

Modernizacja drogi krajowej nr 17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku obwodnicy m. Hrebenne dla I etapu realizacji, odcinek od km 289+400 do km 291+406

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM INFORMACJI ZAWARTYCH W RAPORCIE

Przedmiotem opracowania jest raport oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. Modernizacja drogi krajowej nr 17 (Warszawa) Zakręt – Lublin – Zamość – Hrebenne (Lwów) na odcinku obwodnicy m. Hrebenne dla I etapu realizacji **jako załącznik do studium wykonalności na etapie projektu budowlanego.**

W opracowaniu uwzględniono przede wszystkim:

- jakość powietrza atmosferycznego,
- klimat akustyczny,
- zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych,
- budowę geologiczną,
- warunki przyrodnicze,
- stan zdrowia mieszkańców,
- zabytki kultury

oraz określono sposoby ograniczenia niekorzystnych wpływów drogi na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie miejscowości Hrebenne w gminie Lubycza Królewska w woj. lubelskim. Prowadzona jest po południowej stronie miejscowości terenami pól uprawnych, pastwisk, lasów oraz gruntów o zagospodarowaniu przemysłowym i rolniczym z niewielką ilością zabudowy aż do włączenia do drogi krajowej nr 17. Początek projektowanego odcinka przyjęto w km 289+400 drogi krajowej nr 17 a zakończono w km 291+ 406. Długość odcinka wynosi 2.006 km. Projektowana droga na odcinku km 289+698 – 291+291 (około 1.6km) nie posiada drogi twardej, na pozostałej części (około 0.406km) występują drogi twarde wymagające modernizacji.

Budowa drogi prowadzona będzie w dwóch etapach. Pierwszy polega na budowie drogi jedno jezdniowej szerokości 7m – etap omawiany, drugi etap docelowy – polegał będzie na dobudowie drugiej jezdni, czyli wybudowaniu drogi dwu jezdniowej krajowej planowanej

w przyszłości jako droga ekspresowa S17.

Przedmiotowe przedsięwzięcie uzyskało decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w RGK.7331-5/00 oraz w RGK. 7331-29/2002 wydane przez wójta gminy Lubycza Królewska.

Parametry inwestycji:

- | | | |
|--------------------------------|------------|--|
| ➤ Klasa techniczna drogi: | S | |
| ➤ Prędkość projektowa: | | $V_p = 80 \text{ km/h}$ |
| ➤ Prędkość miarodajna | | $V_m = 100 \text{ km/h}$ |
| ➤ Obciążenie: | 115 kN/oś | |
| ➤ Kategoria ruchu: | KR 4 | |
| ➤ Liczba jezdni: | 1 | |
| ➤ Szerokość jezdni: | 2 x 3.50 m | |
| ➤ Szerokość pasów awaryjnych | 2 x 2.00 m | |
| ➤ Szerokość poboczy gruntowych | | |
| ➤ Pobocze lewostronne | 3.00 m | (szerokość uwzględniająca lokalizację w poboczu barier |

	energochłonnych oraz słupów oświetleniowych),
➤ Pobocze prawostronne	1.25 m (szerokość uwzględniająca lokalizację w poboczu barier energochłonnych),
➤ Szerokość pasa postojowego	3.00 m (pas na odcinku od km 291+065 do km 291+406)
➤ Szerokość korony drogi	zmienna następująco:
• Szerokość bez pasa postojowego	15.25 m
• Szerokość z pasem postojowym	16.25 m
➤ Skrajnia pionowa	4.70 m
➤ Nawierzchnia	beton asfaltowy

Planowana inwestycja ma przyczynić się do:

- zmniejszenia obciążenia ruchem centrum miejscowości – uspokojenie ruchu (zwiększenie przepustowości),
- możliwości skoncentrowania ruchu ciężkich pojazdów z centrum na drogę przebiegającą przez mniej wrażliwe tereny (obwodnica, przejście graniczne),
- skrócenia czasu podróży, poprawę płynności ruchu i zmniejszenia strat czasu,
- zmniejszenia zużycia energii, kosztów ruchu i kosztów utrzymania drogi,
- podwyższenia komfortu jazdy,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu użytkowników drogi – zmniejszenia wypadkowości przy optymalnych prędkościach i większej płynności, wykonanie barier energochłonnych,
- zmniejszenia natężenia hałasu drogowego, zanieczyszczenia powietrza, gleb, wód w centrum m. Hrebenne,
- lepszego eksponowania walorów przyrodniczych i historycznych obszaru,
- stworzenie możliwości przypadkowych odkryć archeologicznych.

W ramach realizacji inwestycji zostaną wykonane, zainstalowane i będą stosowane środki zapobiegające ponadnormatywnemu oddziaływaniu na środowisko. W ramach realizacji inwestycji przewidziano w szczególności:

- W budynkach nr 76, 62, 67 i 2 wymianę okien na okna o zwiększonej izolacyjności
- W nowowymybudowanym budynku w km 290+850 (strona L) wymianę okien na okna o zwiększonej izolacyjności po wybudowaniu drogi i ustabilizowaniu się warunków ruchowych obiektu, jeśli analiza porealizacyjna wykaże przekroczenia wewnątrz budynku
- W budynku nr 1 właściciel nie wyraził zgody na wymianę okien. W przypadku tego budynku po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej i stwierdzeniu przekroczeń natężeń hałasu komunikacyjnego należy ponownie zaproponować właścicielowi wymianę okien.
- Odprowadzenie całości wód opadowych spływających z drogi do obustronnych szczelnych rowów (lub kanalizacji), skąd wody te po podczyszczeniu w separatorach typu SuperPEK zintegrowanych z piaskownikiem typu HEK-EN (6 sztuk) będą odprowadzane do istniejących cieków poprzecznych.
- Odwodnienie drogi zaprojektowano w sposób umożliwiający przejęcie i usunięcie w bezpieczny sposób substancji toksycznych, które mogą się wydostać na jezdnię w wyniku katastrofy pojazdów wiozących niebezpieczne ładunki.
- Dla zapewnienia migracji zwierząt z jednej strony drogi na drugą zaprojektowano przepust na początkowym odcinku przedmiotowej drogi (km 289+636) zespolony z przejściem dla małych i średnich zwierząt (4.09 x 2.57m).
- Teren pod wiaduktem nad drogą nr 867 po obu stronach drogi pozostawiono w stanie istniejącym, przez co będzie pełnić funkcję przejścia dla zwierząt.

- Przełożenia cieków będą odzwierciedlały naturalne środowiska wodne. Skarpy cieków odarniono pasem szerokości 0.5m. Natomiast wyżej planuje się dokonać obsiewu skarpm mieszankami nasion traw.
- Zastosowano rozwiązania projektowe umożliwiające, aby dolina rzeki Prutnik po przeniesieniu kolizyjnego odcinka i wykonaniu wiaduktu (nad linią kolejową i drogą serwisową), mogła pełnić funkcje korytarza ekologicznego – przejścia dla zwierząt.
- Przed wjazdem na tereny leśne umieszczono znak ostrzegający przed możliwością wkroczenia na drogę leśnej zwierzyny.
- Prace w rejonie Zespołu Cerkwi Greko – Katolickiej wpisanego do zespołu zabytków zlokalizowanego na tzw. „wzgórzu cerkiewnym”, u podnóża którego prowadzi droga krajowa nr 17 poprowadzono w sposób nie naruszający jego skarpm.
- Trasa obwodnicy przecina pozostałości dawnego założenia dworsko – ogrodowego w miejscowości Hrebenne. Trasę zaprojektowano tak, aby zachować jak najwięcej starego drzewostanu i elementów dawnego układu przestrzennego zespołu podworskiego wraz ze stawami w tym rejonie.
- Dla rozwiązania etapowego, dla całości trasy obwodnicy zaprojektowano obustronne bariery energochłonne typu SP-06 (z przerwą na skrzyżowaniu w km 289+867) co w dużym stopniu spowoduje bezpieczeństwo ruchu.

Należy także:

- Podczas budowy drogi zabezpieczyć wody powierzchniowe przed zamulaniem wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu budowy i przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy dróg oraz z wyciekami maszyn samochodów, jak również przed ściekami z baz budowy.
- Dla ochrony wód powierzchniowych przed zasoleniem ograniczyć ilość środków chemicznych (NaCl, CaCl₂) używanych do przeciwdziałania zimowej śliskości jezdni.
- W wyniku ewentualnych nasadzeń zastępczych nie wykonywać wysokich i gęstych nasadzeń drzewostanu w bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego układu przestrzennego „wzgórza cerkiewnego”, gdyż może to przyczynić się do zasłonięcia obiektów cerkiewnych zlokalizowanych na wzgórzu.
- W związku z tym, że teren obwodnicy znajduje się w strefie intensywnego osadnictwa pradziejowego i nowożytnego oraz, że projektowana inwestycja przecina stanowiska archeologiczne (w miejscu projektowanego przełożenia koryta rzeki Prutnik i budowy wiaduktu obwodnicy nad przejazdem kolejowym) prace ziemne prowadzić pod nadzorem archeologicznym. Nie wyklucza się zaistnienia konieczności prowadzenia archeologicznych badań ratowniczych.
- Prowadzenie prac na terenach leśnych powinno odbywać się poza okresem lęgowym zwierząt (co pozwoli na normalny przebieg lęgów ptaków i rozród drobnych ssaków) tj. od sierpnia do końca marca.
- W wyniku bezpośredniego wkroczenia z pracami w koryto rzeki, mogą na tym ucierpieć miejsca bytowania płazów, ryb i bezkręgowców. Dlatego termin wykonywania prac powinien być dostosowany do wymagań ochrony środowiska dla flory i fauny żyjącej w tych wodach. Prace powinny odbywać się poza okresem rozrodu zwierząt, który trwa od początku marca do końca sierpnia.
- Ze względu na ochronę lęgów ptaków wycinkę przeprowadzić w okresie spoczynku wegetacyjnego drzew.
- Bazy techniczne na okres budowy i eksploatacji zlokalizować się poza obszarem parku krajobrazowego.

- Zarząd powinien pamiętać o zakazie umieszczania tablic reklamowych poza obszarami zabudowanymi, ze względu na bliskość Południoworoztoczańskiego Parku Krajobrazowego.
- Przed rozpoczęciem budowy obwodnicy przenieść w bezpieczne miejsce zabytkowy krzyż przydrożny znajdujący się w km 291+300, tak aby nie uległ zniszczeniu.

Budowa przedmiotowej inwestycji o dużo lepszych parametrach takich jak: szersza jezdnia z nawierzchnią z betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na odkształcenia trwałe, większa przepustowość, łagodne pochylenia podłużne, pasy awaryjne, pas postojowy za wiaduktem nad linią kolejową (od km 291+065) spowoduje, iż ruch pojazdów będzie się odbywać w sposób płynny, szybki i bezkolizyjny o dużym komforcie podróży. Mieszkańcy nie będą narażeni na ponadnormatywny hałas drogowy, który odczuwalny jest obecnie

w miejscowości Hrebenne.

Zmniejszy się też znacznie uciążliwość dla ruchu lokalnego i kolizyjność z ruchem tranzytowym. Mniejsza też będzie uciążliwość drgań od ruchu ciężkich pojazdów dla istniejących obiektów. Spowoduje ona również usprawnienie ruchu na przejściu granicznym w miejscowości Hrebenne.

Na projektowanym odcinku obwodnicy przewidziano ograniczenie dostępności dla ruchu lokalnego oraz ograniczenie liczby zjazdów do posesji. Celem umożliwienia dojazdu do pól uprawnych odciętych przyszlą obwodnicą oraz domostw zaprojektowano także ciągi dróg dojazdowych.

Ze względu na to, że fragment przebudowywanej drogi wojewódzkiej nr 867 jest bardzo krótki (236,85m), oddziaływanie jej także będzie niewielkie i w większości będzie się zawierać w obszarze ponadnormatywnego oddziaływania drogi obwodowej.

Ze względu na oddalenie drogi od budynków mieszkalnych polepszy się klimat akustyczny tego terenu, natomiast normowane dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń powietrza (w szczególności NO_x) poza terenem ograniczonym liniami rozgraniczającymi będą zachowane. Zanieczyszczone wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiorników będą podczyszczane do standardów określonych przez Rozporządzenie Ministra Środowiska

z dnia 08 lipca 2004r [Dz.U. Nr 178 poz.1841].

Stwierdzono, że po realizacji podanych powyżej zaleceń łącznie z projektowaną inwestycją spełnione zostaną wymagania ochrony środowiska.

**Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia:
dotyczącego remontu drogi krajowej nr 17 (Warszawa) Zakręt - Lublin -
Zamość - Hrebenne - Granica Państwa na odcinku Tomaszów Lubelski -
Hrebenne od km 211+170 do km 223+300**

Zamawiający:
BUP Drogoprojekt sp. z o.o.

Wykonawca:
**Zespół autorski pod kierownictwem
mgr inż. Andrzeja Karasia
Biegłego z Listy Wojewody Lubelskiego**

Wiceprezes Zarządu:

mgr inż. Krzysztof Dubiel.....

Lublin, grudzień 2004r.

Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Inwestycje związane z przebudową istniejących dróg, a tym samym z poprawą systemu ruchu samochodowego, co w konsekwencji prowadzi do rozwoju i poprawy całego systemu transportowego, służą nie tylko polepszeniu warunków poruszania się pasażerów, ale mają także bezpośredni wpływ na poprawę, a dokładniej mówiąc na ograniczenie negatywnego oddziaływania ruchu pojazdów na otaczające środowisko. Dobra nawierzchnia, zorganizowany sposób poruszania się pojazdów (m.in. optymalna prędkość ruchu) w sposób zdecydowany wpływają na poziom oddziaływania na środowisko.

Planowany remont omawianego odcinka w istotny sposób przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości dla środowiska. Wnioskowany obowiązek opracowania analizy porealizacyjnej pozwoli na pełną i rzetelną ocenę uciążliwości oraz umożliwi na ewentualne decyzje o konieczności zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych z uwzględnieniem nowej trasy przebiegu drogi na tym odcinku.

Podsumowując należy stwierdzić, że remont tego odcinka drogi jest wskazany.

UZUPEŁNIENIE

do „Raportu o oddziaływaniu na środowisko
przedsięwzięcia dotyczącego remontu drogi krajowej nr 17 (Warszawa)
Zakręt - Lublin - Zamość - Hrebenne - Granica Państwa na odcinku
Tomaszów Lubelski - Hrebenne od km 211+170 do km 223+300

Zamawiający:

BUP Drogoprojekt Sp. z o.o.

Wykonawca:

Zespół autorski pod kierownictwem
mgr inż. Andrzeja Karasia
Biegłego z Listy Wojewody Lubelskiego

Wiceprezes Zarządu:

mgr inż. Krzysztof Dubiel.....

Lublin, grudzień 2004.

Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Inwestycje związane z przebudową istniejących dróg, a tym samym z poprawą systemu ruchu samochodowego, co w konsekwencji prowadzi do rozwoju i poprawy całego systemu transportowego, służą nie tylko polepszeniu warunków poruszania się pasażerów, ale mają także bezpośredni wpływ na poprawę, a dokładniej mówiąc na ograniczenie negatywnego oddziaływania ruchu pojazdów na otaczające środowisko. Dobra nawierzchnia, zorganizowany sposób poruszania się pojazdów (m.in. optymalna prędkość ruchu) w sposób zdecydowany wpływają na poziom oddziaływania na środowisko.

Planowany remont omawianego odcinka jak wykazała przeprowadzona analiza, przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości dla środowiska i zdrowia ludzi. Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z istniejącymi zabytkami, które są znacznie oddalone od remontowanej drogi. Wnioskowany obowiązek opracowania analizy porealizacyjnej pozwoli na pełną i rzetelną ocenę uciążliwości oraz umożliwi na ewentualne decyzje o konieczności zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych z uwzględnieniem nowej trasy przebiegu drogi na tym odcinku.

Podsumowując należy stwierdzić, że remont tego odcinka drogi jest wskazany.