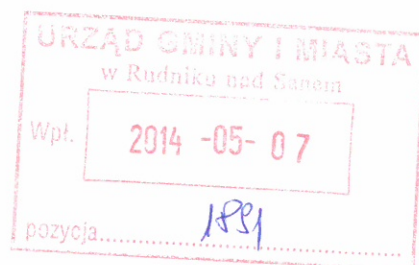


WOOŚ.4200.11.2013.AH-189



DR  
Q

### Charakterystyka przedsięwzięcia

polegającego na budowie drogi ekspresowej S19 Kuźnica – Barwinek na odc. granica województwa lubelskiego i podkarpackiego – Sokołów Młp. wraz z niezbędną infrastrukturą, budowlami i urządzeniami budowlanymi – od km 0+000 do km 8+750 dla wariantu przebiegu trasy WS 9 oraz od 8+800 do 51+976 dla wariantu WS 5J

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmie budowę drogi ekspresowej S-19 na odcinku od granicy woj. lubelskiego i podkarpackiego do Sokołowa Małopolskiego.

Parametry techniczne trasy głównej planowanej drogi ekspresowej:

- a) klasa funkcjonalno-techniczna: S (droga ekspresowa),
- b) liczba pasów ruchu: 2x2 (docelowo 2x3),
- c) liczba jezdni: 2,
- d) szerokość pasów ruchu: 3,5 m,
- e) szerokość pasa dzielącego: 12 m w etapie I (docelowo 5,0 m),
- f) szerokość pasa awaryjnego: 2,5 m.

Trasa drogi ekspresowej S-19, była analizowana na dwóch odcinkach, tj.:

- odcinek I od granicy województwa lubelskiego i podkarpackiego do Niska (węzeł Zapacz) o długości ok. 8,8 km,
- odcinek II od Niska (węzeł Zapacz, z węzłem) do węzła Sokołów Małopolski Północ o długości ok. 43,2 km.

Węzeł Zapacz umożliwia płynne przejście z wariantu WS9 odcinka I na wariant WS5J odcinka II.

Zakres przedsięwzięcia obejmie m. in.:

- a) budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej od km 0+000 do km 8+750 (odcinek I) wg wariantu WS 9 oraz od 8+800 do 51+976 wg wariantu WS 5J (odcinek II),
- b) budowę węzłów drogowych,

Na odcinku I, od granicy województw lubelskiego i podkarpackiego, do rejonu węzła Zapacz bez węzła, zaplanowano węzeł Ździary – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1042R.

Na odcinku II, od rejonu węzła Zapacz do węzła Sokołów Małopolski Północ, zaplanowano następujące węzły:

- węzeł Zapacz na przecięciu z planowaną drogą ekspresową S74,
- węzeł Rudnik nad Sanem na przecięciu z drogą krajową nr 77,
- węzeł Nisko Południe na przecięciu z istniejącą drogą krajową nr 19,
- węzeł Podgórze na przecięciu z drogą wojewódzką nr 861,
- węzeł Kamień na przecięciu z istniejącą drogą krajową nr 19,
- węzeł Sokołów Małopolski Północ na przecięciu z drogą krajową nr 19 na włączeniu do planowanej obwodnicy,

c) budowę 6 miejsc obsługi podróżnych (MOP), w tym dwóch od granicy województw do rejonu węzła Zapacz (2x MOP Bukowa typ I, ok. km 1+000, strona lewa i prawa) i czterech od rejonu węzła Zapacz do Sokołowa Młp. (MOP Kamień, typ III, ok. km 31+500, strona prawa; MOP Jeżowe, typ II, ok. km 31+500, strona lewa; 2x MOP Górnio typ I, ok. km 47+100, strona lewa i prawa); w pobliżu węzła Sokołów Małopolski Północ, przewiduje się budowę obwodu utrzymania drogi (OUD),

d) budowę obiektów inżynierskich w ciągu planowanej drogi ekspresowej i w ciągu dróg krzyżujących się z nią (wiadukty, mosty i in.),

- e) budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie poziome, oznakowanie pionowe, bariery ochronne),
- f) budowę urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, urządzenia systemu odwodnienia, przejścia dla zwierząt dziko żyjących),
- g) budowę dróg obsługujących ruch lokalny z terenów odciętych przez drogę ekspresową,
- h) przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z planowaną drogą ekspresową,
- i) budowę infrastruktury technicznej zaopatrującej w media MOP-y, zapewniającej łączność oraz oświetlenie na węzłach,
- j) przebudowę dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych krzyżujących się z planowaną drogą,
- k) wyburzenie 31 budynków mieszkalnych i 71 gospodarczych i innych (wszystkie na odcinku II).

W zależności od warunków terenowych niweleta drogi będzie prowadzona w wykopach, na nasypach lub obiektach takich jak wiadukty.

W ciągu planowanej drogi ekspresowej S19 przewidziano do wykonania szereg obiektów inżynierskich, takich jak mosty, wiadukty, przepusty drogowe i ekologiczne oraz ekrany akustyczne. Ze względu na zróżnicowane warunki terenowe, kolizje z drogami (w szczególności powiatowymi i gminnymi) oraz przekraczane ciekły powierzchniowe, zaplanowano budowę mostów, wiaduktów oraz przejazdów drogowych.

Dla całego odcinka drogi, objętego niniejszą decyzją planuje się budowę 6 miejsc obsługi podróżnych (MOP). Natomiast w pobliżu węzła Sokołów Małopolski Północ, przewiduje się budowę obwodu utrzymania drogi (OUD). Na obszarach leśnych przewiduje się zastosowanie zjazdów awaryjnych oraz przejazdów awaryjnych przez pas dzielący zapewniając szybki dojazd do sieci dróg leśnych.

Droga ekspresowa S-19 będzie drogą o ograniczonym dostępie tj. będzie dostępna wyłącznie w węzłach. Poza węzłami, w miejscach przecięć planowanej drogi z pozostałymi istniejącymi drogami, zostaną wybudowane dwupoziomowe, bezkolizyjne skrzyżowania (bez dostępności do drogi ekspresowej), poprzez wybudowanie obiektów nad lub pod drogą ekspresową.

Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na usprawnienie połączenia drogowego północy kraju i państw nadbałtyckich z południem kraju i państwami Europy, poprawiając jednocześnie bezpieczeństwo w ruchu drogowym na trasie, poprzez wykonanie alternatywnego połączenia drogowego dla ruchu tranzytowego w stosunku do istniejącej drogi krajowej nr 19. Nowe połączenie będzie omijało i wyprowadzało ruch tranzytowy z miejscowości, poprzez które aktualnie przebiega droga krajowa nr 19. W wyniku wykonania przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S-19 nastąpi m. in. poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego, bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi, jak również warunków życia mieszkańców miejscowości położonych w sąsiedztwie istniejącego korytarza drogi krajowej nr 19.

Parametry istniejącej drogi krajowej nr 19, takie jak dostępność, krętość i przekrój poprzeczny, są niewystarczające, a istniejące zagospodarowanie drogi, szczególnie na odcinkach miejskich, uniemożliwia jej rozbudowę w istniejącym korytarzu. Duży ruch pojazdów, także ciężkich, powoduje ponadnormatywny poziom hałasu na sąsiadujących z drogą, terenach chronionych pod względem akustycznym. Postępujący wzrost natężenia ruchu, bez budowy nowej trasy skutkowałby znaczącymi utrudnieniami w komunikacji oraz zagrożeniami związanymi z bezpieczeństwem na drodze oraz uciążliwościami np. z zakresu

oddziaływania akustycznego w miejscowościach usytuowanych wzdłuż obecnej drogi krajowej nr 19.

Podczas budowy drogi wystąpią krótkotrwałe i przemijające oddziaływania związane z tym etapem przedsięwzięcia, dotyczące emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu. W trakcie realizacji przedsięwzięcia źródłem oddziaływań na powietrze oraz źródłem emisji hałasu do otoczenia będzie praca maszyn wykorzystywanych przy budowie drogi i pojazdy transportujące materiały budowlane. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza intensywnych prac ziemnych, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu. Na potrzeby Raportu przeprowadzono wstępną analizę akustyczną dla etapu prac budowlanych, z której wynika, iż zasięg uciążliwości akustycznej wynosić może do ok. 150 m. Źródła te będą oddziaływały lokalnie, przesuwając się o kolejne odcinki drogi, a uciążliwości z nimi związane będą występowały wyłącznie przez okres budowy i ustąpią po jej zakończeniu. W celu ograniczenia tych oddziaływań zobowiązano Inwestora do prawidłowej eksploatacji i właściwej konserwacji sprzętu, bez przeciążania i przeładowywania maszyn i pojazdów, odpowiedniego usytuowania maszyn na placu budowy (agregaty prądotwórcze, pompy, itp.), aby nie wzmacniać uciążliwości, w lokalizacjach oddalonych od terenów chronionych akustycznie, stosowania maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska, minimalizowania czasu pracy maszyn na wolnych obrotach, ograniczenia uciążliwych pod względem akustycznym prac budowlanych w rejonie zabudowy mieszkaniowej do pory dziennej (za wyjątkiem prac, których technologia nie pozwala na przerwanie robót), uzgodnienia z zarządcami właściwych dróg (powiatowych, gminnych) planu transportu w celu zminimalizowania uciążliwości związanych z transportem materiałów, maszyn i urządzeń budowlanych.

W Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykonano analizę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu na etapie budowy drogi, gdzie jako reprezentatywne wybrano odcinki obliczeniowe „granica województwa – Zapacz” oraz „Nowy Kamień - do węzła Kamień”. Obliczenia wykonano dla wysokości punktu emisji na poziomie 2,6 m, przy współczynniku aerodynamicznej szorstkości terenu podłoża równym 0,5 m oraz dla róży wiatrów ze stacji meteorologicznej Rzeszów. Analiza wykazała, iż w związku z prowadzeniem prac budowlanych nie wystąpią przekroczenia standardów jakości powietrza analizowanych zanieczyszczeń, tj. dwutlenku azotu, pyłów o frakcjach ziaren 2,5 i 10  $\mu\text{m}$  oraz pyłu ogółem, tlenku węgla, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych. Uciążliwości związane z etapem realizacji będą miały charakter krótkotrwały, odwracalny i ustaną wraz z chwilą jego zakończenia.

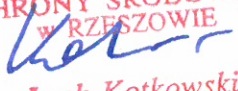
Analizę obliczeniową wykonano również na etapie eksploatacji drogi z uwzględnieniem prognozowanego natężenia ruchu w roku 2020 i 2035. Ponadto przeprowadzono obliczenia dla skumulowanego oddziaływania projektowanej drogi z istniejącą drogą krajową nr 19, gdzie trasy dróg będą przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie oraz w rejonie węzła z istniejącą drogą krajową nr 77. Obliczenia, przy założeniach jak dla etapu budowy, dla wysokości punktu emisji na poziomie 0,6 m wykazały dotrzymanie obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony powietrza, tzn. będą spełnione dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń w powietrzu poza terenem przewidzianym na realizację inwestycji zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281).

Prognozowany ruch na projektowanej drodze oszacowano na podstawie dostępnych materiałów, pomiarów i analiz własnych. Średni dobowy ruch dla odcinka I dla perspektywy roku 2020 (I rok po oddaniu drogi do użytkowania), szacowany jest na poziomie powyżej

14 tys. pojazdów, natomiast w roku 2035 – do 24 500 poj./dobę. Dla odcinka II w pierwszym roku oddania inwestycji do użytkowania na poziomie wynosi od ok. 11 tys. pojazdów/dobę do ok. 17 tys. pojazdów/dobę. Natomiast dla perspektywy roku 2035, średni dobowy ruch wynosi od ok. 23 tys. pojazdów do 27 750 pojazdów/dobę.

Ekran akustyczny zostanie wykonany w następujących lokalizacjach:

Lp	Lokalizacja ekranu ok. [km]	Strona	Wysokość [m]	Długość rzeczywista ok. [m]
<b>Odcinek I</b>				
1.	6+020–6+220	L	2	200
<b>Odcinek II</b>				
1.	15+400–16+050	P	2	650
2.	18+120–18+320	P	2	200
3.	26+700–26+900	L	3	200
4.	37+050–37+600	L	2	550
5.	37+750–38+100	P	3	346
6.	38+430–38+680	L	3	250
6a	10+100–10+230	P	4	130
6b	20+820–21+020	P	2	200
6c	34+620–34+800	P	5	180
6d	43+730–43+930	L	2	200
6e	49+350–49+580	P	2	230
7.	12+700–12+870	P	5	170
8.	12+970–13+290	P	6	320

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w RZESZOWIE  
  
Lech Kotkowski