

**Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:**

**”Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 Naklik – Leżajsk – Łañcut – Szklary w m. Łañcut i Wola Dalsza wraz z budową i przebudową niezbędną infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych” w ramach zadania pn.:  
„Budowa DW 877 – łącznik pomiędzy autostradą A4 i DK 94”**

Przedsięwzięcie obejmuje budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 na odcinku od węzła autostrady A4 do połączenia z drogą krajową nr 94 wraz z odcinkami dowiązania oraz przebudową/rozbudową dróg istniejących, przebudową i budową niezbędną infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych.

Droga objęta przedsięwzięciem jest projektowana od wlotu istniejącego skrzyżowania typu rondo istniejącej drogi wojewódzkiej nr 877 z łącznicą autostradową autostrady A4 w miejscowości Wola Dalsza do wlotu skrzyżowania projektowanej drogi wojewódzkiej z drogą krajową nr 94 (skrzyżowanie typu rondo objęte odrębnym opracowaniem) w miejscowości Głuchów.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi m.in.:

- budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 Naklik – Leżajsk – Łañcut – Szklary na odcinku od km ok. 0+020 tj. wlot skrzyżowania typu rondo istniejącej drogi wojewódzkiej nr 877 z łącznicą autostradową autostrady A4 w miejscowości Wola Dalsza (km skrzyżowania 0+000), poprzez granice administracyjne miasta Łañcuta i miejscowości Głuchów, (do km ok. 3+408) do wlotu skrzyżowania projektowanej drogi wojewódzkiej z drogą krajową nr 94 (skrzyżowanie typu rondo objęte odrębnym opracowaniem w km ok. 3+446) w miejscowości Głuchów wraz z niezbędnymi dowiązaniem sytuacyjnymi i wysokościowymi planowanej drogi do sieci dróg istniejących;
- rozbudowa i budowa odcinków dowiązania do dróg innych kategorii w szczególności w obrębie planowanych skrzyżowań;
- budowa, przebudowa infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania drogi wojewódzkiej nr 877 na ww. odcinkach rozbudowy i budowy.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia powstawać będą głównie odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej i odpady komunalne. Będą one magazynowane w wyznaczonym miejscu i odbierane przez uprawnionego odbiorcę w celu ich odzysku lub unieszkodliwiania.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi zapotrzebowanie głównie na takie surowce jak: woda, piasek, kruszywa naturalne i łamane, cement, beton cementowy, beton asfaltowy, kostka brukowa, rury betonowe, płyty drogowe, farby drogowe, humus oraz paliwo do sprzętu użytkowanego na budowie, w ilościach typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć. W trakcie eksploatacji drogi będzie występowało zapotrzebowanie m. in. na środki do utrzymania zimowego jezdnii oraz wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni.

Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów. Jest to emisja niezorganizowana i incydentalna. Podczas ulepszania podłoża gruntowego pod nawierzchnie drogowe oraz wykonywania warstw konstrukcji nawierzchni mogą wystąpić dodatkowe uciążliwości dla środowiska spowodowane zanieczyszczeniem otoczenia pyłami powstającymi podczas transportu lub zabudowywania materiału nawierzchniowego.

Transport materiałów sypkich pyłących będzie prowadzony z wykorzystaniem okryć skrzyń ładunkowych pojazdów w celu ograniczenia pylenia.

Przed przystąpieniem do prac budowlanych zostanie przeprowadzona inwentaryzacja istniejących zabudowań znajdujących się w sąsiedztwie drogi w zasięgu potencjalnego oddziaływania drgań pochodzących od maszyn budowlanych (co najmniej do 20 metrów od planowanej jezdni). Ponadto po zakończeniu prac, zostanie przeprowadzona ponowna inwentaryzacja, w celu stwierdzenia ewentualnego oddziaływania prac realizacyjnych na stan budynków.

W celu zabezpieczenia terenów chronionych pod względem akustycznym przed ponadnormatywnym hałasem konieczne jest zastosowanie rozwiązań redukujących emisję hałasu w postaci następujących ekranów akustycznych.

Oznaczenie ekranu	Strona drogi	Rodzaj ekranu	Kilometraż	Wysokość	Klasa izolacyjności	Klasa pochłaniałości
EP1	Prawa	Mieszany	od ok. km 1+536,7 do ok. km 1+576,6 i od km 0+028,5 do 0+039,3 droga powiatowa nr 1519R wylot południowy	3 m	Nie mniejsza niż B3	Nie mniejsza niż A4
EP2	Prawa	Mieszany	od. km 0+020,3 do 0+039,9 droga powiatowa nr 1519R wylot południowy i od ok. km 1+624,5 do km ok. 1+642,5	3 m	Nie mniejsza niż B3	Nie mniejsza niż A4
EL3	Lewa	Mieszany	od ok. km 0+013,7 do km ok. 0+037,8 droga powiatowa nr 1519R wylot północny i od ok. km 1+607,3 do ok. km 1+618,9	3,5 m	Nie mniejsza niż B3	Nie mniejsza niż A4

Zakłada się, iż ostatnie przęsła w ciągu ekranów wykonane będą jako przeźroczyste ze względów widoczności dla przechodniów oraz uczestników ruchu drogowego. Z uwagi na możliwość natknięcia się w trakcie budowy na np. niezinventaryzowane sieci podziemne lub inne nieprzewidywalne sytuacje, w tym możliwe zmiany kilometraża w związku z korektami łuków poziomych i pionowych podane kilometraże i długości ekranów akustycznych mogą ulec nieznacznej korekcie tj. +/- 1,5 m.

Wody opadowo – roztopowe z powierzchni projektowanej drogi odprowadzane będą systemem kanalizacji deszczowej (system otwarty – rowy szczelne oraz zamknięty – sieć kanalizacyjna). Przed wprowadzeniem do środowiska wody będą oczyszczane w osadnikach i separatorach (opcjonalnie w układach zintegrowanych - osadnik zintegrowany z separatorem lamelowym). Wody opadowo – roztopowe z powierzchni drogi będą przejmowane z rowów do układów kanałowych lub bezpośrednio do układów oczyszczania, za pomocą studni wpadowych.

Odbiornikami wód opadowo-roztopowych z powierzchni projektowanej drogi wojewódzkiej będą istniejące układy kanalizacji deszczowej, potok Mikośka, Stary Wisłok oraz ewentualny zbiornik rozsączająco – odparowujący w km ok. 2+000. Zrzut wód będzie odbywał się wylotami kanalizacji deszczowej m.in. w km drogi ok. : 0+903, 0+911, 1+364, 1+375, 1+836, 2+022, 2+055.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Rzeszowie**

(-)

**Wojciech Wdowik**

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)