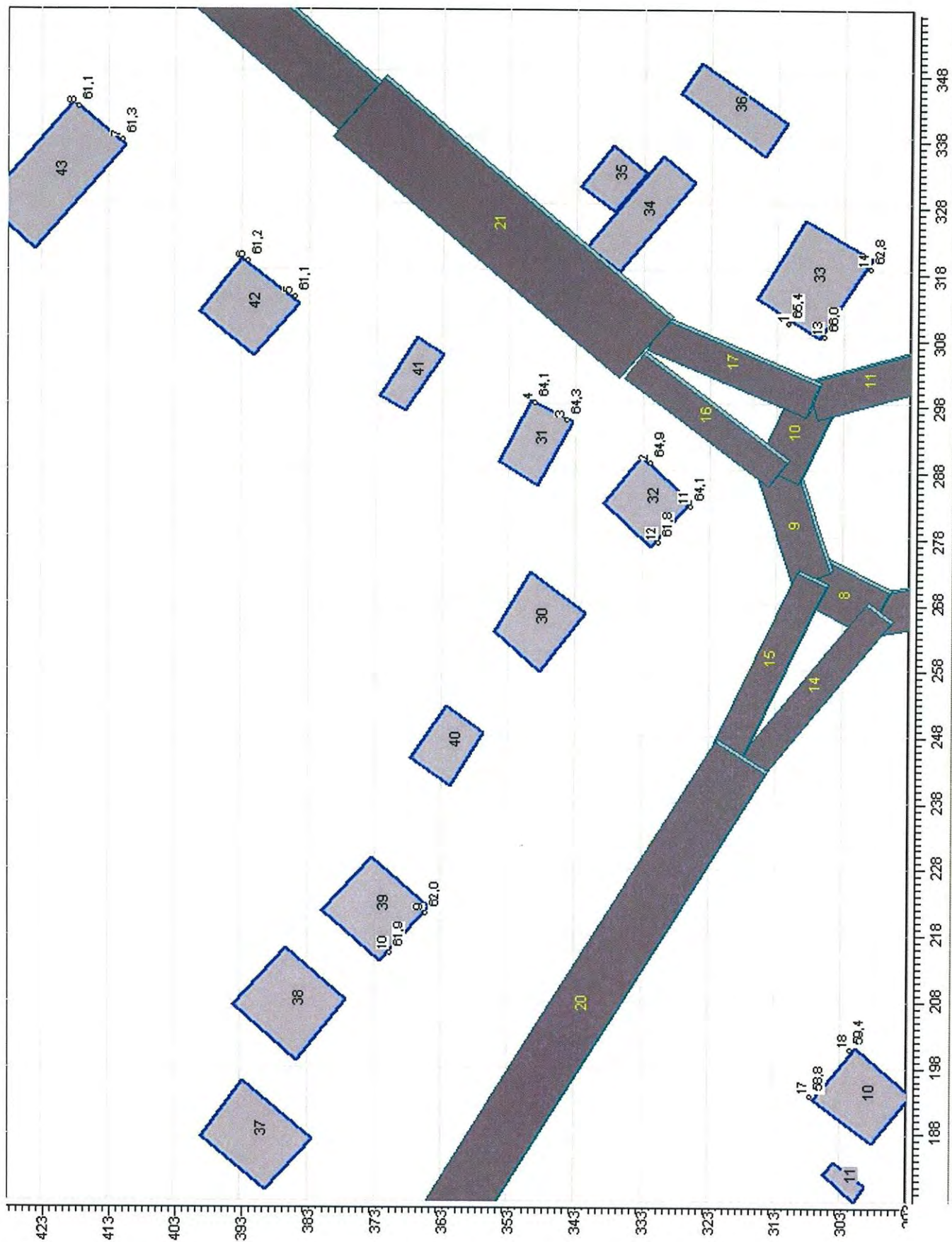
Punkty obserwacji cd.

Nr	x[m]	y[m]	z[m]
14	318.4	299.0	5.0
15	154.8	336.8	2.6
16	162.2	330.2	4.6
17	194.0	307.4	2.8
18	201.0	301.4	4.8
19	210.6	285.8	2.8
20	218.4	278.4	4.8
21	211.4	270.8	2.8
22	279.4	218.4	3.0
23	286.0	226.2	5.0
24	293.2	220.4	3.0
25	310.6	227.6	3.2
26	318.2	221.8	5.2
27	342.8	212.8	3.5

WARIANT I – PORA DNIA
WYNIKI w siatce receptorów na mapie
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice

WARIANT I – PORA DNIA
WYNIKI w punktach obserwacji
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice





HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK WYNIKÓW dla punktów obserwacji

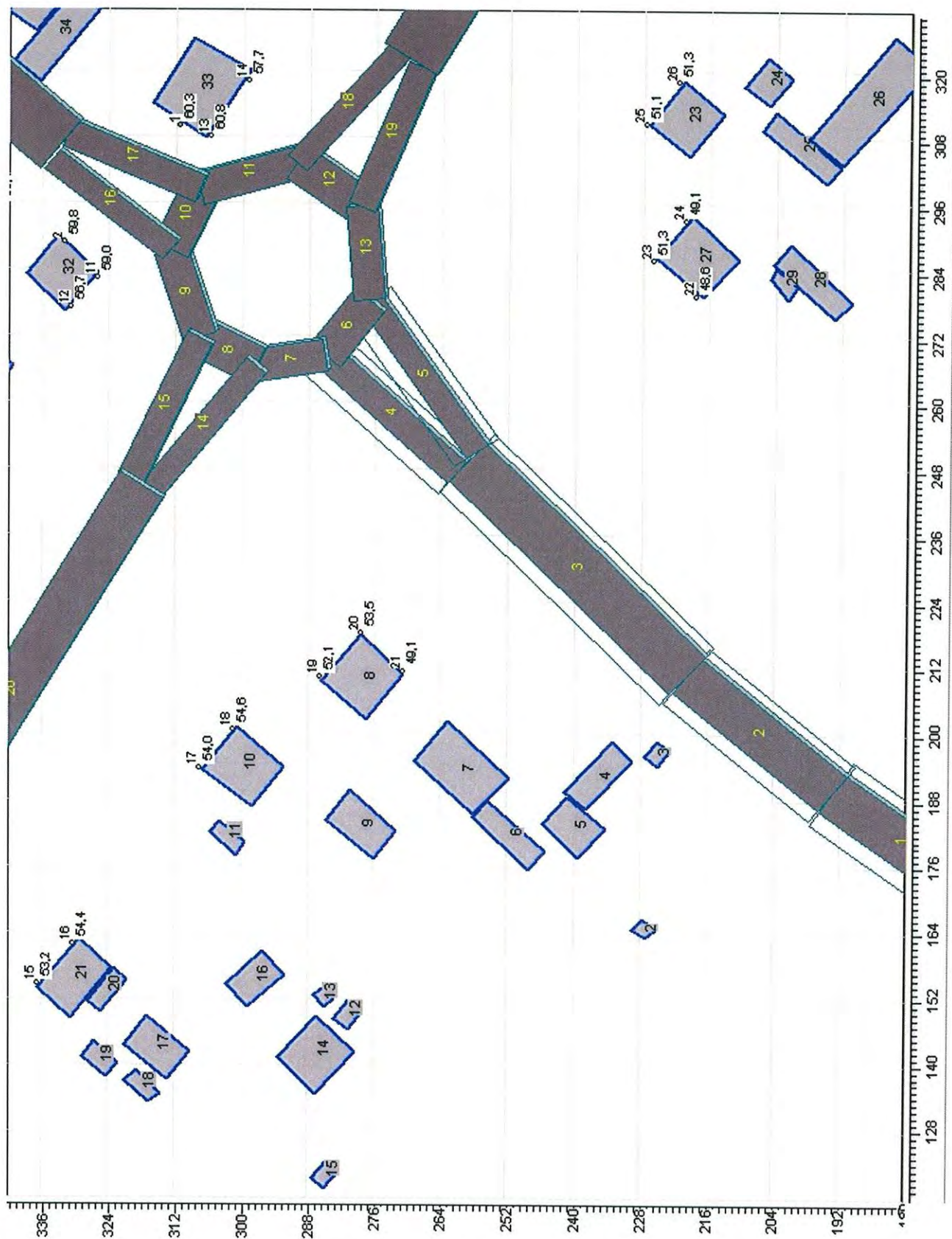
PORA DNIA

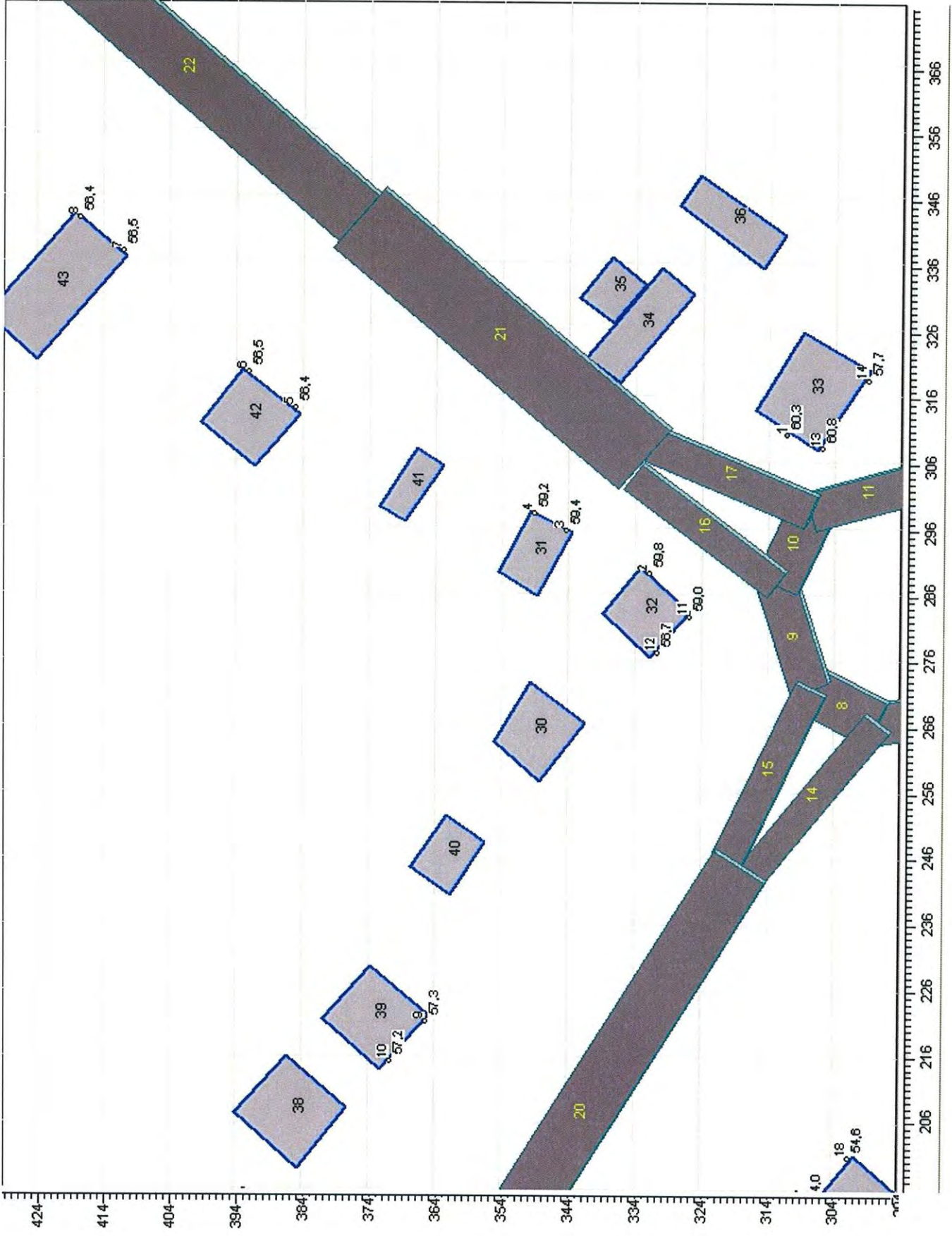
Punkty obserwacji:

Nr	X [m]	Y [m]	Z [m]	Wysokość [m n.p.m.]	L [dB(A)]
1	310.1	311.2	5,00	208,50	65.4
2	289.1	331.9	5,80	209,30	64.9
3	295.7	344.2	6,50	210,00	64.3
4	298.2	349.0	8,50	212,00	64.1
5	314.0	385.0	7,80	211,30	61.1
6	319.4	392.0	9,80	213,30	61.2
7	337.5	410.9	8,70	212,20	61.3
8	342.6	417.3	10,70	214,20	61.1
9	221.4	365.1	5,70	209,20	62.0
10	215.3	370.6	7,70	211,20	61.9
11	282.6	325.8	5,80	209,30	64.1
12	277.2	330.6	5,80	209,30	61.8
13	308.2	305.8	5,00	208,50	66.0
14	318.4	299.0	5,00	208,50	62.8
15	154.8	336.8	2,60	206,10	57.9
16	162.2	330.2	4,60	208,10	59.1
17	194.0	307.4	2,80	206,30	58.8
18	201.0	301.4	4,80	208,30	59.4
19	210.6	285.8	2,80	206,30	56.9
20	218.4	278.4	4,80	208,30	58.4
21	211.4	270.8	2,80	206,30	54.0
22	279.4	218.4	3,00	206,50	53.6
23	286.0	226.2	5,00	208,50	56.3
24	293.2	220.4	3,00	206,50	54.1
25	310.6	227.6	3,20	206,70	56.1
26	318.2	221.8	5,20	208,70	56.2
27	342.8	212.8	3,50	207,00	55.3

WARIANT II – PORA NOCY
WYNIKI w siatce receptorów na mapie
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice

WARIANT II – PORA NOCY
WYNIKI w punktach obserwacji
z obliczenia hałasu w zabudowie m. Kraśnik
dzielnica Kwiatkowice





HAŁAS DROGOWY wersja 4.0 dla Windows : WYDRUK WYNIKÓW dla punktów obserwacji

PORA NOCY

Punkty obserwacji:

Nr	X [m]	Y [m]	Z [m]	Wysokość [m n.p.m.]	L [dB(A)]
1	310.1	311.2	5,00	208,50	60.3
2	289.1	331.9	5,80	209,30	59.8
3	295.7	344.2	6,50	210,00	59.4
4	298.2	349.0	8,50	212,00	59.2
5	314.0	385.0	7,80	211,30	56.4
6	319.4	392.0	9,80	213,30	56.5
7	337.5	410.9	8,70	212,20	56.5
8	342.6	417.3	10,70	214,20	56.4
9	221.4	365.1	5,70	209,20	57.3
10	215.3	370.6	7,70	211,20	57.2
11	282.6	325.8	5,80	209,30	59.0
12	277.2	330.6	5,80	209,30	56.7
13	308.2	305.8	5,00	208,50	60.8
14	318.4	299.0	5,00	208,50	57.7
15	154.8	336.8	2,60	206,10	53.2
16	162.2	330.2	4,60	208,10	54.4
17	194.0	307.4	2,80	206,30	54.0
18	201.0	301.4	4,80	208,30	54.6
19	210.6	285.8	2,80	206,30	52.1
20	218.4	278.4	4,80	208,30	53.5
21	211.4	270.8	2,80	206,30	49.1
22	279.4	218.4	3,00	206,50	48.6
23	286.0	226.2	5,00	208,50	51.3
24	293.2	220.4	3,00	206,50	49.1
25	310.6	227.6	3,20	206,70	51.1
26	318.2	221.8	5,20	208,70	51.3
27	342.8	212.8	3,50	207,00	50.4

Wyniki okresowych pomiarów hałasu wykonane w ramach GPR2005

1. Opis punktu i data

Nr punktu pomiarowego/nr drogi/kilometraż

PPH 21

nr punktu

74

nr drogi

205+800

kilometraż

Data wykonywania pomiarów/
dzień tygodnia26.09.2005/
27.09.2005

pon/wt

2. Dane geograficzne

Długość geograficzna w układzie '95

22°13'09.95"E

Szerokość geograficzna w układzie '95

50°55'16.99"N

Względna wysokość punktu pomiarowego [m]

4

3. Opis i charakterystyka źródła hałasu (natężenie ruchu, udział pojazdów ciężkich, prędkość)

Pora doby	Liczba pojazdów lekkich	Liczba poj. ciężkich	Liczba motocykli	Średnia prędk. Poj. lekkich	Średnia prędkość pojazdów ciężkich	Średnia ważona prędkość pojazdów
kierunek Janów Lubelski						
Pora dnia 6:00-22:00	4710	690	3	56	50	56
Pora nocy 22:00-6:00	555	179	0	57	51	57
Doba	5265	869	3	56	50	56
kierunek Annapol						
Pora dnia 6:00-22:00	4953	819	11	78	58	76
Pora nocy 22:00-6:00	545	151	0	57	51	56
Doba	5498	970	11	71	56	70
cały przekrój drogi						
Pora dnia 6:00-22:00	9663	1509	14	68	54	66
Pora nocy 22:00-6:00	1100	330	0	57	51	57
Doba	10763	1839	14	64	53	63

4. Warunki atmosferyczne

Wartości mierzone	Wartość maks.	Wartość minimalna	Wartość średnia
Prędkość wiatru [m/s]	0,6	0,0	0,0
Temperatura otoczenia [C]	22,6	10,8	16,0
Wilgotność względna [%]	84	50	71
Ciśnienie atmosferyczne [hPa]	997,5	995,1	996,3
Stan pogody w okresie wykonywania pomiarów	Pogoda słoneczna		
Inne uwagi	bezwietrznie		

5. Aparatura pomiarowa

Nazwa firmy

Svantek

Świadczenie uwierzytelnienia

6W2/208/05

Typ urządzenia

Svan912AE

wydane przez GUM

Typ mikrofonu

SV02-C4

Ważne do dnia

2007-03-31

6. Parametry pomiaru

Stała czasowa

F

Korekcja

A

7. Wyniki pomiarów

Lp.	Pora pomiaru	Wartość równoważnego poziomu dźwięku A (zmierzony)	Wartość równoważnego poziomu dźwięku A (obliczony)
1	Pora dnia 6:00-22:00	68,8	67,4
2	Pora nocy 22:00-6:00	62,2	59,8

Czas wykonywania pomiarów

od data
do data

2005-09-26

2005-09-27

godzina

22:30

godzina

22:30

Równoważny poziom dźwięku w porze dnia (zmierzony)	68,8	dB
Niepewność oszacowania wyników	0,9	dB
Równoważny poziom dźwięku w porze nocy (zmierzony)	62,2	dB
Niepewność oszacowania wyników	1,9	dB

Równoważny poziom dźwięku wyznaczono w oparciu o całodobowe pomiary hałasu. Równoważne poziomy minutowe były odlogarytmowane i uśredniane, a następnie ponownie logarytmowane. Niepewność oszacowania wyników wyznaczana była w oparciu o dokładność przyrządów pomiarowych, wariacje wyników pomiarowych i subiektywnego czynnika określanego przez prowadzącego badania wynikającego z istniejących zakłóceń.

8. Inne nie wymienione wyżej dane rejestrowane w czasie wykonywania pomiarów

--

9 Czas wykonywania pomiarów

od data
do data

2005-09-26

2005-09-27

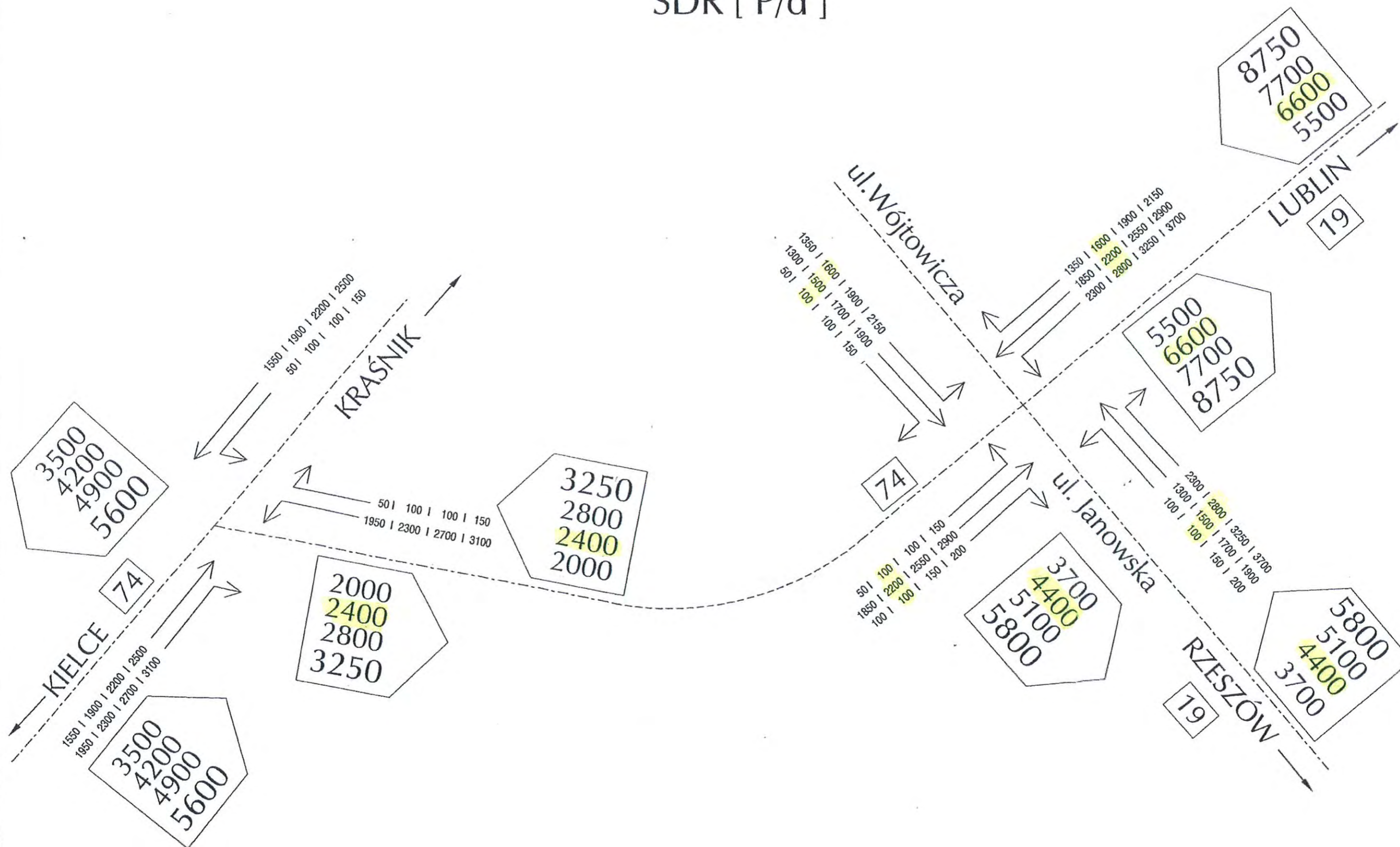
godzina

22:30

godzina

22:30

2.2. Prognoza ruchu 2005 | 2010 | 2015 | 2020 SDR [P/d]



BIURO
PROJEKTOWE

INWESTOR : GENERALNA DYREKCJA
DRÓG PUBLICZNYCH
Oddział Wschodni
w Lublinie

Aneks do ZTE I etapu realizacji obwodnicy m. Kraśnika -
- odcinka ok. 5,8 km, stanowiącego rozwiązania uzupełniające
do ZTE budowy węzła "Kraśnik" - obwodnica m. Kraśnika
w ciągu dróg krajowych nr 19 Suwałki-Rzeszów i nr 74 Kielce-Kraśnik

ANALIZA RUCHU

Dział:

2

Strona:

29

Zat.w12

WOJEWÓDZKI URZĄD
OCHRONY ZABYTEKÓW
ul. Archidiakońska 4
20-113 Lublin
tel. 522-90-35, 532-59-37, 532-26-04

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ODDZIAŁ W LUBLINIE
20 - 075 Lublin, ul. Ogrodowa 21

Nasz znak: IN/41/Kr-840/4372/06

Data: 2006-09-20

Sprawa: warunki konserwatorskie dla budowy obwodnicy m. Kraśnik w ciągu drogi krajowej nr 74 Kielce- Kraśnik.

W odpowiedzi na Państwa wniosek znak: GDDKiA-O/LU-32/4111/395/2006 z dnia 14 września 2006 r. (data wpływu do kancelarii WUOZ: 2006.09. 14), Lubelski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Lublinie, informuje że:

- planowana budowa obwodnicy Kraśnika w ciągu drogi krajowej nr 74 Kielce – Kraśnik nie jest kolizyjna z zabytkami architektury objętymi ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków woj. lubelskiego, czy też chronionymi poprzez ustalenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Kraśnika;
- inwestycja zlokalizowana będzie w terenie, gdzie podczas archeologicznych badań powierzchniowych zarejestrowano zabytki archeologiczne, licznie występujące wzdłuż doliny rz. Wyżnicy. Bezpośrednio w sąsiedztwie pasa drogowego zlokalizowane jest jedno stanowisko archeologiczne - Pasięka stan. 1, AZP 84 – 78/25, gdzie odnotowano ślady osadnictwa pradziejowego w postaci dwóch wiórów krzemiennych oraz osadę(?) średniowieczną.
- w miejscowości Pasięka oraz Splawy w źródłach historycznych odnotowane są dwory/fołwarki, które nie zachowały się do czasów obecnych i nie jest znana ich dokładna lokalizacja.

Mając na uwadze ochronę zabytków archeologicznych Lubelski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Lublinie wskazuje na konieczność przeprowadzenia następujących badań archeologicznych:

1. Weryfikacji archeologicznych badań powierzchniowych AZP na trasie inwestycji, w celu określenia lokalizacji stanowisk w stosunku do planowanego przebiegu drogi (obszary AZP 84 -78, 85 -78). W badaniach należy uwzględnić kwerendę historyczną w odniesieniu do nieistniejących obecnie nowożytnych dworów i fołwarków, ewentualnych obiektów przemysłowych w szczególności w miejscowościach Pasięka i Splawy.
2. Przedinwestycyjnych, wykopaliskowych badań ratowniczych na stanowiskach zlokalizowanych w pasie zajęтым pod inwestycję.
3. Wprowadzenie nadzoru archeologicznego dla wszystkich prac ziemnych prowadzonych w ramach realizacji inwestycji, takich jak:
 - prace ziemne związane z budową pasa drogowego, a w szczególności z odhumusowaniem na trasie przebiegu obwodnicy,
 - prace ziemne przy przebudowie koniecznej infrastruktury technicznej (instalacji wodociągowej, gazowej, energetycznej - sieci nn i telefonicznej),
 - prace ziemne związane z budową towarzyszących obiektów "inżynierskich" (wiadukt, most itp.).
4. Na całym obszarze objętym inwestycją, w przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, relikwów zabudowy i zabytków

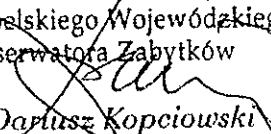
WPLYNEŁO	
L. dz.	538/06
dnia	22 09 06
Kons. Zabytków w Lublinie	

ruchomych prace należy wstrzymać w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych, polegających na zadokumentowaniu odkryć i wyeksplorowaniu obiektów w całości.

5. Na przeprowadzenie badań archeologicznych należy uzyskać pozwolenie LWKZ w Lublinie zgodnie z art. 36 ust 1 pkt 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Do wiadomości:

1. DrogMost Lubelski Sp. z o.o.
20 – 415 Lublin, ul. Zaciszna 16
2. Wydział 34 GDDKiA Oddział w Lublinie
3. a/a IN
4. a/a IA

Z up. Lubelskiego Wojewódzkiego
Konserwatora Zabytków

mgr Dariusz Kopciowski
Główny Specjalista