

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

zgodnie z art. 3 ust 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.)

Nazwa zadania:

„Rozbudowa dróg powiatowych:

nr 3521L Tomaszów Lubelski – Ulhówek od km 9+900 do km 19+200;

nr 3510L Wola Gródecka – Wierszczyca od km 15+720 do km 18+720;

nr 3527 Nedeżów – Sowiniec od km 0+000 do km 0+800 i od km 1+500 do km 2+000, o łącznej długości 13,600 km”

Inwestor:

Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Lubelskim

Ul. Lwowska 54, 22-600 Tomaszów Lubelski

Charakterystykę przedsięwzięcia sporządzono na podstawie art. 3 punkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) przy uwzględnieniu przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. 2016, poz. 71).

Celem opracowania niniejszej charakterystyki jest przedstawienie podstawowych danych o przedsięwzięciu w związku z przepisami o ocenach oddziaływania na środowisko oraz wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określającej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. Właściwy organ (Wójt Gminy Jarczów) dokonując oceny oddziaływania uwzględnia łącznie szczegółowe uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia biorąc pod uwagę charakterystykę przedsięwzięcia, wielkość emisji, usytuowanie oraz rodzaj i skalę jego oddziaływania na środowisko.

Projektowana rozbudowa dróg powiatowych będzie prowadzona dla istniejącego układu komunikacyjnego będącego w złym stanie technicznym. Realizacja przedsięwzięcia poprawi warunki użytkowania dróg, a tym samym zmniejszy oddziaływanie na środowisko (ograniczenie hałasu, zanieczyszczeń i innych emisji, zmniejszenie oddziaływania barierowego). Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

Rozpatrywane przedsięwzięcie należy do inwestycji liniowych, dla którego poza sytuacjami awaryjnymi, jedyne oddziaływanie na środowisko może wystąpić w fazie realizacji robót budowlanych. Będzie to oddziaływanie chwilowe, nieciągłe, o niewielkim natężeniu, skoncentrowane w miejscu realizacji danego odcinka inwestycji oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie ustępujące po zakończeniu robót.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe przedsięwzięcia tj. jego charakterystykę, wielkość emisji, usytuowanie oraz rodzaj i skalę oddziaływania na środowisko opisane szczegółowo w niniejszym opracowaniu można uznać za zasadne wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach bez potrzeby przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko.

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest „Rozbudowa dróg powiatowych nr 3521L Tomaszów Lubelski – Ułhówek od km 9+900 do km 19+200; nr 3510L Wola Gródecka – Wierszyczka od km 15+720 do km 18+720; nr 3527 Nedeżów – Sowiniec od km 0+000 do km 0+800 i od km 1+500 do km 2+000 o łącznej długości 13,600 km”

Zgodnie z §3 ust. 1, pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r. (Dz.U. Nr 213/2010, poz. 1397) planowana inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć określonych jako:

„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.”

Inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć **mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko** zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Rodzaj przedsięwzięcia:

Rodzajem przedsięwzięcia jest przebudowa dróg powiatowych nr 3521L, 3510L, 3527L o łącznej długości 13,6 km.

Rozbudowa w/w odcinków dróg polega na:

- wykonaniu nowych warstw nawierzchni w postaci warstwy wyrównawczej i warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,

-
- wykonaniu poszerzeń drogi do szerokości 6,0 m (dotyczy drogi nr 3521L)
 - wykonaniu ścieżki rowerowej w ciągu drogi nr 3521L o szerokości 1,5 m
 - odtworzeniu systemu odwodnienia drogi poprzez odmulenie istniejących rowów, remont przepustów, umocnienie wlotów i wylotów przy przepustach

Skala inwestycji:

Szczegółowy zakres inwestycji obejmuje rozbudowę dróg powiatowych: nr 3521L Tomaszów Lubelski – Ulhówek od km 9+900 do km 19+200; nr 3510L Wola Gródecka – Wierszczyca od km 15+720 do km 18+720; nr 3527 Nedeżów – Sowiniec od km 0+000 do km 0+800 i od km 1+500 do km 2+000 o łącznej długości 13,600 km.

Przebudowa w/w odcinków dróg powiatowych polegała będzie na odtworzeniu stanu istniejącego poprzez wykonanie nowych warstw bitumicznych nawierzchni jezdni oraz odtworzeniu układu odwodnienia. Projektowanym nowym elementem drogi jest ścieżka rowerowa o długości blisko 9 km wzdłuż drogi nr 3521L przez miejscowości Przewłoka, Wierszczyca, Łubcze. Istniejący układ dróg stanowi połączenia komunikacyjne pomiędzy Gminami Jarczów i Ulhówek a miastem Tomaszów Lubelski . Droga powiatowa nr 3521L Tomaszów Lubelski – Ulhówek przebiega równoleżnikowo przez wschodnią część powiatu tomaszowskiego i stanowi główne połączenie komunikacyjne mieszkańców Gminy Jarczów oraz Gminy Ulhówek z miastem powiatowym, którym jest Tomaszów Lubelski.

W ramach inwestycji wykonywane będą trzy drogi powiatowe: nr 3521L o długości 9,3 km; nr 3510L o długości 3,0 km; nr 3510L odcinki 0,8 km i 0,5 km (łącznie 1,3 km):

- Początek rozbudowywanej drogi nr 3521L rozpoczyna się w miejscowości Przewłoka w rejonie zatoki autobusowej po stronie prawej a kończy się na granicy gminy Jarczów. Cały odcinek drogi przebiega przez tereny zabudowane zabudową zagrodową, przez miejscowości Przewłoka, Wierszczyca, Łubcze.
 - Początek rozbudowywanej drogi nr 3510L rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3521L w miejscowości Wierszczyca i kończy w terenie niezabudowanym przed miejscowością Gródek –Kolonia.
 - Początek rozbudowywanej drogi nr 3527L rozpoczyna się na początku miejscowości Nedeżów i kończy przed skrzyżowaniem po 800 m drogi w miejscu włączenia do już przebudowanego odcinka. Następnie kolejny odcinek drogi objętym przebudową znajduje się za miejscowością Nedeżów łącząc miejscowości Nedeżów i Sowiniec (500m). Ten odcinek drogi obecnie stanowi drogę gruntową.
 - Łączna długość przebudowywanych dróg: 13,6 km
-

Wykonanie rozbudowy dróg powiatowych w sposób istotny poprawi bezpieczeństwo ruchu na w/w odcinkach dróg bezpieczeństwo i skróci czas komunikacji pomiędzy miejscowościami położonymi na wschód od Tomaszowa Lubelskiego. Ponadto wykonanie rozbudowy drogi poprzez remont nawierzchni i budowę ścieżki rowerowej uczyni przyległe do niej tereny bardziej atrakcyjnymi rolniczo i inwestycyjnie, co powinno prowadzić do ich gospodarczej aktywizacji.

Lokalizacja Inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie lubelskim, powiecie tomaszowskim, na terenie gminy Jarczów w miejscowościach Przewłoka, Wierszczyca, Łubcze, Nedeżów.

Na poniższych rysunkach przedstawiono lokalizację przedsięwzięcia oraz jego zasięg.

Stan aktualny i projektowany

Droga nr 3521L Tomaszów Lubelski – Ułhówek od km 9+900 do km 19+200

Istniejąca droga na całym odcinku przebiega głównie przez tereny zabudowane. Posiada nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości od 5,5 do 6,2 m. Droga jest w złym stanie technicznym. Grubość nawierzchni asfaltowej wynosi od 5 do 10 cm. Występują znaczne uszkodzenia nawierzchni bitumicznej, nierówności, wyrwy, zaniżenia krawędzi jezdni oraz spękania siatkowe. Wody opadowe na całym odcinku drogi odprowadzane są powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni na tereny przyległe oraz lokalnie rowami przydrożnymi do odbiorników jakimi są tereny przyległe bądź rowy melioracyjne a następnie do rzeki Rzeczyca. Stan techniczny rowów jest na większości odcinków występowania zły, lokalnie zadowalający. Generalnie rowy są zamulone i wymagają oczyszczenia. Wzdłuż drogi nie występują chodniki i ścieżki rowerowe za wyjątkiem krótkiego odcinka w miejscowości Wierszczyca na długości 400 m. Istniejące zjazdy na działki przyległe posiadają różnorodną nawierzchnię, w większości gruntową.

Droga nr 3510L Wola Gródecka – Wierszczyca od km 15+720 do km 18+720

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną na całym odcinku objętym zadaniem projektowym. Droga przebiega przez tereny niezabudowane, posiada nawierzchnię o szerokości ok. 5 m. Droga jest w złym stanie technicznym. Na całym odcinku drogi występują uszkodzenia nawierzchni, nierówności i zaniżenia krawędzi jezdni oraz spękania siatkowe. Wody opadowe na odprowadzane są powierzchniowo przez spadki poprzeczne jezdni na tereny przyległe a lokalnie do rowów przydrożnych. Istniejące rowy są zamulone. Wzdłuż drogi nie występują chodniki i ścieżki rowerowe. Istniejące zjazdy występujące wyłącznie na odcinku występowania rowów posiadają nawierzchnię gruntową nieutwardzoną. Na pozostałym odcinku drogi zjazdy na tereny przyległe użytkowane rolniczo nie jest szczegółowo zlokalizowany.

Droga nr 3527L Nedeżów – Sowiniec od km 0+000 do km 0+800 i od km 1+500 do km 2+000

Istniejąca droga na odcinku od km 0+000 do km 0+800 posiada nawierzchni utwardzoną bitumiczną, lokalnie na odcinku ok. 60 m nawierzchnię utwardzoną brukiem kamiennym. Droga jest w bardzo złym stanie technicznym. Od wybudowania droga posiada śladów remontu nawierzchni bitumicznej. Grubość nawierzchni asfaltowej wynosi 5-6 cm. Obecny stan drogi wymaga pilnego remontu poprzez wykonanie nowych warstw bitumicznych. Szerokość jezdni jest stała i wynosi 5,0 m. Wody opadowe na całym odcinku drogi są odprowadzane powierzchniowo do przydrożnych rowów. Stan techniczny rowów jest różny. Wzdłuż drogi nie występują chodniki.

Istniejące pobocza są wąskie (od 0,5 do 1,0 m) i lokalnie zniszczone. Na sąsiadujące posesje wykonane są zjazdy o nawierzchni gruntowej.

Istniejąca droga na odcinku od km 1+500 do km 2+000 nie posiada nawierzchni utwardzonej. Jest to droga gruntowa. Droga jest w bardzo złym stanie technicznym. W obecnym stanie technicznym niniejszym odcinkiem drogi poruszają się głównie ciągniki i inne pojazdy rolnicze. W okresie jesienno zimowym pojazdy mechaniczne poruszają się na tej drodze z prędkością ok. 10-15km/h a po większych opadach deszczu lub śniegu droga jest nieprzejezdna dla samochodów osobowych. Stan nawierzchni nie pozwala na rozwinięcie większej prędkości, gdyż ze względu na duże zagłębienia w drodze większa prędkość grozi poważnymi awariami pojazdów.

Stan projektowany.

Planowana rozbudowa dróg powiatowych ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawę dostępności komunikacyjnej, poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych, poprawę odwodnienia drogi oraz uatrakcyjnienie terenów leżących wzdłuż drogi.

W ramach omawianej inwestycji przewidziano prace polegające na :

- remoncie nawierzchni w/w odcinków dróg powiatowych (na długości 13,6 km) wraz z odcinkową budową ścieżki rowerowej w ciągu drogi 3521L o długości ok. 9 km
- wykonaniu odcinkowych poszerzeń drogi nr 3521L do szerokości normatywnej 6,0 m
- przebudowie zjazdów do posesji i na użytki rolne
- remoncie przepustów pod drogą powiatową z umocnieniami wlotu i wylotu
- wymianie przepustów pod zjazdami,
- budowie zatok autobusowych,
- odtworzeniu istniejącego odwodnienia w szczególności rowów przydrożnych

Podstawowe parametry techniczno - użytkowe drogi powiatowej nr 3521L

- klasa techniczna drogi – „Z” (zbiorcza);
- prędkość projektowa – $V_p=50$ km/h;
- przekrój drogi – 1x2 pasy ruchu;
- przekrój poprzeczny szlakowy;
- szerokość jezdni – 6,00 m;
- kategoria ruchu – KR1;
- odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów drogowych

Podstawowe parametry techniczno - użytkowe drogi powiatowej nr 3510L

- klasa techniczna drogi – „L” (lokalna);
- prędkość projektowa – $V_p=50$ km/h;

- przekrój drogi – 1x2 pasy ruchu;
- przekrój poprzeczny szlakowy;
- szerokość jezdni – 5,0 m;
- kategoria ruchu – KR1;
- odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów.

Podstawowe parametry techniczno - użytkowe drogi powiatowej nr 3527L

- klasa techniczna drogi – „L” (lokalna);
- prędkość projektowa – $V_p=50$ km/h;
- przekrój drogi – 1x2 pasy ruchu;
- przekrój poprzeczny szlakowy;
- szerokość jezdni – 5,0 m;
- kategoria ruchu – KR1;
- odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów.

Uwzględniając specyfikę i charakter przedsięwzięcia oraz możliwe emisje, można z dużym prawdopodobieństwem założyć, iż jego realizacja nie będzie powodować zagrożenia dla środowiska, ani jakiegokolwiek pogorszenia walorów przyrodniczych.

Inwestycja zostanie zlokalizowana na działkach zestawionych w tabeli nr 1.

Tabela 1. Zestawienie działek objętych inwestycją

Lp.	Nr działki	Obręb	Uwagi
1	2	3	4
Gmina Jarczów – droga powiatowa nr 3527L			
1.	87	Nedeżów	
2.	57	Nedeżów	
3.	359	Nedeżów	
	565/1	Nedeżów	
	566/1	Nedeżów	
	567/1	Nedeżów	
	568/3	Nedeżów	
	568/5	Nedeżów	
	569/1	Nedeżów	
	572/1	Nedeżów	
	573/1	Nedeżów	
	574/1	Nedeżów	

	575	Nedeżów	
	715/1	Nedeżów	
	577/1	Nedeżów	
	578/3	Nedeżów	
	720/1	Nedeżów	
	369/2	Nedeżów	
	370/2	Nedeżów	
	371/2	Nedeżów	
	372/2	Nedeżów	
	373/2	Nedeżów	
	375/2	Nedeżów	
	376/4	Nedeżów	
	376/6	Nedeżów	
	377	Nedeżów	
	378/2	Nedeżów	
	171/101	Sowiniec	
	169/3	Sowiniec	
	167/1	Sowiniec	
	164/1	Sowiniec	
	7/3	Sowiniec	
Gmina Jarczów – droga powiatowa nr 3510L			
	191	Wierszyczca	
	649/2	Wierszyczca	
	577	Wierszyczca	
	241	Wierszyczca	
	617	Wierszyczca	
	100	Wierszyczca	
	1187/1	Grudek	
	1188	Grudek	
	555	Grudek	
	1187/2	Grudek	
	1191	Grudek	
	22	Grudek Kolonia	
	368/2	Grudek Kolonia	
Gmina Jarczów – droga powiatowa nr 3521L			
	52	Przewłoka	

	74	Wierszczyca	
	106	Wierszczyca	
	282	Wierszczyca	
	300	Wierszczyca	
	145	Wierszczyca	
	26	Wierszczyca	
	345	Wierszczyca	
	486	Wierszczyca	
	707	Wierszczyca	
	570	Łubcze	
	546	Łubcze	

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

Istnieje zagospodarowanie terenu stanowią odcinki dróg powiatowych.

Przedmiotowe odcinki dróg powiatowych przebiegają w większości przez tereny zabudowane tj. droga nr 3521L od km 9+900 do km 19+200 przez miejscowości Przewłoka, Wierszczyca, Łubcze; droga nr 3527 od km 0+000 do km 0+800 przez miejscowość Nedeżów, pozostałe odcinki dróg o łącznej długości 3,5 km są odcinkami łączącymi wioski: Sowiniec – Nedeżów oraz Wierszczyca – Wola Gródecka.

Drogi posiadają pobocza ziemne i obustronne rowy trawiaste.

W ramach realizacji inwestycji nie przewiduje się zmian w zagospodarowaniu terenu.

Zagospodarowanie terenu – stan istniejący:

- szerokość drogi w liniach rozgraniczających: 10-20 m
- szerokość korony drogi 6-8 m, w tym jezdnia utwardzona 5,0-6,0 m
- przekrój poprzeczny jezdni bez krawężników, za wyjątkiem odcinka o dł. 2 km w miejscowości Wierszczyca,
- liczne wady nawierzchni jezdni (łaty, spękania siatkowe nawierzchni, spękania poprzeczne i podłużne),
- odwodnienie powierzchniowe poprzez spadki podłużne i poprzeczne do rowów przydrożnych
- istniejące przepusty pod drogą odprowadzające wodę rowami melioracyjnymi do odbiornika którym jest rzeka Rzeczyca (dotyczy drogi nr 3521L)
- zjazdy do zabudowań i na użytki rolne,
- rosnące pojedyncze drzewa.

Projektowane roboty prowadzone będą w istniejącym śladzie dróg powiatowych nr 3521L, 3510L, 3527L. Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na działkach według zestawienia działek przedstawionego w tabeli nr 1.

Powierzchnia terenu objętego realizacją przedsięwzięcia wynosi łącznie: **ok. 13 ha w tym: droga nr 3527L – ok. 1,1 ha; droga nr 3710L – ok. 2,52 ha; droga nr 3521L – ok. 9,38.** Całkowita powierzchnia terenu w liniach rozgraniczających wynosi ok. 15,6 ha, co stanowi sumę powierzchni pasa drogowego, na których będzie realizowana inwestycja.

Poszczególne powierzchnie kształtują się następująco:

- powierzchnia jezdni	77 300 m ²
- powierzchnia poboczy nieutwardzonych	40 800 m ²
- powierzchnia ścieżki rowerowej	13 600 m ²
- powierzchnia zjazdów o nawierzchni gruntowej ulepszonej	2 200 m ²
- powierzchnia terenów zielonych (rowy, skarpy itp.)	85 000 m ²

Ostateczne wartości mogą ulec zmianie podczas opracowywania projektu budowlanego.

Drogi powiatowe objęte przedmiotowym opracowaniem są wykorzystywane do przeprowadzenia ruchu kołowego i pieszego w zakresie niezbędnym do obsługi mieszkańców pobliskich miejscowości oraz posiadają funkcję tranzytową dla mieszkańców Gminy Ulhówek dla których stanowi główne połączenie z miastem Tomaszów Lubelski. Istniejące zagospodarowanie terenu w rejonie niniejszych dróg stanowią głównie działki użytków rolnych i zabudowy zagrodowej.

Odwodnienie dróg jest rozwiązane właściwie jednakże brak odpowiedniego utrzymania w ostatnich latach doprowadziło do znacznej bądź całkowitej jego degradacji. W szczególnie złym stanie technicznym są rowy przydrożne, które na niektórych odcinkach są całkowicie zamulone i nie spełniają zakładanej funkcji.

Na rozpatrywanych odcinkach konstrukcja drogi jest bitumiczna za wyjątkiem odcinka drogi nr 3527L od km 1+500 do km 2+000 która posiada nawierzchnię gruntową.

Brak realizacji przedsięwzięcia na przebudowy dróg powiatowych wpłynie negatywnie na środowisko. Niedostateczne odwodnienie, uszkodzenia nawierzchni, brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wpływa negatywnie na środowisko przyrodnicze i powoduje jego degradację.

Szata roślinna

Projektowany odcinek drogi nr 3521L od km 9+900 do km 19+200 prowadzony jest przez wioski Przewłoka, Wierszczyca, Łubcze. W rejonie projektowanego odcinka drogi występują głównie zabudowania zabudowy zagrodowej oraz pola uprawne i łąki w rejonie rzeki Rzeczyca. Cała trasa przebiega przez tereny użytkowania głównie rolniczo. Na całym odcinku drogi sporadycznie w sposób

nieuporządkowany rosną drzewa gatunków: klon zwyczajny, lipa drobnolistna, świerk pospolity, sosna.

W obrębie obszaru drogi (pasa drogowego) nie stwierdzono obecności przedstawicieli gatunków chronionych. Niewykluczone jednak, że w rejonie rzeki Rzeczyca, przepływającej na znacznym odcinku w odległości ok. 50 -100 m wzdłuż drogi takowe mogą występować, jednak z uwagi na charakter inwestycji (przebudowa drogi) nie przewiduje się ingerencji w to środowisko.



Fot. 4. Istniejące zagospodarowanie i szata roślinna

Projektowany odcinek drogi nr 3510L od km 15+720 do km 18+720 prowadzony jest przez od miejscowości Wola Gródecka do miejscowości Wierszczyca i w całości przebiega przez tereny niezabudowane. W rejonie projektowanego odcinka drogi występują tereny typowo rolnicze jak nieużytki i pola uprawne. Na całym odcinku drogi pobocza porośnięte są trawami a tereny okoliczne porośnięte są uprawami. Wyjątkiem jest odcinek ok. 200m drogi w miejscowości Wierszczyca, przy skrzyżowaniu z drogą nr 3521L, wzdłuż którego rosną drzewa samosiejki i krzaki.

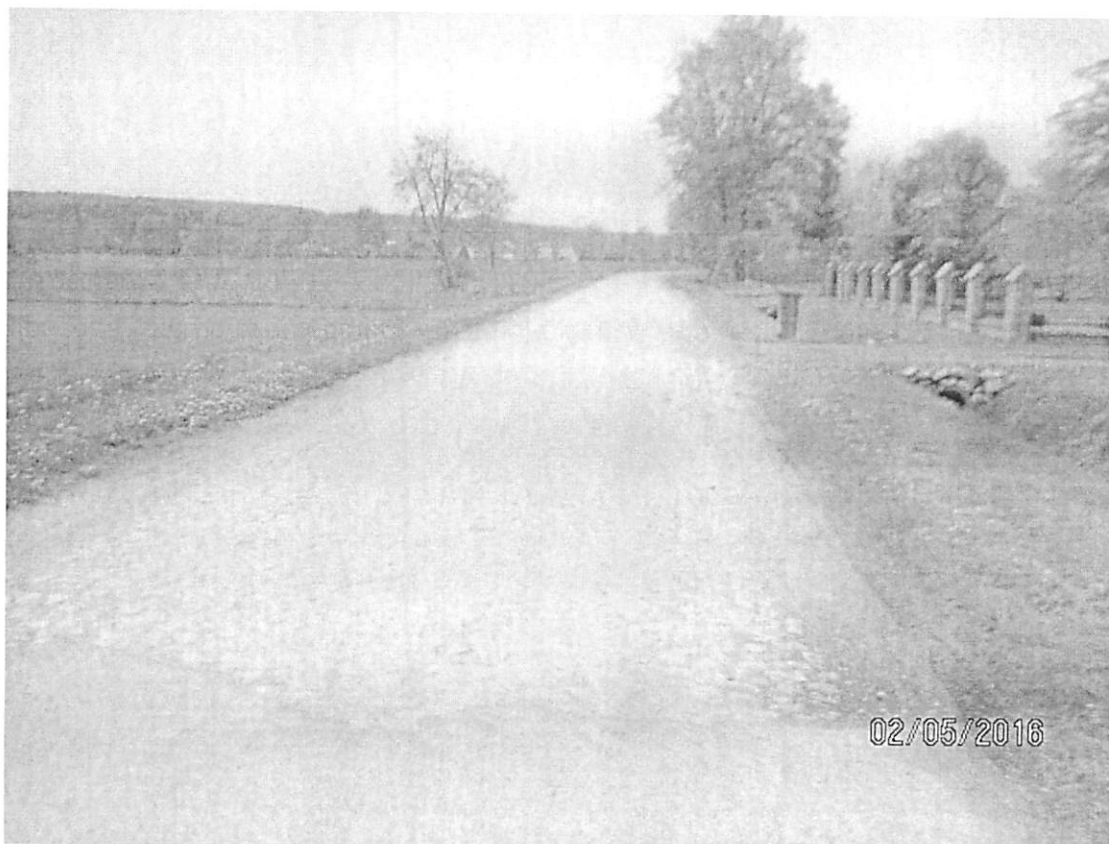
W obrębie obszaru drogi (pasa drogowego) nie stwierdzono obecności przedstawicieli gatunków chronionych.



Fot. 9. Istniejące zagospodarowanie i szata roślinna

Projektowany odcinek drogi nr 3527L od km 0+000 do km 0+800 w całości przebiega przez wioskę Nedeżów. Praktycznie na całym odcinku po lewej stronie drogi występują zabudowania w postaci zabudowy zagrodowej a po prawej stronie łąki. W rejonie drogi ok. 100 m od krawędzi jezdni swoje źródła ma jeden za dopływów rzeki Huczwy (tzw. dopływ spod Nedeżowa). Na całym odcinku drogi pobocza porośnięte są trawami.

W obrębie obszaru drogi (pasa drogowego) nie stwierdzono obecności przedstawicieli gatunków chronionych.



Fot. 12. Istniejące zagospodarowanie i szata roślinna (widok z końcowego odcinka drogi)



Fot. 13. Istniejące zagospodarowanie i szata roślinna

Projektowany odcinek drogi nr 3527L od km 1+500 do km 2+000 w całości przebiega przez tereny użytkowane rolniczo w postaci pól uprawnych. Ten odcinek drogi łączy miejscowości Nedeżów - Sowiniec.

W obrębie obszaru drogi (pasa drogowego) nie stwierdzono obecności przedstawicieli gatunków chronionych.

3. Rodzaj technologii

Faza I – Faza budowy

W ramach robót budowlanych przewiduje się technologie powszechnie stosowane w budownictwie drogowym z zastosowaniem surowców przyjaznych środowisku oraz posiadających atesty o ich dopuszczeniu do stosowania. Roboty budowlane będą prowadzone metodami tradycyjnymi. Cały zakres prac planuje się wykonać mechanicznie przy użyciu sprawnych maszyn i urządzeń.

W fazie budowy wykonywane będą roboty w zakresie: roboty ziemne, wycinka drzew i zakrzaczeń, usuwanie istniejącej nawierzchni w miejscach poszerzeń, układanie nawierzchni bitumicznej, przebudowa i budowa nowych zjazdów do działek zabudowanych i na grunty orne, wykonywanie ścianek czołowych przepustów, wykonywanie umocnień wlotów i wylotów przepustów.

Poniżej zestawia się planowane roboty z informacją o planowanym do wykorzystania sprzęcie budowlanym.

- Prace przygotowawcze – przejęcie placu budowy, wykonanie zaplecza budowy, usunięcie drzew i krzewów, pomiary geodezyjne.
- Prace rozbiórkowe
 - usunięcie warstw konstrukcyjnych
 - rozbiórka zjazdów i przepustów
- Roboty ziemne
 - odtworzenie rowów
 - wykonanie poszerzeń
- Roboty budowlane i nawierzchniowe
 - wykonanie zjazdów na działki sąsiednie
 - wykonanie wzmocnienia nawierzchni jezdni, przez wykonanie warstwy wyrównawczej i warstwy ścieralnej jezdni bitumicznej
 - wykonanie ścianek czołowych przepustów betonowych
 - wykonanie konstrukcji ścieżki rowerowej
- Prace wykończeniowe
 - humusowanie z obsianiem trawą
 - wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu (malowanie pasów, bariery ochronne, znaki pionowe)

Uciążliwości

Użytkownicy nieruchomości znajdujących się blisko planowanej rozbudowy dróg powiatowych w miejscowościach: Przewłoka, Wierszyczka, Łubcze, Nedeżów będą narażeni na pewne

niedogodności i utrudnienia powodowane przez fazę budowy. Te uciążliwości dotyczyć będą występowania: hałasu, wibracji, pyłu i błota. Chociaż faza robót budowlanych odcinka drogi potrwa mniej niż 1 rok, uciążliwości dla indywidualnych lokalizacji i terenów sąsiednich trwać będą znacznie krócej i będą mieć charakter przejściowy ponieważ będą związane głównie z ruchem pojazdów budowy jak samochody ciężarowe, koparki, walce, zagęszczarki, dowożąc i wbudowując materiały potrzebne do budowy drogi. Uciążliwości i niedogodności fazy budowy są trudne do skwalifikowania i określenia zasięgu ich występowania. Czynnikiem decydującym są: warunki meteorologiczne, faza budowy, rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń. Uciążliwości fazy budowy są lokalnym zjawiskiem. Odległość od placu budowy jest istotnym czynnikiem w obserwacji skali uciążliwości.

Faza II – Faza eksploatacji

Eksploatacja planowanej drogi nie jest związana z użyciem technologii. Źródłem uciążliwości i oddziaływania na środowisko jest ruch samochodowy. W fazie eksploatacji powstawać będą emisje takie jak: hałas, emisje do powietrza, spływy wód opadowych z powierzchni utwardzonych.

W fazie eksploatacji zarówno hałas jak i emisje do powietrza oraz spływy wód opadowych powstawać będą w identycznym zakresie występującym w dotychczasowym jej użytkowaniu. Z uwagi na wykonanie przebudowy drogi nastąpi znaczące zwiększenie bezpieczeństwa ruchu, uspokojenie ruchu pojazdów, zmniejszenie wydzielania zanieczyszczeń związanych przede wszystkim z gwałtownym hamowaniem i przyspieszaniem samochodów poruszających się po drodze.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Związku z tym iż inwestycja polega na rozbudowie istniejących już dróg powiatowych nr 3521L, 3510L, 3527L, Inwestor nie przewiduje innego wariantu lokalizacyjnego. Wariantowaniu może podlegać jedynie sposób wykonania rozbudowy dróg oraz technologia ich nawierzchni. Zaproponowany rodzaj technologii przebudowy dróg (omówiony w poprzednim punkcie) jest optymalny pod względem ekonomicznym i wytrzymałościowym, a ponadto charakteryzuje się minimalnym stopniem ingerencji w środowisko przyrodnicze.

4.1. Wariant bezinwestycyjny

Na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej występują liczne uszkodzenia nawierzchni jezdni: nierówności poprzeczne i podłużne, wyboje, spękania siatkowe, wysadziny, łaty. W okresach wiosennym i jesiennym w wybojach gromadzi się woda. Natomiast w okresie letnim występuje pylenie nawierzchni. Zamulenie rowów i przepustów powoduje napływ wód opadowych bezpośrednio z pól uprawnych na jezdnię, co stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu użytkowników dróg.

W przypadku zaniechania realizacji planowanej inwestycji (wariant bezinwestycyjny) należy liczyć się z możliwością wypadków drogowych spowodowanych stale pogarszającym się stanem technicznym dróg.

4.2. Wariant inwestycyjny – odrzucony przez wnioskodawcę

Wariant zakłada wykonanie budowy nowych odcinków dróg poza obecnym śladem.

Takie rozwiązanie byłoby niekorzystne zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i środowiskowo – przyrodniczego, ponieważ wymagałoby znacznie większej ilości robót w celu zrealizowania inwestycji (rozbiórkowych i budowlanych) i wymuszałby budowę drogi i innych elementów pasa drogowego, poza obecną lokalizacją. Budowa drogi w nowej lokalizacji wiązałaby się z wykupem gruntów i ich odrobinieniem. Należy również mieć na uwadze, że wariant ten nie rozwiązałby problemów gdyż i tak byłby w przyszłości konieczny remont istniejących nawierzchni z uwagi na ich zły stan techniczny.

4.3. Wariant inwestycyjny - proponowany przez wnioskodawcę do realizacji

Wariant stanowi optymalne rozwiązanie zarówno pod względem ekonomicznym jak i środowiskowo-przyrodniczym. Inwestor założył na etapie analizy opłacalności inwestycji minimalną ingerencję w środowisko naturalne oraz minimalny zakres robót.

Przebudowa dróg powiatowych pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg, polepszy środowisko zamieszkania w miejscowościach Przewłoka, Nedeżów, Sowiniec, Wierszyczca, Łubcze a także pozostałych mieszkańców gminy Jarczów i Ulhówek dla których niniejsze drogi stanowią główny dojazd do miasta powiatowego, Tomaszowa Lubelskiego.

Rozwiązanie przyjęte do realizacji charakteryzuje się niewielkim wpływem na otaczające zagospodarowane terenu, docelowo drogi będą usytuowane sytuacyjnie i wysokościowo jak w stanie pierwotnym. Ewentualne różnice wysokościowe nawierzchni jezdni projektowanej względem istniejącej będą niewielkie, co zmniejszy zakres robót związanych z wysokościowym dostosowaniem przyległych do jezdni elementów pasa drogowego. Niweleta nawierzchni jezdni została zaprojektowana przy założeniu dostosowania do wysokości istniejących zjazdów i istniejącego terenu oraz przy założeniu zachowania ciągłości prawidłowego spływu wód opadowych. Przyjęte parametry dróg są zgodne z obowiązującymi krajowymi przepisami.

W wyniku przeprowadzonej przebudowy dróg nastąpi zdecydowana poprawa warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości dla środowiska.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę jest najkorzystniejszy dla środowiska, ponieważ:

- a) przyczyni się do **zwiększenia komfortu użytkowania** komunikacyjnego,
 - b) przyczyni się do **zmniejszenia uciążliwości** dla środowiska,
 - c) przyczyni się do **obniżenia poziomu hałasu** komunikacyjnego,
-

-
- d) przyczyni się do **obniżenia poziomu emisji spalin** poprzez upłynnienie jazdy pojazdów,
 - e) **nie spowoduje** dysharmonii istniejącego krajobrazu,
 - f) **nie zakłóci** istniejących walorów przyrodniczych,
 - g) **zwiększy bezpieczeństwo** uczestników ruchu.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Faza budowy

Wszelkie wykorzystywane surowce, materiały, paliwa, energia woda potrzebne będą jedynie na czas wykonywania robót budowlanych, w fazie budowy. Czas realizacji przedsięwzięcia szacuje się na ok. 6 miesięcy.

Na potrzeby przedsięwzięcia planuje się wykorzystanie normatywnych ilości w zakresie zużycia wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii. W trakcie prowadzenia robót budowlanych będą wykorzystywane typowe dla tego rodzaju prac materiały takie jak: kruszywo naturalne, mieszanki mineralno – bitumiczne, cement, beton konstrukcyjny, stal zbrojeniowa, drobnowymiarowe elementy betonowe, elementy odwodnienia oraz inne elementy wykończenia dróg.

Poniżej zestawiono główne materiały do budowy dróg i ich szacunkowe zużycie:

- beton asfaltowy	6190 m ³
- mieszanka kruszywa łamanego	4000 m ³
- piasek do budowy nasypów	800 m ³
- piasek stabilizowany cementem	2500 m ³
- prefabrykaty betonowe:	350 m ²
- przepusty prefabrykaty	2000 mb
- woda	8000 m ³
- paliwo	34 000 l

Woda będzie wykorzystana głównie do celów technologicznych przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystane będą do napędzania samochodów, maszyn i urządzeń pracujących na potrzeby realizacji inwestycji.

Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie następującego sprzętu:

- maszyny do rozbiórek nawierzchni (frezarek)
 - maszyny do układania betonu asfaltowego (rozścielacz)
 - samochody ciężarowe do transportu materiałów na potrzeby budowy
 - koparki i ładowarki
 - walce stalowe i ogumione do zagęszczania warstw konstrukcyjnych
 - lżejszy sprzęt ręczny
-

Ilość wykorzystanych surowców zostanie określona przedmiarem robót i nie naruszy stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody oraz kruszywa. Woda do celów technologicznych w większości będzie wykorzystywana poza placem budowy do produkcji materiałów i mieszanek celem wykorzystania na budowie a pozostała część będzie dowożona będzie w beczkowozach na plac budowy. Materiały potrzebne do realizacji przedsięwzięcia będą dowożone odpowiednio przystosowanym transportem samochodowym bezpośrednio z wytwórni producenta i wbudowywane na bieżąco

w nawierzchnię drogi. Do pokrycia zapotrzebowania na energię elektryczną w fazie realizacji przedsięwzięcia zostanie wykorzystana istniejąca sieć energetyczna.

Nie przewiduje się konieczności wykorzystania energii gazowej oraz energii cieplnej.

Wszelkie wykorzystane do budowy materiały będą użyte w sposób normatywny ze szczególnym uwzględnieniem odzysku materiałów i surowców. Przewiduje się ponowne wbudowanie materiałów z odzysku w pasach innych dróg powiatowych o nawierzchni nieulepszonej takich jak: destrukty bitumiczny, gruz betonowy, materiały kamienne i grunt z wykopów.

Faza eksploatacji

W okresie eksploatacji drogi nie przewiduje się żadnego bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Z uwagi na fakt, że przedmiotowa droga nie jest inwestycją nową lecz podlegającą rozbudowie z zakresem projektowanych robót o charakterze modernizacyjnym przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością oraz szkodliwością dla środowiska.

Etap realizacji

Ewentualny negatywny wpływ na środowisko jest możliwy wyłącznie w trakcie realizacji robót budowlanych. Koniecznymi działaniami w celu ograniczenia jego wpływu będzie zabezpieczenie środowiska w zakresie gospodarką odpadami. Podczas realizacji robót będą powstawały odpady inne niż niebezpieczne.

Planowane przedsięwzięcie będzie miało również niewielki wpływ negatywny na zdrowie i warunki życia ludzi. Na etapie realizacji będzie on polegał na emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu, wibracji oraz czasowych utrudnień w organizacji ruchu pojazdów. Będą to jednak wpływy czasowe, krótkookresowe, o ograniczonym zasięgu do miejsca wykonywanych robót budowlanych i jego najbliższego otoczenia i będą przede wszystkim dotyczyły wąskiej grupy wykonawców prac.

Właściwa organizacja robót, optymalna lokalizacja zaplecza budowy i stosowanie się do przepisów Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia przyczyni się do zminimalizowania możliwych uciążliwości.

Drogi będące przedmiotem przebudowy nie są obiektami nowymi.

W związku z tym:

- a) **nie spowodują** zmiany istniejących stosunków międzyludzkich, połączeń komunikacyjnych;
- b) **nie wprowadzą** zmian w zakresie migracji zwierząt;
- c) **nie zmieniają** istniejących warunków wodnych, nie spowoduje zanieczyszczenia wody gruntowej;
- d) **nie spowodują** wzrostu emisji spalin;
- e) **nie spowodują** wzrostu poziomu hałasu;
- f) **nie spowodują** wzrostu zanieczyszczenia odpadami, gdyż materiały z odzysku zostaną powtórnie wykorzystane.

Przebudowy dróg doprowadzą natomiast do pozytywnych oddziaływań takich jak:

- a) **zmniejszenie emisji spalin oraz zmniejszenie poziomu hałasu** poprzez poprawę płynności ruchu;
- b) **zwiększenie bezpieczeństwa ruchu** dzięki poprawie stanu technicznego nawierzchni dróg oraz mostu, a także uzupełnieniu oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu;
- c) **minimalizacja wibracji** pochodzących od poruszających się pojazdów.

Przebudowy dróg nie wprowadzą w żadnym stopniu zmian przeznaczenia terenu objętego pasem drogowym, a doprowadzą jedynie do poprawy stanu technicznego oraz zapewnią bezpieczeństwo ruchu kierowców oraz pieszych.

Ochrona powietrza

Podczas prac budowlanych prowadzonych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej Wykonawca dołoży wszelkich starań zmierzających do zabezpieczenia transportowanych materiałów budowlanych przed pyleniem.

Ze względu na brak możliwości występowania stężeń ponadnormatywnych nie stwierdzono konieczności podejmowania dodatkowych działań, których celem byłoby ograniczenie przenikania zanieczyszczeń na tereny sąsiadujące.

Ochrona wód i gleby

Wody opadowe spływające z powierzchni projektowanej drogi będą odprowadzane w sposób jak dotychczas tj. do istniejących rowów przydrożnych. Wody opadowe z obiektu mostowego będą odprowadzane do nowoprojektowanej instalacji odwodnienia obiektu tj. wpusty i kolektor

odwodnienia do rowu zlokalizowanego w rejonie mostu. Odwodnienie dróg będzie się odbywało tak jak dotychczas ale w sposób uregulowany.

Ochrona przed hałasem

Celem ograniczenia uciążliwości hałasowej na etapie prowadzenia robót budowlanych przewiduje się prowadzenie prac w porze dziennej (godz. 6.00 – 22.00). Wszelkie roboty będą prowadzone przy użyciu sprzętu o znikomej szkodliwości dla środowiska oraz posiadającego odpowiednie atesty oraz badania techniczne.

Należy podkreślić, iż realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie w sposób niekorzystny na stan klimatu akustycznego środowiska. Budowa nowej warstwy ścieralnej pozwoli na zmniejszenie emisji hałasu w porównaniu do stanu dotychczasowego.

Ochrona przed zanieczyszczeniem środowiska

Prace budowlane będą prowadzone w sposób minimalizujący ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczający ich negatywne oddziaływanie na środowisko. Wszelkie wytworzone odpady będą poddane odzyskowi, a jeśli okaże się to niemożliwe – unieszkodliwieniu.

Inne działania

Celem zminimalizowania negatywnego wpływu na środowisko gruntowo – wodne planuje się tak zorganizować prace, by ograniczyć przelewanie paliw oraz innych środków chemicznych na placu budowy.

Miejsca prowadzenia robót zostaną uporządkowane niezwłocznie po ich zakończeniu, a wszelkie odpady powstaną podczas realizacji zostaną usunięte.

Prace będą prowadzone zgodnie z przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy, przepisami przeciwpożarowymi oraz ochrony środowiska.

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

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska naturalnego - droga już istnieje, będzie tylko rozbudowywana w na długości ok. 9 km o ścieżkę rowerową oraz zostanie wymieniona i wzmocniona nawierzchnia jezdni. Likwidacja nierówności jezdni, ułożenie nowej nawierzchni wpłynie na zmniejszenie hałasu powodowanego przez samochody. Na terenach przyległych do rozbudowywanych dróg powiatowych występują głównie budynki o przeznaczeniu mieszkalnym i rolniczym. Wzdłuż terenu występuje zabudowa zagrodowa. Wody spływające z powierzchni drogi, będą odprowadzane do rowów trawiastych oraz a następnie odprowadzane rowami przydrożnymi i melioracyjnymi do odbiorników jakimi są rzeki Rzeczyca i jeden z dopływów rzeki Huczwy.

Faza budowy

Hałas

W bezpośrednim sąsiedztwie dróg na odcinkach objętych przedsięwzięciem występują tereny chronione akustycznie, są to tereny zabudowy zagrodowej. Wartości dopuszczalne poziomu dźwięku (A) emitowanego do środowiska dla takiego rodzaju terenu określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz. 826 z późn. zmianami). Rozporządzenie to ustala dla źródeł „drogi lub linie kolejowe” następujące dopuszczalne wskaźniki dla terenów zabudowy zagrodowej:

1) dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku wyrażone wskaźnikami LAeq D i LAeq N (wskaźniki mające zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby):

- a) LAeq D (przedział czasu odniesienia równy 16) – 60dB,
- b) LAeq N (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom) – 50dB.

2) dopuszczalny długookresowy średni poziom dźwięku A w dB wyrażony wskaźnikiem LDWN i LN (wskaźniki mające zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem):

- a) LDWN (przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku) – 60dB,
- b) LN (przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy) – 50dB.

W analizowanym obszarze brak znaczących źródeł hałasu poza komunikacyjnymi - drogi powiatowe i gminne o niewielkim natężeniu ruchu pojazdów, prace polowe przy wykorzystaniu mechanicznego sprzętu rolniczego, a więc również o niewielkiej skali oddziaływania akustycznego

Oddziaływanie w fazie budowy ma charakter nieciągły, krótkotrwały, zakończy się z chwilą realizacji przedsięwzięcia. Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn: użycie ciężkiego sprzętu (frezarki, koparki, walce, rozścielacz) oraz ruchem pojazdów ciężarowych.

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ czas realizacji i organizacja pracy, w tym jednoczesność pracy wielu urządzeń na niewielkim obszarze. Nie ma praktycznie możliwości stosowania zabezpieczeń akustycznych w fazie budowy. Jednakże okres uciążliwości związanej z występowaniem hałasu i oddziaływania na środowisko przyrodnicze i mieszkańców będzie stosunkowo krótki z uwagi na niejednoczesność występowania zarówno pod względem lokalizacji jak i czasu trwania.

Z tego względu wskazane jest aby prace były prowadzone tylko w porze dziennej tj. od godziny 6.00 do 22.00.

Powietrze

W fazie budowy uciążliwością dla powietrza atmosferycznego będzie pył powstający podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne i nawierzchniowe oraz substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych. Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym i nieciągłym mogą być okresowo dokuczliwe, ale biorąc pod uwagę przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku przyrodniczym.

Z przeprowadzonej analizy nie stwierdzono aby były przekroczone dopuszczalne poziomy substancji emitowanych w razie realizacji przedsięwzięcia, które określono na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012, poz.1031). Emisje zanieczyszczeń powietrza będą występowały wyłącznie w trakcie prowadzenia robót budowlanych i uciążliwość ta skończy się z chwilą zakończenia przebudowy dróg.

Jednakże aby nie dopuścić do znaczącego zapylenia wskazane jest aby w trakcie okresów suszy miejsca powstawania pyłu były zraszane wodą.

Wody powierzchniowe

Cały teren objęty przebudową dróg znajduje się w dorzeczu rzeki Bug poprzez jego dopływy lewostronne: rzeki Huczwę i Rzeczycę będącej dopływem rzeki Sołokiji.

Podczas prac związanych z realizacją robót budowlanych będą powstawały minimalne ilości ścieków i innych płynnych zanieczyszczeń głównie z zaplecza placu budowy. Na zapleczach budowy należy zwrócić szczególną uwagę na składowanie pojemników z materiałami ropopochodnymi jak paliwa, oleje i smary. Z tego też względu proponuje się aby w na zapleczach budowy zostały wydzielone odpowiednie miejsca składowania materiałów ropopochodnych. Wszelkie wycieki do gruntu powinny być natychmiast usuwane.

Środowisko gruntowo wodne

Na terenie budowy będą miały miejsce bezpośrednie mechaniczne przekształcenia środowiska gruntowo-wodnego, powierzchni terenu i gleby. Rozbudowa przyczyni się do:

- czasowego zajęcia dodatkowego terenu (poza placem budowy) pod zaplecza budowy i dojazdu;
 - wzmożonego ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego,
 - wzrostu ruchu na odcinkach ulic, na których zostaną wyznaczone czasowe objazdy.
- Zanieczyszczenie wód i gleb w czasie wykonywania robót ziemnych może nastąpić głównie w
-

wyniku: wycieku substancji z niewłaściwie ulokowanych i zabezpieczonych zbiorników oraz źle konserwowanych lub wadliwie stosowanych maszyn, urządzeń i samochodów; przenikania szkodliwych substancji do gleb, wód powierzchniowych i podziemnych na skutek niewłaściwego składowania materiałów budowlanych lub podczas wykonywania robót; także na skutek pozostawienia lub zakopania w gruncie materiałów niebezpiecznych lub opakowań

Są to sytuacje awaryjne, które przy odpowiednim nadzorze oraz dbałości i porządku na placu budowy nie powinny mieć miejsca. Niektóre uciążliwości i niekorzystne oddziaływania inwestycji w fazie budowy mogą być ograniczone a ich charakter w większości będzie tymczasowy. Uwarunkowane jest to odpowiednim prowadzeniem robót. Roboty budowlane, aby spełniać wymagania związane z ochroną środowiska, powinny być poprzedzone szczegółowym planem i harmonogramem robót uwzględniającym zabezpieczenia, w którym zapewni się:

- odpowiednią organizację placu budowy z zapleczem socjalnym, aby na skutek braku porządku, niewłaściwego zabezpieczenia zbiorników, materiałów, maszyn, urządzeń i samochodów przed awariami nie doszło do skażeń, zanieczyszczeń i zniszczeń w środowisku;
- sprawny sprzęt i środki transportu, przy czym ważna jest tutaj zarówno jakość sprzętu, jego prawidłowa eksploatacja i konserwacja, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko;
- stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami.

Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie (bez wycieków paliwa), które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

W całym cyklu organizacji budowy, należy zwrócić uwagę na właściwy transport materiałów i odpowiednie ich magazynowanie. W przypadkach sytuacji awaryjnych na terenie budowy należy postępować ściśle zgodnie z odpowiednimi zarządzeniami i instrukcjami.

Odpady

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie powodował emisję odpadów do środowiska. Będą to odpady przede wszystkim inne niż niebezpieczne, związane ściśle z fazą przebudowy drogi.

Wytwarzane odpady zgodnie z katalogiem odpadów zawartym w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27.09.2001. w sprawie katalogu odpadów należą do grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. Rodzaje mogących powstać odpadów w czasie realizacji przedsięwzięcia przedstawiono niżej.

D	KO	RODZAJE ODPADÓW	Odpad, który powinien być wykorzystany (W)
05 04	17	<i>Gleba i ziemia, w tym kamienie</i>	<i>W</i>
09 04	17	<i>Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 170901, 170903</i>	<i>W</i>
01 01	17	<i>Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów</i>	<i>W</i>
03 02	17	<i>Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01</i>	

Ilość powstających odpadów jest trudna do oszacowania.

Nie stwierdza się zagrożenia środowiska poprzez emisję odpadów z budowy, gdyż rodzaje i ilości powstałych odpadów nie stwarzają większego problemu z ich unieszkodliwieniem bądź wykorzystaniem.

Wszystkie odpady powstające na etapie budowy drogi powinny być wstępnie segregowane i magazynowane na terenie a następnie przekazane do wtórnego wykorzystania sprzedaży – surowce wtórne) lub specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów. Odpady powinny być składowane w wyznaczonym miejscu. Miejsce składowania odpadów powinno być izolowane od środowiska. Na terenie składowania odpadów należy zachować bezpieczeństwo i higienę, oraz zabezpieczyć przed osobami obcymi.

Odpady nieprzydatne do wykorzystania będą wymagały deponowania na składowisku. Odpadową masę roślinną tworzy roślinność z usuniętych drzew. Odpadowa masa zielona taka jak: gałęzie, liście, igliwie, pozostałości z karczowania, stanowić będzie również odpad wymagający zagospodarowania. Zadanie to będzie obowiązkiem wytwórcy tych odpadów czyli jednostki wybranej do wykonania tych czynności. Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – powinny być rozdrabniane i kierowane w miarę możliwości do kompostowania. Możliwe jest również przekazanie odpadu osobom fizycznym.

Sposób zagospodarowania odpadów powstających w fazie budowy

Za odzysk i unieszkodliwianie odpadów powstających w fazie budowy przedsięwzięcia będzie odpowiedzialny wykonawca. Wykonawca, w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach będzie wytwórcą odpadów. Do jego obowiązków będzie należeć zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w fazie budowy, np.: zgromadzenie powstających odpadów w sposób selektywny,

zapewnienie właściwego postępowania oraz przekazanie jednostce uprawnionej odpadów nieprzydatnych do zagospodarowania na miejscu budowy.

Wpływ projektowanego przedsięwzięcia na powierzchnię ziemi, wartości przyrodniczo - krajobrazowe oraz tereny prawnie chronione:

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje krótkotrwałe zmiany w konfiguracji terenu w obrębie pasa drogowego przebudowywanych odcinków dróg. Przewidziane przekształcenie korpusu dróg nie pociągnie za sobą zmian w postaci zachwiania równowagi przyrodniczej w środowisku lokalnym i na większym obszarze. Prace te nie będą miały wpływu na walory obszarów chronionych, jak i obszarów Natura 2000.

Wpływ na dziedzictwo kulturowe

Nie wystąpi.

Faza eksploatacji

Ścieki bytowe i przemysłowe

Nie występują

Wody opadowo-roztopowe

Wody takie pochodzić będą z odwodnienia pasa drogowego przebudowanych odcinków dróg. Powierzchnia utwardzona drogi objęta przebudową – 93 000 m². Ilość powstających wód opadowo-roztopowych nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu obecnego (przed przebudową).

Projekt nie przewiduje wykonania zorganizowanego systemu kanalizacji deszczowej, która pozwoliła by odebrać wody opadowo-roztopowe z pasa drogowego. Wody te będą spływały powierzchniowo z pasa drogowego w sposób dotychczasowy tj. do rowów przydrożnych oraz na tereny przyległe.

Hałas

Hałas występujący w fazie eksploatacji drogi jest jej podstawowym oddziaływaniem, które może powodować przekroczenia standardów w środowisku na terenach chronionych, dla których ustalone są dopuszczalne wartości.

Hałas komunikacyjny zależy od wielu parametrów, spośród których najważniejszymi są:

- natężenie ruchu,

-
- moc akustyczna emitowana przez pojazdy biorące udział w ruchu,
 - średnia prędkość potoku ruchu,
 - rodzaj i stan nawierzchni,
 - parametry drogi oraz zagospodarowanie jej otoczenia.

Przebudowywane drogi mają charakter dróg lokalnych o niewielkim natężeniu ruchu pojazdów w związku z czym nie są przekroczone normy emisji hałasu na etapie eksploatacji.

Powietrze

Poruszające się pojazdy po projektowanej drodze będą źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza tj.: dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, węglowodorów i pyłu. Droga będzie liniowym źródłem emisji zanieczyszczeń. Emisja jest wynikiem spalania paliw w silnikach pojazdów. Ponadto droga jest źródłem emisji pyłów w wyniku ścierania ogumienia, ścierania nawierzchni drogi, ścierania klocków hamulcowych i zużywania się pracujących części mechanicznych pojazdów a także zwiewania przewożonych materiałów sypkich, które kruszone są kołami pojazdów na drobiny wzbijające się w powietrze. To ostatnie zjawisko związane jest z występującym podczas ruchu pojazdów zjawiskiem wtórnej emisji pyłu zalegającego na drodze oraz poboczach.

Wielkość emisji jest zależna od wielu czynników tj.: rodzaj pojazdów poruszających się, stan techniczny pojazdów, rodzaj spalanego paliwa, rodzaj silników (zapłon iskrowy i samoczynny), rodzaj nawierzchni drogi, jej ukształtowanie, płynność ruchu, warunki meteorologiczne oraz przede wszystkim od natężenia ruchu. Użytkownikami drogi będą przede wszystkim mieszkańcy gmin Jarczów i Ulhówek którym ta droga stworzy warunki dobrej komunikacji oraz właściciele pól i lasów, którym ta droga umożliwi łatwy dostęp do swych nieruchomości.

W związku, że przebudowa dotyczy istniejącej drogi nie przewiduje się znaczącego wzrostu zanieczyszczeń w stosunku do już występującego.

Wody powierzchniowe

Źródłem ścieków z analizowanego przedsięwzięcia będą wody opadowe i roztopowe pochodzące z odwodnienia drogi. Wody opadowe pochodzące z dróg zawierają różne zanieczyszczenia, z których kilka jest specyficznie związanych z ruchem drogowym.

Stężenie zanieczyszczeń w spływach opadowych zależy od różnorodnych czynników, m.in. od: natężenia ruchu samochodowego, stanu technicznego pojazdów, zagospodarowania terenu, warunków klimatycznych oraz szerokości odwadnianej korony drogi. Zgodnie rozporządzeniem *w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego* nie wymaga oczyszczania wód opadowych i roztopowych z dróg klasy Z i L..

Obowiązek oczyszczania wód opadowych dotyczy dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klasy G, z których wody opadowe i roztopowe ujęte są w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne.

Nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia. Wody opadowe z jezdni odprowadzone będą powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do rowów a następnie rowami melioracyjnymi do odbiorników jakimi są rzeki.

Środowisko gruntowo wodne

W okresie eksploatacji nie przewiduje się zmian i zanieczyszczeń w środowisku gruntowo wodnym.

Odpady

Eksploatacja drogi polega na utrzymaniu jej w należytym stanie technicznym gwarantującym bezpieczeństwo wszystkich użytkowników poruszających się po niej. Czyli będą to prace związane z zimowym utrzymaniem drogi, naprawy nawierzchni bitumicznej, uzupełnianie oznakowania poziomego i pionowego, utrzymanie kanalizacji deszczowej i jej urządzeń – studzienek, cieków prefabrykowanych. W trakcie tych prac będą powstawały następujące odpady :

W fazie eksploatacji jezdni występować będą następujące rodzaje odpadów:

- typowe odpady komunalne,
- 20 03 03 - odpady związane z utrzymaniem jezdni (szczególnie w okresie zimowym).

Odpady te będą pochodziły przede wszystkim z porządkowania poboczy drogi zanieczyszczonych zimowymi środkami utrzymania drogi, które są wykonywane w okresie wczesno wiosennym. Ilość odpadów tego rodzaju jest uzależniona od warunków eksploatacji drogi, lecz nie powinna przekroczyć 2Mg/rok,

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Realizacja przedsięwzięcia wyklucza oddziaływanie transgraniczne z uwagi na niewielki zakres inwestycji oraz znaczną odległość od granicy Państwa.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarze podlegającym ochronie w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 poz. 880 z późn. zm.)

Przedmiotowa inwestycja jest zlokalizowana w sąsiedztwie (w promieniu do 30 km) obszarów przyrodniczo – krajobrazowych prawnie chronionych oraz obszarów Natura 2000 które nie są powiązane ekologicznie z planowanym przedsięwzięciem:

Parki krajobrazowe:

- Południoworoztoczański Park Krajobrazowy – 15 km
- Krasnobrodzki Park Krajobrazowy – 22 km;
- Park Krajobrazowy Puszczy Solskiej – 22 km
- Skierbieszowski Park Krajobrazowy – 28 km

Obszary chronionego krajobrazu:

- Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu – 13 km;
- Dołhobyczowski Obszar Chronionego Krajobrazu – 25 km;

NATURA 2000 – Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków:

- Dolin Szyszły – 3 km
- Zlewnia Górnej Huczwy - 3 km
- Dolina Sołokiji - 7 km
- Roztocze – 10 km;
- Ostoja Tyszowiecka – 24 km
- Dolina Górnej Łabuńki – 28 km
- Puszcza Sol ska - 28 km

NATURA 2000 – Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk:

- Borowa Góra - 3 km
- Łąki nad Szyszłą - 3 km
- Żurawce - 8 km
- Tarnoszyn - 10 km
- Posadów - 8 km
- Zarośle - 12 km
- Dobużek - 13 km
- Uroczyska Roztocza Wschodniego – 15 km
- Horyniec - 19 km
- Uroczyska Puszczy Solskiej – 19 km
- Święty Roch - 26 km
- Dolina Sieniochy - 21 km
- Lasy Dołhobyczowskie - 25 km
- Suśle Wzgórza - 24 km
- Adelina - 26 km
- Kazimierzówka - 27 km
- Uroczyska Lasów Adamowskich – 29 km

10. Podsumowanie

Analizując wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na przyrodę i krajobraz najbliższych terenów chronionych w kontekście celu ich utworzenia należy stwierdzić, że nie wpłynie ono negatywnie na istniejące ekosystemy, różnorodność biologiczną oraz ich walory krajobrazowe.

Na terenie przedsięwzięcia i w jego najbliższym otoczeniu nie stwierdzono:

- gatunków dziko żyjących grzybów objętych ochroną,
- gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną,

Z lustracji terenowych wynika, że na terenie projektowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych wymienionych dla sąsiednich obszarów Natura 2000.

Wycinka nielicznych drzew może spowodować usunięcie gniazd ptaków choć w obecnym sezonie nie stwierdzono gniazdowania w pasie drzew bezpośrednio przyległym do odcinków dróg objętych przedsięwzięciem. Wpływ inwestycji na zwierzęta, obejmujący płoszenie i utrudnienia w przemieszczaniu się, stanowi minimalną (praktycznie pomijalną) część oddziaływania na właściwe funkcjonowanie ich populacji.

Planowana inwestycja ze względu na swój charakter, rodzaj, skalę i lokalizację oraz wielkość emisji nie będzie oddziaływać negatywnie na ludzi, obszary cenne przyrodniczo oraz na inne elementy środowiska.

Oddziaływanie przedsięwzięcia polegającego na przebudowie odcinków dróg o łącznej długości 13,6 km mieści się w granicach zajmowanego obecnie terenu. Oddziaływania na tereny przyległe wynikają z eksploatacji istniejącej drogi. W przypadku realizacji przedsięwzięcia będą one znacząco niższe, w szczególności w zakresie emitowanego hałasu i zapylenia.

Z up. Wójt
Tadeusz Mucha
KIEROWNIK
Referatu Rozwoju Gospodarczego