

Rzeszów, 17 kwietnia 2025 r.

Znak pisma: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC

DECYZJA

Działając na podstawie:

- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 i ust. 3 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. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.) – zwanej dalej ustawą OOS,
- art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2024 r. poz. 572),
- 3 ust. 1 pkt 62 i § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt: 7, 31, 32 i 71 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.),
po rozpatrzeniu wniosku z dnia 6 maja 2024 r. Prezydenta Miasta Rzeszowa działającego przez pełnomocnika Pana Przemysława Dumańskiego,

orzekam

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: **„Budowa drogi wraz z wiaduktem (nad ul. Warszawską i torami kolejowymi) od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej”** na terenie Gminy Miasto Rzeszów oraz Gminy Świlcza.
- II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - 1) zaplecza budowy, miejsca magazynowania odpadów, materiałów budowlanych, plac parkingowy i serwisowy maszyn oraz pojazdów itp. należy lokalizować:
 - poza terenami podmokłymi, ze stagnującą wodą (np. po wiosennych roztopach), zadrzewionymi,
 - w odległości minimalnej 100 m od cieków/rowów i obszarów podmokłych,
 - poza zinwentaryzowanymi miejscami występowania stanowisk chronionych gatunków roślin i zwierząt,
 - w miejscach oddalonych od obszaru o względnie najwyższych walorach przyrodniczych (czyli poza odcinkiem od projektowanego SK2 do rejonu km ok. 1+300),
 - w odległości minimalnej 100 m od terenów o płytkim zaleganiu wód gruntowych (okresowe płytkie zaleganie wód stwierdzono w rejonie km od ok. 1+000 do ok. 1+250),
 - w oddaleniu od wód powierzchniowych (rowów),

- na powierzchni utwardzonej (np. poprzez utwardzenie podłoża za pomocą płyt betonowych bądź uszczelnienie za pomocą geomembrany), aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego,
- w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej,
- 2) niedopuszczalne jest składowanie mas ziemnych na odcinku inwestycji od km ok. 0+850 do km ok. 1+100, gdzie stwierdzono występowania najbardziej cennych przyrodniczo obszarów. Hałdy mas ziemnych – w przypadku takiej potrzeby - będą zabezpieczane przed rozwiewaniem przez polewanie wodą lub okrywanie,
- 3) zaplecze budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych (np. w sorbenty),
- 4) wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku zaistnienia konieczności przeprowadzenia wycinki w ww. okresie lęgowym, możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo/krzew nie jest wykorzystywane przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków,
- 5) wycinka drzew starych, dziuplastych, powinna zostać poprzedzona kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt i grzybów (w tym zlichenizowanych). W razie stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia drzew przez zwierzęta oraz do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków grzybów,
- 6) prace przygotowawcze związane ze zdjęciem wierzchniej warstwy ziemi (humusu) wraz z roślinnością zielną, zostaną przeprowadzone poza okresem wegetacyjnym i okresem wzmożonej aktywności fauny, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku konieczności wykonywania ww. prac ziemnych w ww. okresie, prace te powinny być poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt w okresie 1-3 dni przed planowanym terminem zdjęcia humusu. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, zdejmowanie humusu należy wstrzymać do momentu opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta (np. do zakończenia lęgów, wyprowadzenia młodych) lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków. Skład specjalistów nadzoru przyrodniczego powinien być dostosowany do terminu i miejsca prowadzonych prac ziemnych,
- 7) warstwę próchniczą zdejmować oddzielnie, składować w niewielkich hałdach w obrębie pasa drogowego w sposób uporządkowany (pryzmy), zabezpieczyć, celem dalszego jej wykorzystania np. do urządzania terenów zieleni. Pryzmy ziemi nie powinny być wyższe niż ok. 2,5 m ze względu na zachowanie ich stateczności, utlenianie się części organicznych, rozmywanie przez opady nawałne i możliwość

zasiedlenia przez chronione gatunki (np. brzegówkę). Humus powinien być przyzrywany przez możliwie krótki czas. Humus należy zabezpieczyć przed degradacją związaną np. z przesuszeniem, zachwaszczeniem, wietrzeniem itp. Przed przystąpieniem do likwidacji przyzmy, należy dokonać kontroli pod kątem występowania w jej obrębie chronionych gatunków, szczególnie gniazdowania ptaków. W sytuacji braku możliwości składowania humusu w obrębie pasa drogowego, miejsca jego deponowania wybierać jak w warunku 1 i 2,

- 8) likwidację tymczasowych rozlewisk i innych terenów ze stagnującą wodą należy wykonać we wrześniu pod nadzorem herpetologicznym. Przed rozpoczęciem ich zasypywania należy je skontrolować przez nadzór herpetologiczny pod kątem obecności płazów. W sytuacji stwierdzenia płazów, należy je odłowić i przenieść do zbiorników wodnych. Odłowione zwierzęta należy zabezpieczyć, w przygotowanych odpowiednio na ten cel zbiornikach/ wiadrach do przetrzymywania zwierząt. Zasypywanie rozlewisk należy wykonać bezpośrednio po odłowieniu zwierząt. Nie przenosić płazów do zbiorników wchodzących w skład systemu odwadniania drogi oraz zarybionych zbiorników,
- 9) prace budowlane w korycie cieków/rowów (np. budowa przepustów, przekładanie cieków, umacnianie), wykonywać z wyłączeniem okresu od 1 marca do 31 lipca (z uwagi na okres rozrodu płazów). Prace te prowadzić pod nadzorem herpetologicznym,
- 10) prace w obrębie cieków/rowów wykonywać wyłącznie ze stanowisk brzegowych,
- 11) prace polegające na odcinkowym przekładaniu cieków/rowów prowadzić w następującej kolejności:
 - a) wykonanie nowego odcinka koryta,
 - b) włączenie nowopowstałego odcinka do pierwotnego koryta cieków/rowu,
 - c) odcięcie pierwotnego fragmentu koryta (z zapewnieniem ciągłości przepływu),
 - d) przeszukanie fragmentu pierwotnego odcinka przez nadzór przyrodniczy, odłowienie zwierząt i następnie przeniesienie ich do odpowiednich danemu gatunkowi siedlisk (najlepiej do odcinka cieków/rowu położonego poniżej fragmentu objętego pracami),
 - e) stopniowe obniżanie lustra wody w starym korycie (przy ciągłym odławianiu zwierząt), następnie penetracja dna przez nadzór przyrodniczy, celem odłowienia zwierząt zagrzebanych w mule; jeżeli do obniżania poziomu wody zastosowane będą pompy ssące należy zabezpieczyć ich wlot (np. siatką o oczkach min. 5 mm, która będzie umieszczona 20-30 cm od otworu węża) aby uniknąć zgniatania płazów; ponadto przed ostateczną likwidacją części koryta, bezpośrednio po odłowieniu zwierząt należy kilkakrotnie (głównie wieczorem i w godzinach nocnych – czyli w okresie ich wzmożonej aktywności) spenetrować teren przeznaczony do likwidacji oraz jego sąsiedztwo i odłowić napotkane osobniki -jeżeli podczas kontroli prowadzonych w ok. 24-godzinnych odstępach czasu (zwłaszcza w dniach ciepłych) obecność płazów nie zostanie stwierdzona, można przystąpić do planowanej likwidacji odciętego odcinka,
- 12) wszystkie elementy infrastruktury drogowej oraz wykopy mogące potencjalnie stanowić pułapkę dla małych zwierząt należy zabezpieczyć przed uwięzieniem w tym elementach małych zwierząt. Wykopy należy wykonywać na możliwie krótkich odcinkach, z ich szybkim zasypaniem. Szczelnie przykryć pozostawione,

otwarte wykopy. Bezpośrednio przed zasypaniem wykopu dokonać jego kontroli i uwolnić ewentualne uwięzione w nim zwierzęta,

- 13) prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:
- pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez ich owinięcie np. matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach 1,7 x 1,5 m), a następnie ich oszalowanie deskami do wysokości 1,5 - 2,0 m (w zależności od wysokości drzewa); osłony należy minimum trzykrotnie opasać drutem, co 0,4-0,6 m;
 - grupy drzew/krzewów wygrodzić płotem o wysokości min. 1,5 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni; powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor wielkości 1-2 m;
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami;
 - przycinanie korzeni prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa;
 - w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni należy podjąć działania ochronne: uszkodzone korzenie przyciąć pod kątem prostym, dokonując cięcia tam, gdzie zaczyna się żywy korzeń; pielęgnować należy wyłącznie rany świeże; w przypadku ran stycznych pielęgnacja sprowadza się wyłącznie do wyrównania brzegu rany ostrym narzędziem (należy przy tym uważać, aby nadmiernie nie poszerzać i nie pogłębiać rany), w przypadku ran poprzecznych – gałąź należy przyciąć „na obręczkę”; ran nie należy powlekać impregnatami i innymi tego typu preparatami; dopuszczalnym nietoksycznym środkiem, którym można zabezpieczyć odkrytą miazgę przed wyschnięciem, jest preparat pełniący funkcję tzw. sztucznej kory (pokrywa się nim wyłącznie brzeg rany stycznej/poprzecznej); glebę w najbliższym otoczeniu uszkodzonych korzeni zastąpić w bardziej zasobną w składniki odżywcze;
 - pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godzin; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć np. wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą; podobnie w okresie zimowym należy zabezpieczać odsłonięte korzenie przed przemarzaniem za pomocą np. mat, koców lub warstwy torfu oszalowanego deskami;
 - nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu; szczególnie należy unikać magazynowania w pobliżu drzew cementu, wapna i gruzu;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu;

- w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach,
- 14) plac budowy obustronnie zabezpieczyć tymczasowym ogrodzeniem herpetologicznym co najmniej na poniższych odcinkach projektowanej drogi, z zastrzeżeniem, że nadzór przyrodniczy, w razie ujawnienia w trakcie realizacji inwestycji innych miejsc migracji i bytowania herpetofauny, może zmodyfikować zakres wygrodzeń tymczasowych: km ok. 0+700 – 1+700, km ok. 4+000 – 4+600. Szczególną uwagę zwrócić na tereny, gdzie mogą tworzyć się tymczasowe zastoiska wody. Płotki należy zainstalować przed rozpoczęciem prac budowlanych. Zabezpieczenie powinno być wykonane najpóźniej do połowy lutego, ewentualnie później (termin może być uzależniony od zalegania pokrywy śnieżnej i panującej temperatury), czyli przed rozpoczęciem wędrówek płazów,
 - 15) tymczasowe ogrodzenia powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) o wysokości min. 50 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii czy geowłókniny, należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łączów sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 10 cm) i posiadać tzw. przewieszkę, tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz terenu prowadzonych prac budowlanych (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°. Płotki powinny posiadać „zawrotkę”, tj. zakończenie na kształt litery „U”, o wymiarach zalecanych 30-50 x 70-80 cm. Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy, w pasie szerokości ok. 0,5 m,
 - 16) wzdłuż tymczasowego ogrodzenia herpetologicznego, w odstępach co ok. 10 m, i na jego końcach, można wkopać w ziemię wiaderka z przepuszczalnym dnem (z otworami w dnie), wyłożone liśćmi, do których będą wpadać płazy (wysokość wiaderka ok. 30–40 cm, szerokość otworu ok. 30 cm). Do każdego wiaderka włożyć prostą drabinkę zbitą z listewek (szerokość 4 – 5 cm, wysokość – do krawędzi wiaderka, o odstępach między szczelinami – 3-4 cm) lub kij, w taki sposób, aby wystawał z niego pod dużym kątem i umożliwiał wyjście z pułapki małym ssakom. Odłów płazów prowadzić pod nadzorem herpetologa. Można zrezygnować ze stosowania dołków/wiader łownych na rzecz częstszych kontroli nadzoru przyrodniczego. Dwa razy dziennie - rano i wieczorem - nadzór przyrodniczy będzie zbierał gromadzące się wzdłuż ogrodzenia płazy, wybierając także te z dołków/wiader i przenosił je na przeciwną stronę pasa robót, we właściwe siedliska, położone w bezpiecznej odległości od prac budowlanych. W przypadku wędrówek na godowiska płazów „*in amplexus*”, będą przenoszone całe pary. Podczas przenoszenia płazów zostanie uwzględniona pojemność siedliska rozrodczego, do którego trafią płazy. Odłowione płazy należy przenosić w zamkniętych pojemnikach, np. wiadrach z tworzywa o pojemności 10–15 l. W pokrywie należy wyciąć kilka otworów wentylacyjnych o średnicy 3–4 mm, odsuniętych od ścianek pojemnika. Płazy najlepiej przenosić razem z miękkimi roślinami wodnymi, mchem lub liśćmi, przy czym korzystniej w środowisku wilgotnym niż w wodzie. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do czasu zakończenia prac budowlanych. Kontrola nadzoru herpetologicznego powinna

odbywać się regularnie w okresie aktywności płazów, a jej częstotliwość powinna być odpowiednio zwiększona w okresie ich migracji,

- 17) prace budowlane (zwłaszcza prace przygotowawcze, prace ziemne, wycinka drzew i krzewów) na całym odcinku budowanej drogi klasy GP i/lub G powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania wskazanych działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków, celem wykazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy (niezbędnych do wdrożenia);
- a) zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:
- monitorowanie pasa budowy i jego sąsiedztwa na całej długości pod kątem występowania gatunków objętych ochroną,
 - nadzorowanie prac przygotowawczych, w szczególności wycinki drzew i krzewów (w tym pod kątem obecności gatunków objętych ochroną), odhumusowania, zabezpieczenia drzew/krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a narażonych na uszkodzenie podczas prac budowlanych, lokalizacji zaplecza budowy, wykonania ewentualnych prac odwodnieniowych, zasypywanie rozlewisk tymczasowych itp.,
 - odławianie zwierząt z pasa przyszłych robót ziemnych (przed niszczeniem roślinności i odhumusowaniem gruntu) i ich przeniesienie poza pas robót, w odpowiednie siedlisko, ze szczególnym zwróceniem uwagi na płazy,
 - sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i innych obiektów mogących stanowić antropogeniczne pułapki dla zwierząt, pod kątem występowania w nich uwięzionych zwierząt,
 - kontrolowanie powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy, w którymkolwiek stadium rozwoju, w sytuacji ich zasiedlenia, nadzorowanie odłowów płazów oraz ich przenoszenia w odpowiednie siedlisko, wskazane przez nadzór przyrodniczy,
 - w przypadku rozpoczęcia prac w okresie zimowym, kontrola możliwych miejsc zimowania, w które będzie ingerowało przedsięwzięcie, w przypadku stwierdzenia płazów, wstrzymanie budowy do czasu opuszczenia zimowiska przez płazy,
 - zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż tymczasowych płotków ochronnych i w pułapkach płazów oraz ich przenoszenie na drugą stronę pasa robót, w odpowiednie siedliska,
 - wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedliska,
 - nadzorowanie montażu tymczasowych i stałych płotków ochronnych, bieżące kontrolowanie stanu technicznego tymczasowych płotków, w razie konieczności montaż dodatkowych płotków herpetologicznych,
 - nadzorowanie wykaszania roślinności wzdłuż tymczasowych i stałych płotków ochronnych w terminie II połowa maja, I połowa sierpnia, w pasie szerokości min. 0,5 m oraz usuwania ściętej biomasy,

- nadzorowanie zabezpieczenia elementów infrastruktury drogowej mogących stanowić pułapki dla małych zwierząt,
 - nadzorowanie wykonywania przejść dla zwierząt oraz strefy dojść,
 - nadzorowanie prac związanych z porządkowaniem terenu po zakończeniu robót, w tym wykonania rekompensujących wycinkę nasadzeń krzewów/drzew, rozplantowanie zdjętego uprzednio humusu,
 - przygotowywanie okresowych (raz na kwartał) raportów z realizowanego nadzoru, raport będzie zawierał: opis wyników obserwacji przyrodniczych, wyniki weryfikacji wywiązywania się wykonawcy z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwagi co do skuteczności stosowanych zabezpieczeń środowiskowych, bieżące zalecenia, informacje o uzyskanych decyzjach zezwalających na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną, opis wykonanych w danym miesiącu zadań, opis czynności planowanych do wykonania w kolejnym okresie sprawozdawczym, opis stanu tymczasowych płotków herpetologicznych, wskazanie gatunków i ilości odłowionych i przeniesionych płazów, wskazanie siedlisk, do których przeniesiono płazy. Ww. raporty należy przekazywać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie niezwłocznie po zakończeniu każdego kwartału,
- b) nadzór prowadzić na całym odcinku trasy przez cały okres realizacji inwestycji,
- 18) po realizacji zadania przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Prezydentowi Miasta Rzeszowa raport zawierający informacje o liczbie usuniętych drzew i krzewów oraz o wykonaniu nasadzeń rekompensujących wycinkę drzew i krzewów, z podaniem co najmniej: ilości nasadzonych drzew i krzewów, gatunków, wieku sadzonek, struktury nasadzeń (kępy, szpalery itp.), lokalizacji nasadzeń (opisowo i graficznie), proporcjonalnie do zakresu wycinki. W przypadku realizacji zadania etapowo ww. raport należy przedłożyć każdorazowo po oddaniu do użytkowania danej części przedsięwzięcia, a następnie po oddaniu całości przedsięwzięcia do użytkowania,
- 19) nie projektować systemu odprowadzania wód opadowych za pomocą korytek krakowskich,
- 20) umocnienia w rejonie wlotów i wylotów przepustów wykonać przy zastosowaniu materiałów naturalnych, np. narzutu kamiennego,
- 21) Wykonać przejścia dla zwierząt w następujących lokalizacjach:
- a) w km ok. 0 + 980 - przejście dla małych zwierząt zintegrowane z ciekim,
 - b) w km ok. 1 + 475 – przejście dla małych zwierząt zintegrowane z ciekim,
 - c) w km ok. 3+660 - przejście dla małych i średnich zwierząt zintegrowane z drogą dla rowerów i drogą dla pieszych,
 - d) w km ok. 1 + 860 – przejście suche dla małych zwierząt,
 - e) w km ok. 1 + 950 – przejście suche dla małych zwierząt,
 - f) w km ok. 3+750 – przejście suche dla małych zwierząt,
- 22) przejścia dla małych zwierząt będą posiadać przekrój prostokątny - przepust może być wykonany z betonu, tworzywa sztucznego lub metalu; wymiary przepustu suchego – szerokość (światło poziome) $\geq 1,5$ m, wysokość (światło pionowe) $\geq 1,0$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,07$; pokrycie powierzchni przejścia gruntem naturalnym o grubości min. 20 cm. W przypadku przepustu zespolonego z ciekim, wymiary strefy przeznaczonej dla zwierząt: obustronne półki ziemne (najlepiej gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość

- minimalna $\geq 2 \times$ szer. koryta ciek (nie mniej niż $2 \times 0,5$ m), wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu $\geq 1,5$ m. Współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,07$. Półki muszą być połączone z otaczającym terenem w sposób ciągły, umożliwiając swobodne wejście na półkę. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamania (w pionie i poziomie). Półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzać zwierzęta przez muldy i w tym celu konieczne jest skanalizowanie ujściowych odcinków muld lub zastosowanie przekryć,
- 23) powierzchnia suchych półek powinna być wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Nie należy stosować kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych. Umocnienia powierzchni półek należy stosować wyłącznie w sytuacjach koniecznych, z wykorzystaniem takich materiałów, które zapewnią trwałe pokrycie gruntem – także w przypadku okresowego zalewania powierzchni,
- 24) w przejściu zintegrowanym z ciek, koryto tego ciek powinno być lokalizowane w centralnej części przejścia. Szerokość obu półek ziemnych powinna być podobna,
- 25) należy pozostawić koryto cieku/rowu bez umocnień. W sytuacjach koniecznych, umocnienia należy wykonywać z wykorzystaniem (w pierwszej kolejności) metod i materiałów biologicznych (roślinność stabilizująca, faszyna) oraz geosyntetyków (z zasypianiem gruntem), luźny narzut kamienny o zmiennej granulacji; niedopuszczalne jest stosowanie materiałów betonowych (w tym płyt ażurowych) lub gabionów (kosze i materace),
- 26) przejścia dla małych zwierząt wyposażyć w system obustronnych płotków naprowadzających pełnych (np. z prefabrykatów betonowych), o wysokości nadziemnej (nie licząc przewieszki) min. 50 cm, długości przewieszki (odgięcie na zewnątrz drogi) 10 cm pod kątem $45 - 90^\circ$. Szerokość bieżni (płaska powierzchnia przy ścianie do przemieszczania się zwierząt) - min. 20 cm. Płotki stabilnie osadzić w gruncie wkopując je na min. 15 – 20 cm. Ogrodzenie zakończyć zawrotkami w kształcie litery U powodującymi zmianę kierunku ruchu zwierząt. Wszystkie połączenia płotków naprowadzających z przepustami wykonać w sposób szczelny. Płotki naprowadzające lokalizować równolegle do podstawy nasypu drogowego i łączyć szczelnie z czołem przepustu. Nie może być żadnych przerw pomiędzy płotkami. Płotki wykonać pomiędzy przejściami PZ2 i P1 oraz po 150 m od każdego z nich. Wszystkie płotki naprowadzające muszą szczelnie łączyć się z wylotem przejścia/przepustu pełniąc funkcję przejścia dla małych zwierząt i ekranami akustycznymi, w taki sposób, aby uniemożliwić zwierzętom przedostanie się na chronionym odcinku na koronę drogi,
- 27) teren wokół przejść zagospodarować w taki sposób, aby jego powierzchnia nie odróżniała się od istniejących warunków siedliskowych po obu stronach drogi, np.: obsianie mieszkanką traw, wykonanie nasadzeń drzew i krzewów. W sąsiedztwie przejść dla zwierząt, po obydwu stronach drogi i po obydwu stronach przejścia (gdzie jest to możliwe) należy rozmieścić karpy korzeniowe, kłody i kamienie, które będą pełnić funkcję osłon dla zwierząt,
- 28) stosować przepusty pełniące funkcję przejścia zintegrowane z ciek naturalnym z otwartym profilem (otwarte dno),
- 29) dno przepustów suchych dla małych zwierząt powinno być pokryte warstwą gleby o dużych zdolnościach retencjonowania wody opadowej i posiadać wyrównaną powierzchnię,

- 30) w obrębie wiaduktu W3, pas przejścia (terenu dostępnego dla zwierząt) winien mieć szerokość co najmniej 15 m. Powierzchnia terenu pod wiaduktem W3 przeznaczona do przemieszczania się zwierząt będzie posiadała nawierzchnię z gruntu rodzimego. Najście w kierunku przejścia będzie posiadać pasy nasadzeń z rodzimych gatunków krzewów. Na powierzchni najścia i przejścia zostaną umieszczone elementy naturalne w postaci fragmentów pni i/lub głązów tak, aby nie utrudniać przejścia, a jednocześnie zapewniać ukrycie się mniejszym zwierzętom,
- 31) na korpusie drogi wzdłuż przejścia W3 zamontować obustronnie drewniane ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości około 2 m. Ekrany należy zamontować na odcinku drogi obejmującym przejście oraz przylegającym do niego obszarem naprowadzania zwierząt. Minimalny odcinek drogi wyposażony w ekrany – ≥ 50 m od zewnętrznych krawędzi przejścia,
- 32) celem ograniczenia użytkowania przejścia dla średnich zwierząt przez pojazdy mechaniczne, należy je zabezpieczyć poprzez zastosowanie następujących rozwiązań:
- umieszczanie głązów o różnej wielkości, karp korzeniowych, kłód, stosów grubych gałęzi w poprzek możliwych stref przedostawania się pojazdów mechanicznych; głązy i karpy powinny być częściowo zakopane (część nadziemna nie powinna być wyższa niż 40 cm) i na tyle duże, aby istotnie utrudnić ich usunięcie; powinny być rozmieszczone gęsto (odstępów nieregularne i nie większe niż 150 cm), uniemożliwiając przejazdy samochodami, motocyklami i quadami;
 - wprowadzanie skupisk roślinności w zwartej i nieregularnej więźbie, wspieranie spontanicznej ekspansji i sukcesji naturalnej; wprowadzenie ciernistych gatunków krzewów,
- 33) zbiorniki retencyjne na wody opadowe wygrodzić pełnym ogrodzeniem ochronnym dla płazów: od głębokości 30 cm p.p.t. do wysokości 60 cm n.p.t., z odgiętą górną krawędzią (trwałą przewieszką) na zewnątrz grodzzonego terenu na min. 5-10 cm, pod kątem 45-90°. Płotek herpetologiczny musi w sposób trwały i szczelny łączyć się z ogrodzeniem zasadniczym zbiornika. Nachylenie skarp zbiorników nie może być bardziej strome niż 1:2,5, aby umożliwić wydostanie się ze zbiornika płazom, które pomimo ogrodzenia herpetologicznego przedostaną się do zbiornika. Zabezpieczyć uchodzące do zbiorników przepusty za pomocą krat stalowych o rozstawie oczek nie większym niż 2 cm,
- 34) planowane do przełożenia odcinki cieków/rowów nie mogą mieć skarp bardziej stromych niż 1:2. Nie umacniać dna i skarp cieków/rowów, za wyjątkiem wlotu i wylotu przepustu. Wlot i wylot ubezpieczyć narzutem kamiennym o zmiennej granulacji,
- 35) należy tak projektować konstrukcje obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt, by powierzchnie betonowe przyczółków były osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach, powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając,
- 36) wszystkie elementy systemu odwodnienia drogi i inne elementy infrastruktury drogowej, mogące potencjalnie stanowić pułapkę dla zwierząt, takie jak studnie kanalizacji, osadniki i separatory, studzienki rewizyjne, wpusty drogowe, włazy wpustów deszczowych itp., należy zabezpieczyć poprzez zastosowanie między innymi następujących rozwiązań:

- studnie i niecki wpadowe/chłonne zabezpieczyć przy pomocy szczelnych pokryw górnych z włazem rewizyjnym. Studzienki rewizyjne muszą posiadać szczelne pokrywy o jak najmniejszej liczbie otworów obsługowych i możliwie jak najmniejszej średnicy. W przypadku, gdy studnie lub niecki posiadają otwory wlotowe, zabezpieczyć je poprzez wyposażenie otworów w kraty stalowe lub rząd pionowych płaskowników o oczkach lub rozstawie mniejszym niż 2 cm. Dodatkowo wykonać pochylnie z blachy perforowanej stalowej (inox) lub aluminiowej. Ww. pochylnie zamontować w sposób umożliwiający ich szybki demontaż w trakcie czyszczenia studni. Materiał, z którego wykonana będzie pochylnia powinien mieć grubość min. 1 mm, wielkość oczek < 0,5 cm oraz krawędzie boczne odgięte pionowo na wysokość min. 13 mm,
 - osadniki i separatory zlokalizować wszędzie, gdzie jest to możliwe, pod powierzchnią gruntu. Zaopatrzyć w szczelną pokrywę górną (betonową) z włazem rewizyjnym. Zastosować pionowe ścianki osadników przy wlotach do studni (chłonnych i kanalizacyjnych). Zastosować pochylnie umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz (rozwiązanie analogiczne jak w punkcie dotyczącym studni i niecek wpadowych/chłonnych),
 - studzienki ściekowe zabezpieczyć kratami o szerokości szczelin mniejszej niż 2 cm, kraty wpustowe zasypać naturalnym kruszywem gruboziarnistym o wysokiej przepuszczalności i średnicy większej od szerokości szczelin, w kracie zamontować konstrukcje umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz, np. pochylnie (rozwiązanie analogiczne jak w punkcie dotyczącym studni i niecek wpadowych/chłonnych),
- 37) zabezpieczania należy wykonać natychmiast po ich montażu oraz na bieżąco kontrolować ich szczelność,
- 38) wykonać nasadzenia rekompensujące wycinkę drzew i krzewów, proporcjonalnie do ilości wykonanej wycinki drzew i krzewów na etapie realizacji przedsięwzięcia. Liczbę drzew i krzewów do nasadzeń rekompensujących wycinkę ustalić w następujący sposób: za każde wycięte drzewo do 10 cm średnicy - 1 sadzonka, za każde wycięte drzewo powyżej 10 cm średnicy - 2 sadzonki oraz 1 krzew za 10 m² krzewów usuwanych. Optymalny wiek sadzonek to ok. 2-4 lata. Do nasadzeń należy użyć następujące gatunki: grab, dąb szypułkowy, lipa drobnolistna; klon pospolity, buk, jodła, dąb bezszypułkowy, kolon jawor, brzoza brodawkowata i omszona, osika, jabłoń dzika, modrzew polski, jarzab pospolity, a w km ok. 0+900 do 1+1250, ze względu na występujące podmokłości, w obrębie których występuje zbiorowisko roślinne o charakterze olsu, wykonać nasadzenia z wykorzystaniem następujących gatunków: jesion wyniosły, olsza czarna oraz wiązy – górski, polny i szypułkowy z domieszkami gatunków wyżej wymienionych. Spośród krzewów wykonać nasadzenia następujących gatunków: leszczyna pospolita, trzmielina pospolita i brodawkowata, kruszyna pospolita, głóg jednoszyjkowy, kalina koralowa i czarny bez. Nasadzenia wykonać na powierzchniach dostępnych w obrębie pasa drogowego, w miejscach niekolidujących z planowanym zagospodarowaniem oraz w jego najbliższym sąsiedztwie, na działkach będących własnością Gminy Miasta Rzeszów bądź na innym terenie miasta stanowiącym własność Gminy Miasto Rzeszów i ewentualnie Skarbu Państwa. Nie wykonywać nasadzeń w obrębie trwałych użytków zielonych i niezalesionych terenów podmokłych. Nasadzenia rekompensujące dotyczące miejsc niezajętych pod budowę przedsięwzięcia,

- wykonać przed zniszczeniem roślinności. Pozostałe nasadzenia zrealizować do 1 roku po zakończeniu budowy,
- 39) prowadzić prace pielęgnacyjne nasadzeń rekompensujących wycinkę do momentu uzyskania pewności, co do ich powodzenia,
- 40) przy oświetleniu drogi zastosować lampy o temperaturze barwowej < 3000 K. Dopuszcza się stosowanie niskociśnieniowych lamp sodowych lub lamp LED. Wiązkę światła należy ukierunkować wyłącznie w stronę jezdni, zapewniające brak emisji światła ku górze oraz o ograniczonej emisji światła w kierunku wstecznym. Stosować zamknięte oprawy lamp,
- 41) należy 2 razy w roku wykaszć roślinność wzdłuż ogrodzeń ochronno – naprowadzających dla płazów w okresie: II połowa maja, I połowa sierpnia, w pasie szerokości min. 0,5 m oraz usuwać ściętą biomasę. Biomasa po skoszeniu roślin będzie usuwana z bezpośredniego sąsiedztwa ogrodzenia ochronno – naprowadzającego,
- 42) należy prowadzić coroczny monitoring stanu technicznego obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt oraz ogrodzeń ochronno – naprowadzających, kontroli drożności przepustów (usuwanie wszelkich przeszkód ograniczających przepustowość ekologiczną obiektu), trwałości zagospodarowania ich powierzchni, występowania pułapek antropogenicznych. Monitoring stanu technicznego i zagospodarowania obiektów należy rozpocząć rok po ich oddaniu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia wszelkich nieprawidłowości, uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania niezbędne dla przywrócenia stanu pierwotnego,
- 43) po zakończeniu wszelkich prac związanych z realizacją planowanej drogi należy prowadzić co najmniej 4-letni monitoring wykorzystania przejść przez zwierzęta, ze szczególnym zwróceniem uwagi na płazy, w następującym zakresie:
- określenia intensywności wykorzystywania przejść,
 - określenia gatunków zwierząt korzystających z przejść w stosunku do wszystkich potencjalnie występujących zwierząt na tym obszarze.
- Należy opracować plan kontroli (szczegółowy opis metodyki, terminy – obowiązkowe jest prowadzenie monitoringu w okresie migracji płazów) uwzględniający biologię gatunków zwierząt, dla których zaprojektowane zostały monitorowane przejścia. Opracowany plan kontroli należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie wraz z pierwszymi wynikami monitoringu wykorzystania przejść przez zwierzęta,
- 44) w ramach prowadzonego monitoringu należy zidentyfikować ewentualne błędy konstrukcyjne oraz niewłaściwy sposób zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia (niesprzyjający wykorzystaniu przez zwierzęta), a następnie zniwelować ww. błędy. Określić potrzebę zamontowania dodatkowych płotków ochronno – naprowadzających,
- 45) prowadzić monitoring śmiertelności zwierząt przez okres 5 lat od zakończenia wszelkich prac. Zakres monitoringu winien obejmować określenie skali śmiertelności gatunków zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami użytkującymi przedmiotowy odcinek drogi, ze szczególnym nastawieniem na okresy migracji płazów i sezon podwyższonej aktywności ssaków i ptaków. W okresie marzec – czerwiec prowadzić kontrole co 3-4 dni, w okresie lipiec – wrzesień co 7 dni. Kontrole przeprowadzać do 4 godzin przed zachodem słońca. Monitoringiem objąć

pas drogowy wraz z 25 metrowym buforem. Miejsca, w których wykryto martwe zwierzęta lub przechodzące przez jezdnię płazy należy nanieść na załączniku graficznym z zaznaczonym kilometrażem,

- 46) wyniki ww. monitoringów (warunki 42-45) należy przysyłać corocznie (w terminie 3 miesięcy od zakończenia każdego roku użytkowania drogi) do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie. W przypadku realizacji zadania etapowo wyniki monitoringów należy przedłożyć każdorazowo po oddaniu do użytkowania danej części przedsięwzięcia, a następnie po oddaniu całości przedsięwzięcia do użytkowania,
- 47) w zasięgu do min. 20 m od terenu prowadzonych prac budowlanych przed ich rozpoczęciem i po ich zakończeniu, wykonana zostanie inwentaryzacja (fotograficzna i opisowa) obiektów budowlanych (stanu technicznego) na terenach przyległych. Inwentaryzacja ta zostanie wykonana celem udokumentowania ewentualnego wpływu etapu prac na stan techniczny budynków,
- 48) prace budowlane przy użyciu sprzętu ciężkiego w rejonie zabudowy mieszkaniowej będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00 – 22.00. Ograniczenie takie, nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, niepozwalającej na ich przerwanie,
- 49) w celu ograniczenia nadmiernego oddziaływania na jakość powietrza na etapie realizacji należy m.in.: stosować na placu budowy gotowe mieszanki bitumiczne wytwarzane w wytwórniach, przewozić materiały sypkie oraz masy bitumiczne w sposób ograniczający emisję np. skrzyniami ładunkowymi przykrytymi szczelnymi opończami, osłaniać miejsca magazynowania materiałów sypkich, utrzymywać plac budowy w stanie ograniczającym pylenie (np. poprzez systematyczne porządkowanie placu budowy, zraszanie pyłących powierzchni), unikanie rozsypywania materiałów pylistych. Ponadto, w przypadku długoterminowego występowania suchej aury, wyburzane fragmenty obiektów – w zależności od materiału konstrukcyjnego zraszać przed i w czasie wyburzeń oraz po wyburzeniu podczas załadunku na pojazdy. Odpady wyburzeniowe przewozić pojazdami wyposażonymi w plandeki osłaniające transportowany materiał,
- 50) wykonane zostaną ekrany akustyczne zgodnie z poniższą tabelą:

Symbol ekranu lokalizacja w terenie /strona drogi	Wysokość ekranu [m]	Orientacyjny kilometraż	
		Od km	Do km
EA-001 odcinek SK2-SK3 /lewa	4	0+970	1+224
EA-002 ul. Technologiczna/lewa	4	0+106	0+335
EA-003 ul. Chmury/lewa	4	5+332	5+372
EA-004 ul. Chmury /lewa	4	5+361	5+485
EA-005 ul. Chmury/lewa	4	5+474	5+605 ¹
EA-006 ul. Chmury/lewa	4	5+612 ¹	5+650
EA-007 ul. Chmury/lewa	4	5+640	5+723
EA-008 ul. Chmury/prawa	4	5+660	5+743
EA-009 ul. Chmury/prawa	5	5+732	5+867
EA-010 ul. Chmury- ul. Krakowska/prawa	5	5+856	6+052
EA-011 ul. Krakowska (strona północna)/prawa	5	6+067	6+392
EA-012 ul. Krakowska (strona południowa)/lewa	5	5+994 ¹	6+366

EA-013 ul. Krakowska wschód ul. Chmury/lewa/północna strona ul. Krakowskiej	5	5+898	0+141 ²
EA-014 ul. Krakowska wschód- przedłużenie ul. Chmury na południe/lewa/południowa strona ul. Krakowskiej	5	0+042 ²	0+095 ²

¹ kilometraż jezdni głównej

² kilometraż podany od osi skrzyżowania SK8

- 51) istniejący ekran akustyczny, odbijający, zlokalizowany w km ok. 5+723 – 5+878 drogi, przy ul. Chmury, strona lewa (o wysokości 5 m), zostanie zachowany,
- 52) planowane elementy ekranów akustycznych wykonanych jako odbijające będą charakteryzować się współczynnikiem izolacyjności od dźwięków powietrznych na poziomie nie mniejszym niż $DL_R > 24$ dB (klasa izolacyjności akustycznej na poziomie min. B3, zgodnie z PN),
- 53) planowane elementy ekranów akustycznych wykonanych jako pochłaniające będą charakteryzować się współczynnikiem pochłaniania dźwięków na poziomie nie mniejszym niż $DL_\alpha \geq 8$ dB (klasa pochłaniania dźwięków na poziomie min. A3, zgodnie z PN) i współczynnikiem izolacyjności od dźwięków powietrznych na poziomie nie mniejszym niż $DL_R > 24$ dB (klasa izolacyjności akustycznej na poziomie min. B3, zgodnie z PN),
- 54) transparentne ekrany akustyczne zabezpieczyć w widoczny sposób przed możliwością kolizji z ptakami - należy umieścić znaki graficzne w postaci czarnych pionowych pasów o szerokości ok. 2 cm rozstawionych w odległości do 10 cm lub czarnych poziomych pasów o szerokości ok. 2 mm rozstawionych w odległości ok. 30 mm,
- 55) nie obsadzać drzewami i krzewami ekranów akustycznych. Nie nasadzać pnączy na przezroczystych ekranach oraz na wszelkich ekranach od strony jezdni, a w razie pojawienia się pnączy, należy natychmiast je usuwać,
- 56) w celu uniemożliwienia przedostawania się drobnych zwierząt na drogę, ekrany akustyczne będą szczelnie zamontowane (wkopane co najmniej na głębokość 20 cm), aby nie występowała wolna przestrzeń pomiędzy ekranem, a podłożem. Wszelkie ubytki spowodowane osiadaniem lub osuwaniem się ziemi ze skarp należy niezwłocznie uzupełniać,
- 57) w miejscach lokalizacji przejść/przepustów dla małych zwierząt, ekrany akustyczne muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu (i ogrodzeniem) lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu,
- 58) zachowana zostanie rezerwa terenu pod budowę ewentualnych dodatkowych ekranów akustycznych, jako przedłużenie ekranów:
 - EA001- możliwość wydłużenia ekranu o ok. 200 m w stronę mniejszego kilometrażu oraz o ok. 198 m w stronę kilometrażu rosnąco (trasa główna, strona lewa – od km ok. 0+764 do km ok. 1+426),
 - EA002- możliwość wydłużenia ekranu o ok. 40 m (przedłużenie ul. Technologicznej od km ok. 0+094 – do km ok. 0+364),
 - EA009 – wydłużenie o ok. 20 m (trasa główna, strona prawa km ok. 5+866 – km ok. 5+886),

- EA014 – możliwość wydłużenia ekranu o ok. 68 m (ul. Krakowska – wschód, km od ok. 0+094 – 0+162),

59) przedsięwzięcie wymaga wykonania, do 1 roku od oddania drogi do użytkowania (po ustabilizowaniu się ruchu pojazdów), kontrolnych pomiarów w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, w celu oceny zgodności przyjętych założeń dotyczących klimatu akustycznego i skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie akustyczne. Pomiary poziomu hałasu należy przeprowadzić przy najbliższych budynkach chronionych akustycznie, tj. minimum w lokalizacji jak w tabeli niżej:

Lp.	Nr receptora	Adres	Nr działki	Obręb
południowa strona ul. Krakowskiej				
1	2	ul. Krakowska 389	1212/4	Przybyszówka II
2	6	ul. Krakowska 383a	1234/7	Przybyszówka II
3	7	ul. Krakowska 357	1288/3	Przybyszówka II
północna strona ul. Krakowskiej				
4	11	ul. Krakowska 334	276	Przybyszówka II
5	13	ul. Krakowska 346	271/11	Przybyszówka II
6	15	ul. Krakowska 384	258/5	Przybyszówka II
ul. Technologiczna				
7	17	ul. Miłocińska 78k	361/20	Miłocin
odcinek SK2- SK3				
8	18	ul. Morelowa 12	497/1	Miłocin
rondo W. Bartoszewskiego				
9	19	ul. Borowa	1116	Staromieście

Ponadto, dla całego odcinka objętego wnioskiem przeprowadzone zostaną obliczenia akustyczne, celem weryfikacji rzeczywistego oddziaływania drogi. Wyniki pomiarów hałasu wykonanych minimum w ww. punktach pomiarowych, służyć będą kalibracji i weryfikacji modelu obliczeniowego oraz zostaną one przetransponowane na ogół terenów podlegających ochronie w zakresie emisji hałasu, zlokalizowanych w sąsiedztwie przedmiotowej drogi.

W przypadku oddania do użytkowania części przedsięwzięcia, pomiary rzeczywiste hałasu i obliczenia akustyczne należy przeprowadzić każdorazowo na odcinku oddanym do użytkowania, a następnie po oddaniu całości przedsięwzięcia do użytkowania.

Pomiary przeprowadzone zostaną (przez akredytowane laboratorium) w celu oceny zgodności przyjętych założeń dotyczących klimatu akustycznego i skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie akustyczne. Sprawozdanie z pomiarów i obliczeń zostanie przedstawione Prezydentowi Miasta Rzeszowa w terminie najpóźniej do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu.

III. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 6 maja 2024 r. Prezydent Miasta Rzeszowa działający przez pełnomocnika Pana Przemysława Dumańskiego zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Opracowanie PFU na budowę drogi wraz z wiaduktem (nad ul. Warszawską i torami kolejowymi) od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej**” na terenie Gminy Miasto Rzeszów oraz Gminy Świlcza.

Po dokonaniu weryfikacji formalnej wniosku, pismem z dnia 16 maja 2024 r., znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC, organ poinformował o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie.

Liczba stron postępowania w prowadzonym postępowaniu przekracza 10, stąd też zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy OOS, do zawiadomienia stron innych niż podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia zastosowano przepisy art. 49 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego.

Stosowna informacja o przedmiotowym wniosku umieszczona została w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie 265/2024. W okresie udostępniania wniosku nie zostały wniesione żadne uwagi i zastrzeżenia.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, wymienioną w art. 62 a ustawy OOS. Po dokonaniu weryfikacji merytorycznej karty wraz z załącznikami, organ pismem z dnia 22 maja 2024 r., znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC wezwał do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. W dniu 4 lipca 2024 r., nr pisma: 402029-089-24 Inwestor przedłożył uzupełnienie karty, uszczegółowione pismem z dnia 18 lipca 2024 r., nr pisma: 402029-091-24. Dodatkowo, pismem z dnia 25 lipca 2024 r., nr pisma 402029-092-24 pełnomocnik Inwestora przedłożył ujednoliconą wersję karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z wnioskiem o nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi na szczególny interes społeczny. Analiza przedłożonej dokumentacji wykazała, że w sposób dostateczny przedstawiono w niej zagadnienia istotne z punktu widzenia ochrony środowiska pozwalające ocenić skalę możliwych oddziaływań planowanej inwestycji na środowisko.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy OOS, realizacja planowanego:

- 1) przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,
 - 2) przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko,
- jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Analizowana inwestycja, zgodnie § 3 ust. 1 pkt 62 i § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt: 7, 31, 32 i 71 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839, z późn. zm.) o treści:

- § 3 ust. 1 pkt 62 - „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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*”,

- § 3 ust. 2 pkt 2 - „*do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia:*

-polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach;

-§ 3 ust. 1 pkt 7 - napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6;

-§ 3 ust. 1 pkt 31 - instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko;

-§ 3 ust. 1 pkt 32 - instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków;

-§ 3 ust. 1 pkt 71 - rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową;

zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i w związku z tym podlega procedurze przewidzianej w dziale V ustawy OOŚ.

Na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy OOŚ, organ prowadzący postępowanie pismem z dnia 26 lipca 2024 r., znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich w Krośnie o opinie w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Po analizie przedłożonej dokumentacji Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rzeszowie pismem z dnia 5 sierpnia 2024 r., znak: PSNZ.9022.5.104.2024 wezwał Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

W dniu 6 sierpnia 2024 r., pismem nr 402029-099-24 Inwestor wystąpił do organu z wnioskiem o korektę nazwy planowanego przedsięwzięcia na: **„Budowa drogi wraz z wiaduktem (nad ul. Warszawską i torami kolejowymi) od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej”** na terenie Gminy Miasto Rzeszów oraz Gminy Świlcza” o czym pismem z dnia 8 sierpnia 2024 r., znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC zostały poinformowane organy opiniujące.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie postanowieniem z dnia 27 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.4220.18.17.2024.JK.9 wyraził opinię, że istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rzeszowie pismem z dnia 5 sierpnia 2024 r., znak: PSNZ.9022.5.104.2024. oraz Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich w Krośnie pismem z dnia 30 sierpnia 2024 r., znak: RK.ZZŚ.4901.117.2024.MG wezwali Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, pismem z dnia 2 października 2024 r., nr 402029-107-24 pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia – zwanej

dalej kip, uwzględniające zagadnienia wynikające z wezwania Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich w Krośnie, które pismem z dnia 11 października 2024 r., znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC przekazano do wszystkich organów opiniujących. W toku prowadzonego postępowania pismem z dnia 28 października 2024 r., nr 402029-116-24 pełnomocnik Inwestora poinformował o rozważanym poszerzeniu planowanej inwestycji i w związku z tym zwrócił się z prośbą o przedłużenie terminu na uzupełnienie materiału do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. O tym fakcie pismem z dnia 29 października 2024 r., znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC poinformowane zostały wszystkie organy. Pismem z dnia 17 grudnia 2024 r., nr pisma: 402029-121-24 pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie kip wraz z uszczegółowieniem kwestii środowiskowych w zakresie realizacji planowanego zamierzenia, które przekazane zostały do organów opiniujących pismem z dnia 31 grudnia 2024 r., znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC.

Na podstawie analizy przedłożonych materiałów oraz dodatkowych wyjaśnień Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rzeszowie opinią sanitarną z dnia 9 stycznia 2025 r., znak: PSNZ.9022.5.104.2024, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji wskazując jednocześnie warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji. Również Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Krośnie opinią z dnia 21 stycznia 2025 r., znak: RK.ZZŚ4901.117.2024.MG stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 31 stycznia 2025 r., znak: WOOŚ.4220.18.17.2024.JK.21 wezwał Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Przedłożone w dniu 14 lutego 2025 r., pismem nr 402029-003-25 uzupełnienie kip oraz dalsze wyjaśnienia wynikające z wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie przekazane zostało pismem z dnia 25 lutego 2025 r., znak: KŚ-K-O.6220.7.2024.EOC do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie i Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Krośnie o ponowne wyrażenie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wskazana powyżej dokumentacja została przekazana bezpośrednio przez pełnomocnika Inwestora.

Ponownie dokonana analiza materiału dowodowego wykazała, że przedstawiono w nim w sposób dostateczny zagadnienia istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, pozwalające ocenić skalę możliwych oddziaływań planowanego zamierzenia inwestycyjnego na środowisko.

Na tej podstawie Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rzeszowie opinią sanitarną z dnia 11 marca 2025 r., znak: PSNZ.9022.5.23.2025 oraz Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie opinią z dnia 18 marca 2025 r., znak: WOOŚ.4220.18.17.2024.JK.29 stwierdzili brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia wskazując jednocześnie warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji. Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Krośnie pismem z dnia 12 marca 2025 r., znak: RK.ZZŚ.4901.117.2024.MG podtrzymał stanowisko wyrażone w opinii z dnia 21 stycznia 2025 r., znak: RK.ZZŚ.4901.117.2024.MG.

Po przeprowadzeniu własnej analizy planowanej inwestycji wraz z oceną możliwych oddziaływań inwestycji na środowisko oraz po przeanalizowaniu ww. opinii, w tym warunków określonych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie i Państwowego

Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie, uwzględniając łącznie kryteria o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy OOS, organ stwierdził, co następuje.

1. Skala i lokalizacja przedsięwzięcia nie spowodują znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko i jednocześnie zachowana zostanie zasada zrównoważonego rozwoju miasta.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi o klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP) i/lub drogi głównej (G) o długości ok. 6,4 km, na terenie Gminy Miasto Rzeszów oraz Gminy Świlcza. Droga będzie posiadać 4 pasy ruchu, po 2 w obu kierunkach, kategorię ruchu KR5. Na trasie projektuje się 8 skrzyżowań z ruchem okrężnym.

Planowana droga stanowić będzie fragment wewnętrznej obwodnicy Rzeszowa. Planowany odcinek będzie przedłużeniem drogi krajowej nr 9, wyprowadzającej ruch z centrum miasta w kierunku północnym (w tym w kierunku autostrady A4 przebiegającej równoleżnikowo na północ od Rzeszowa) i łączyć się będzie z ulicą Krakowską w ciągu drogi krajowej nr 94, stanowiącej główną oś wyprowadzającą ruch w kierunku zachodnim. Przedmiotowa droga pełnić będzie istotną rolę umożliwiającą wyprowadzenie części ruchu pojazdów z centrum miasta oraz skomunikowanie rozwijających się terenów przemysłowych i mieszkaniowych w północno – zachodniej części miasta. Przedsięwzięcie może być realizowane etapowo.

Trasa drogi wyznaczona będzie od początku (skrzyżowanie SK1) do km ok. 4+300 (skrzyżowanie SK6) po nowym śladzie. Od skrzyżowania SK6 droga przebiegać będzie po śladzie istniejącej drogi ulicy L. Chmury do włączenia do ulicy Krakowskiej (gdzie obejmuje fragment tej ulicy o długości ok. 590 m, skrzyżowanie SK8 z ul. L. Chmury z dojazdami oraz odcinek w kierunku zachodnim i wschodnim). Istniejąca jezdnia L. Chmury zostanie wykorzystana z zachowaniem istniejącej nawierzchni jako dwupasmowa jezdnia w jednym kierunku, druga jezdnia planowanej drogi zostanie wybudowana jako nowa w większości na terenie nieużytkowanej powierzchni biologicznie czynnej.

Sumaryczna powierzchnia terenu w liniach rozgraniczających z uwzględnieniem skarp i zieleńców, podlegająca zmianie ukształtowania/zagospodarowania terenu (bez planowanych nasadzeń) wyniesie ok. 47 ha. Zajęcie terenu powierzchni obecnie biologicznie czynnych stanowiło będzie ok. 17 ha.

W ramach zadania planuje się m.in.:

- budowę i przebudowę zjazdów zapewniających dostęp do terenów przyległych,
- budowę i rozbudowę jednopoziomowych i wielopoziomowych skrzyżowań z drogami przecinającymi (ul. Warszawska) i terenami kolejowymi,
- budowę/przebudowę obustronnych chodników i dróg rowerowych wraz z przejściami dla pieszych,
- budowę/ przebudowę przejść dla pieszych,
- budowę/przebudowę dodatkowych jezdni, dróg wewnętrznych i dróg pieszo-jezdnych dla zapewnienia obsługi terenu przyległego, w tym dróg o nawierzchni twardej,
- budowę przepustów nad istniejącymi przeszkodami w postaci rowów odwadniających zintegrowanych z przejściami dla małych zwierząt,
- budowę przejść dla płazów w rejonie projektowanych zbiorników retencyjnych,
- budowę przejścia dla zwierząt średnich zintegrowanego z przejazdem dla rowerzystów,
- budowę/przebudowę zatok autobusowych,

- w razie konieczności zapewnienie stateczności skarp wraz z ich zabezpieczeniem i zabezpieczenie możliwych osuwisk,
 - budowę zatoki do ważenia pojazdów,
 - budowę ogólnodostępnych miejsc postojowych,
 - budowę niezbędnej infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych wraz przebudową kolidującej infrastruktury, w tym sieci gazowych, sieci ciepłowniczych i sieci wodociągowych,
 - budowę ekranów akustycznych w rejonach terenów chronionych akustycznie,
 - przebudowę sieci trakcyjnej linii kolejowej nr 71 Rzeszów – Ocice (LK71), linii kolejowej nr 91 Kraków - Przemyśl (LK91) oraz jej regulację wysokościową,
 - przebudowę konstrukcji wsporczych,
 - przebudowę oświetlenia peronów,
 - uszynienie wiaduktu poprzez osobny ogranicznik niskonapięciowy,
 - wyposażenie wiaduktu w osłony zabezpieczające przed kontaktem z elementami sieci trakcyjnej pod napięciem,
 - przebudowę linii LPN,
 - przebudowę linii kablowych SRK kolidujących z konstrukcją wiaduktu – przełożenie trasy kablowej, wykonanie wstawek zabezpieczenia kabli rurami na kolidujących odcinkach,
 - rozbiórkę kolidujących obiektów kubaturowych,
 - rozbiórkę infrastruktury w rejonie ogródków działkowych,
 - ewentualną rozbiórkę innych obiektów małej architektury kolidujących z projektowaną drogą,
 - wycinkę drzew i krzewów z powierzchni kolidujących z planowanym zagospodarowaniem terenu,
 - nasadzenia drzew i krzewów, w tym urządzenie powierzchni zieleni i nasadzenia w obrębie planowanego pasa drogowego oraz na działkach będących własnością Gminy Miasta Rzeszów i ewentualnie Skarbu Państwa .
- Drogi głównej towarzyszyć będą dodatkowe jezdnie zapewniające dojazd do posesji oraz drogi, pozwalające na włączenie do istniejących dróg.

W ramach zadania wybudowane zostaną obiekty inżynierskie. m.in.:

- wiadukt W1 i W2 rozdzielone nasypem drogowym,
- wiadukt WA (estakada) jako rozwiązanie alternatywne dla wiaduktów W1 i W2,
- wiadukt W3,
- przepusty P1 i P2,
- przejścia dla zwierząt PZ1, PZ2 i PZ3,
- konstrukcje oporowe, w niezbędnym zakresie.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia konieczna będzie przebudowa infrastruktury wymienionej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj. przebudowa gazociągów wysokiego ciśnienia, przebudowy sieci ciepłowniczej i wodociągowej. Możliwa jest również konieczność przebudowy linii elektroenergetycznej napowietrznej 110kV.

2. Dla planowanego przedsięwzięcia przeanalizowano możliwe oddziaływania projektowanej drogi na istniejący układ drogowy. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją planowane zamierzenie umożliwi stworzenie układu drogowego, które docelowo poprawi infrastrukturę komunikacyjną rozpatrywanego terenu. Przedłożone obliczenia

- emisji zanieczyszczeń oraz emisji hałasu uwzględniają oddziaływania wynikające z istniejących, jak i planowanej drogi. Na ich podstawie nie przewiduje się kumulacji oddziaływań, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji.
3. Z uwagi na skalę i charakter inwestycji oraz projektowane rozwiązania chroniące środowisko uznano, że nie będzie ono powodować zagrożenia wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.
 4. Na etapie budowy woda, paliwa i energia oraz podstawowe surowce i materiały wykorzystywane będą w ilościach niezbędnych do realizacji tego typu inwestycji. W trakcie realizacji zadania wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza i zapylenie oraz emisja hałasu, drgań i wibracje, które będą wynikiem prowadzonych prac ziemnych i montażowych oraz transportu materiałów budowlanych. Oddziaływania związane z tym etapem będą miały charakter okresowy, krótkotrwały i lokalny (przesuwać się będą wraz z frontem robót) oraz ustaną po zakończeniu prac. Źródłem emisji drgań i wibracji będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego, gdzie wibracje będą czynnikiem celowo wprowadzanym do urządzeń (zagęszczanie gruntu i warstw nawierzchni) oraz ręcznych narzędzi uderzeniowych. Dodatkowym źródłem drgań i wibracji będzie praca sprzętu budowlanego związana z rozbiórką obiektów budowlanych, elementów zagospodarowania terenu i elementów infrastruktury technicznej, itp. kolidujących z projektowanym układem drogowym. Ruch pojazdów budowlanych będzie również dodatkowym źródłem drgań. Zgodnie z dokumentacją nie przewiduje się znaczącego zagrożenia dla najbliższej zabudowy, wynikającego z drgań i wibracji, będących wynikiem prowadzonych prac. Niemniej, w związku z możliwością wystąpienia ewentualnych szkód związanych z drganiami, przed rozpoczęciem prac budowlanych, jak również po ich zakończeniu, wykonana zostanie inwentaryzacja (fotograficzna i opisowa) stanu obiektów budowlanych na terenach przyległych w odległości min. do 20 m od prowadzonych prac (placu budowy). Inwentaryzacja ta zostanie wykonana celem udokumentowania ewentualnego wpływu etapu prac na stan techniczny budynków. Ponadto, w rejonie zabudowy mieszkaniowej ograniczać będzie się do minimum pracę urządzeń emitujących znaczące drgania. Dodatkowo, realizacja zadania będzie odbywać się z zachowaniem odpowiedniej organizacji robót i placu budowy oraz przy użyciu sprzętu będącego w dobrym stanie technicznym, który będzie stacjonował w wyznaczonych i właściwie urządzonych zapleczach. Prace budowlane przy użyciu ciężkiego sprzętu w rejonie zabudowy mieszkaniowej będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00 - 22.00. Ograniczenie takie nie będzie dotyczyło konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac niepozwalającej na ich przerwanie. W celu ograniczenia wpływu realizacji przedsięwzięcia na środowisko przewiduje się m.in.: utrzymywanie terenu budowy w czystości, czyszczenie z błota kół pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogi, eliminowanie pracy maszyn i pojazdów na biegu jałowym (np. podczas postoju, załadunku/wyładunku), okresowe zraszanie terenu budowy oraz dróg dojazdowych, stosowanie gotowych mieszanek asfaltowych przygotowywanych, np. w wytwórniach betonu oraz gotowych prefabrykatów, transport materiałów sypkich (żwir i piasek) w szczelnych skrzyniach ładunkowych np. przykrytych oponczami (plandekami) ograniczającymi pylenie i rozwiewanie, transport mieszanek bitumicznych w sposób ograniczający emisję np. skrzyniami ładunkowymi przykrytymi szczelnymi oponczami, magazynowanie materiałów sypkich w sposób zabezpieczający przed ich rozprzestrzenianiem się w środowisku, prowadzenie prac rozbiórkowych maszynami

posiadającymi system wyłapywania pyłów. Aby zapewnić ochronę środowiska gruntowo – wodnego zaplecza budowy będą lokalizowane na terenach uszczelnionych oraz wyposażonych w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych (np. w sorbenty). Powstałe w wyniku prowadzonych robót budowlanych odpady (np. odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, drewno, tworzywa sztuczne, żelazo i stal, kable, mieszanki bitumiczne w tym z lepiszczem smołowym, itp.) będą selektywnie zbierane i czasowo magazynowane (np. w pojemnikach lub pryzmach) na terenie placu budowy, a następnie przekazywane w odpowiedni sposób uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwiania.

Prace realizacyjne nie będą prowadzone jednocześnie na wszystkich odcinkach, przejezdność będzie zapewniana na bieżąco. W przypadku wystąpienia takiej konieczności ruch drogowy może zostać skierowany na objazdy. Oddziaływanie związane z emisją hałasu na etapie realizacji będzie miało charakter lokalny, przesuwając się wraz z frontem robót i ustanie po zakończeniu prac.

Niezależnie od powyższego, mając na względzie zapisy art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo Ochrony Środowiska, w trakcie prac budowlanych Inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych. Do prowadzenia prac budowlanych dopuszcza się wykorzystanie i przekształcenie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji. Ponadto, jeżeli w trakcie prowadzonych prac budowlanych, ochrona elementów przyrodniczych nie jest możliwa, należy podejmować wszelkie działania mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą.

Mając na uwadze powyższe Prezydent Miasta Rzeszowa nie przychylił się do warunku wskazanego przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie dotyczącego monitorowania wpływu prac prowadzonych na etapie realizacji na warunki życia mieszkańców budynków sąsiadujących z terenem inwestycji, a w przypadku stwierdzenia uciążliwości – podejmowania działań mających na celu ich minimalizację, gdyż uznał, że przedstawione przez Inwestora rozwiązania chroniące środowisko powinny w wystarczający sposób zabezpieczyć najbliższe tereny chronione akustycznie.

5. Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji zadania będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przejazdem pojazdów użytkujących drogę. Najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym to:

- teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (działka nr 457/4, obręb Staromieście) zlokalizowany w odległości 75 m od krawędzi jezdni ronda W. Bartoszewskiego,
- teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (działka nr 1116, obręb Staromieście) zlokalizowany w odległości 50 m od krawędzi jezdni ronda W. Bartoszewskiego,
- teren ogrodów działkowych (działka nr 85/2, obręb Baranówka) w odległości 23 m od krawędzi jezdni drogi głównej,
- teren zabudowy wielorodzinnej przy ul. Młocińskiej, w odległości 33 m od wlotu drogi głównej do ul. Młocińskiej,
- teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przy ul. Morelowej, zlokalizowany w odległości 15,5 m od krawędzi jezdni drogi głównej,
- teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przy ul. Waniliowej, zlokalizowany w odległości 35 m od krawędzi jezdni drogi klasy Z - ulicy Technologicznej,

- teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przy ul. Miłocińskiej, zlokalizowany w odległości 18 m od krawędzi jezdni drogi klasy Z - ulicy Technologicznej,
- obszar 7.U/MN położony nie bliżej niż w odległości 32 m od krawędzi jezdni drogi głównej oraz obszar 6.U/MN położony nie bliżej niż w odległości 25 m od krawędzi jezdni drogi głównej - przeznaczone pod zabudowę usługową z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zgodnie z MPZP Nr 182/9/2009 w rejonie ul Dworzysko i ul. Łanowej w Rzeszowie, w części "A" przyjętym Uchwałą LXXX/1446/2014 z dnia 9/30/2014,
- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowane przy ul. Krakowskiej, w odległości nie mniejszej niż 13 m od krawędzi jezdni głównej.

Prognozowane natężenie ruchu pojazdów zostało określone m.in. na podstawie danych archiwalnych pochodzących z istniejących dróg znajdujących się wokół planowanej inwestycji oraz pomiarów własnych przeprowadzonych w terenie (m.in. pomiary na skrzyżowaniach układu miejskiego przeprowadzone w marcu 2024 r.). Ponadto, do analiz wykorzystano opracowanie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszów” z maja 2022 r. Prognoza została wykonana wskaźnikowo na okres 20 lat od momentu przewidywanego oddania drogi do użytkowania. Do opracowania prognoz ruchu wykorzystano udostępnione przez GDDKiA wskaźniki wzrostu PKB (dane dla regionu wschodniego, Rzeszowski OM-rzeszowski) oraz wskaźniki elastyczności. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzono analizę akustyczną dla prognozy czasowej 2028 roku (przewidywany rok oddania przedsięwzięcia do eksploatacji) i dla roku 2038. Obliczenia wykonano programem Traffic Noise 2008 SE, dla punktów receptorowych, zlokalizowanych przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej względem przedmiotowego układu drogowego.

Przewidywane natężenie ruchu pojazdów na planowanej drodze w zależności od odcinka wyniesie w perspektywie roku 2028 od ok. 1840 szt. poj./dobę (odcinek SK2 – ul. Miłocińska) do ok. 26315 szt. poj./dobę (odcinek S19 – SK8, ul. Krakowska), w perspektywie roku 2037/2038 od ok. 3682 szt. poj./dobę (odcinek SK2 – ul. Miłocińska) do ok. 31093 szt. poj./dobę (odcinek S19 – SK8, ul. Krakowska).

W obliczeniach akustycznych uwzględniono oddziaływanie skumulowane z ul. Warszawską (na której przyjęto natężenie ruchu pojazdów na poziomie ok. 34626 szt./dobę w 2028 r. i ok. 40964 szt./dobę w 2038 r.), łącznikiem od ronda SK1 do ul. Warszawskiej i ul. Miłocińską.

Jak wyjaśniono w uzupełnieniu kip dla odcinków SK1-SK2 i SK2-SK3 przyjęto większe natężenie ruchu zakładane w 2037 r. (mniej korzystny przypadek) w porównaniu do 2038 r. W modelu ruchu dla 2038 r. uwzględniono bowiem skuteczną realizację inwestycji połączenia SK-2 z ul. Okulickiego/ Wyzwolenia, które przejęłoby część ruchu występującego na odcinku od SK1 do SK3.

W celu dotrzymania wartości normatywnych hałasu na wszystkich odcinkach dróg objętych przedmiotowym wnioskiem Inwestor planuje wykonać zabezpieczenie w postaci ekranów akustycznych, o których mowa w pkt II. 50 niniejszej decyzji. Przewidziano ich budowę w rejonie zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie ul. Morelowej, w rejonie ul. Technologicznej, a także na fragmencie ul. Chmury (skrzyżowanie SK7-SK8) oraz wzdłuż ul. Krakowskiej (obustronnie).

W oparciu o powyższe założenia przedłożono obliczenia akustyczne wykonane dla przedmiotowego układu drogowego:

- bez zastosowania zabezpieczeń akustycznych – wyniki obliczeń w postaci rozkładu izolinii o dopuszczalnych poziomów hałasu wykazały możliwe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu przy zabudowie chronionej akustycznie,

- z uwzględnieniem planowanych ekranów akustycznych (wskazanych w pkt. II.50 niniejszej decyzji) – obliczenia te wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu przy budynkach chronionych akustycznie.

Dla planowanych ekranów akustycznych do obliczeń wprowadzono współczynnik odbicia równy „0,7” (ekran pochłaniająco – odbijający). Jak wyjaśniono w uproszczeniu przyjąć można, iż do modelowania oddziaływania na klimat akustyczny przyjęto ekran odbijający (o parametrach zbliżonych do ekranu istniejącego przy ul. L. Chmury). Zgodnie z dokumentacją ostateczny dobór rodzaju ekranów (odbijający/pochłaniający/mieszany) nastąpi na późniejszym etapie inwestycji, niemniej elementy ekranów będą miały następujące parametry:

- planowane elementy ekranów akustycznych wykonanych jako odbijające będą charakteryzować się współczynnikiem izolacyjności od dźwięków powietrznych na poziomie nie mniejszym niż $DL_R > 24$ dB (klasa izolacyjności akustycznej na poziomie min. B3, zgodnie z PN),

- planowane elementy ekranów akustycznych wykonanych jako pochłaniające będą charakteryzować się współczynnikiem pochłaniania dźwięków na poziomie nie mniejszym niż $DL_\alpha \geq 8$ dB (klasa pochłaniania dźwięków na poziomie min. A3, zgodnie z PN) i współczynnikiem izolacyjności od dźwięków powietrznych na poziomie nie mniejszym niż $DL_R > 24$ dB (klasa izolacyjności akustycznej na poziomie min. B3, zgodnie z PN).

Ze względu na możliwe niedoszacowanie skali ruchu na drodze, błąd programu obliczeniowego i błędy analiz dla ustalenia wielkości emisji rozprzestrzeniania się hałasu, celem określenia rzeczywistego oddziaływania drogi na środowisko, uznano za zasadne przeprowadzenie pomiarów kontrolnych poziomu hałasu, o których mowa w pkt II. 59 niniejszej decyzji.

Punkty do pomiarów zostały wytypowane przez Inwestora, na podstawie otrzymanych wyników przeprowadzonych obliczeń akustycznych. Na podstawie wyników tych pomiarów zostanie przeprowadzona weryfikacja przyjętych założeń dotyczących klimatu akustycznego, w szczególności w zakresie dotrzymania wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych pod względem akustycznym na całym odcinku objętym wnioskiem. Pomiary hałasu zostaną wykonane do 1 roku od oddania przedsięwzięcia do użytku (po ustabilizowaniu się ruchu samochodowego). Z uwagi na możliwe „etapowanie inwestycji oraz możliwość oddawania do częściowego użytkowania ukończonych odcinków po ich ukończeniu, mimo prowadzenia prac na dalszych odcinkach. Przykładowo, możliwe jest oddanie odcinka od ul. Krogulskiego do ul. Technologicznej (SK-3), przed ukończeniem prac na dalszych fragmentach” w przypadku oddania do użytkowania danego odcinka drogi, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania pomiarów rzeczywistych hałasu każdorazowo na odcinku oddanym do użytkowania, a następnie po oddaniu całości przedsięwzięcia do użytkowania.

Pomiary będą wykonane zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 roku w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem. W przypadku niedotrzymania

standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami akustycznymi.

Ponadto, Inwestor planuje rezerwę terenu pod budowę ewentualnych dodatkowych ekranów akustycznych, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności na podstawie planowanych do przeprowadzenia pomiarów kontrolnych, o której mowa w warunku 58 niniejszej decyzji.

Dodatkowo, przy założonych przez Autorów kip prognozach ruchu dla m.in.: ul. Warszawskiej (przekraczanej przez planowane wiadukty/estakadę), łącznika ul. Warszawskiej i ul. Krogulskiego, odcinka SK1-SK2 i SK2-SK3, ul. Krakowskiej (na odcinku której przewidziano prace w ramach zadania) Zarządca drogi zgodnie z ww. rozporządzeniem w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, jest zobligowany do przeprowadzenia pomiarów hałasu, co 5 lat, w związku z eksploatacją dróg publicznych o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów, lub o procentowym udziale pojazdów ciężkich w potoku ruchu powyżej 20%, w przypadku średniego dobowego ruchu przekraczającego 5 tys. pojazdów. W przypadku stwierdzonego przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, organy ochrony środowiska podejmą stosowne działania, mające na celu likwidację przekroczenia.

W przedłożonej dokumentacji dla planowanej inwestycji przedstawiono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu dla prognozy ruchu i rodzaju pojazdów w latach 2028 i 2038. Cała trasa została podzielona na odcinki uwzględniając m. in. różne: natężenie ruchu, prędkości ruchu pojazdów. W obliczeniach analizowano zanieczyszczenia typowo komunikacyjne, m. in.: dwutlenek azotu. Załączone obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, poza pasem drogowym.

Powstające na etapie eksploatacji odpady, będą odpadami typowymi dla tego typu przedsięwzięć i będą zagospodarowywane zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Zostaną one poddane selektywnej zbiórce, magazynowane będą w pojemnikach odpowiednio dostosowanych do rodzaju odpadów oraz przekazane podmiotom zewnętrznym prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami.

Mając na względzie powyższe, jak również biorąc pod uwagę stanowisko wyrażone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie, a także ze względu na możliwe niedoszacowanie skali ruchu na drodze, błąd programu obliczeniowego i błędy analiz dla ustalenia wielkości emisji rozprzestrzeniania się hałasu, Prezydent Miasta Rzeszowa uznał za zasadne przeprowadzenie pomiarów kontrolnych poziomu hałasu w celu określenia rzeczywistego oddziaływania analizowanej drogi na środowisko. Punkty do pomiarów zostały wytypowane przez Inwestora, na podstawie otrzymanych wyników przeprowadzonych obliczeń akustycznych. Na podstawie wyników tych pomiarów zostanie przeprowadzona weryfikacja przyjętych założeń dotyczących klimatu akustycznego, w szczególności w zakresie dotrzymania wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych pod względem akustycznym na całym odcinku objętym wnioskiem. Pomiary zostaną wykonane do 1 roku od oddania przedsięwzięcia do użytku (po ustabilizowaniu się ruchu

samochodowego). Pomiary hałasu zostaną wykonane zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami akustycznymi. Ponadto, Inwestor planuje rezerwę terenu pod budowę ewentualnych ekranów akustycznych, w przypadku stwierdzenia takiej konieczności na podstawie planowanych do przeprowadzenia pomiarów kontrolnych.

6. Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Obszarem sieci Natura 2000 znajdującym się w najmniejszej odległości od przedsięwzięcia jest specjalny obszar ochrony siedlisk Mrowle Łąki PLH180043 (w odległości ok. 1,73 km).

Planowana droga przebiegać będzie poza granicami głównych korytarzy ekologicznych, wyznaczony w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M. 2005; zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

W celu budowy drogi zostaną zajęte w znacznej części powierzchnie biologicznie czynne, stanowiące tereny rolne lub powierzchnie z zaniechaną w ostatnich 30 latach gospodarką rolną, trwale pokryte drzewami i krzewami oraz ziołoroślami. Zbiorowiska naturalne i półnaturalne występują na trasie planowanej drogi fragmentarycznie w postaci podmokłego lasu (olsu) oraz zbiorowisk trwałych użytków zielonych (łąk w typie łąk wilgotnych lub świeżych). Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością wycinki drzew i krzewów. Gatunki drzew występujące na trasie to głównie brzoza brodawkowata, wierzba iwa, olsza czarna, topola osika, orzech włoski. Na obszarach ogrodów działkowych i w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej występują gatunki z rodzaju: świerk, żywotnik oraz gatunki drzew owocowych. Ze względu na pochodzenie (sukcesja), większość drzew jest młoda, w tym rośnie w znacznym zagęszczeniu. Z kolei nasadzenia antropogeniczne to w większości gatunki zimozielone, sadzone jako ozdobne.

Na odcinku ul. Krakowskiej, w planowanym pasie drogowym znajdują się drzewa i krzewy w większości pochodzące z nasadzeń ozdobnych i użytkowych, wykonanych przez właścicieli działek przylegających do drogi. Na odcinku w rejonie ul. L. Chmury oraz do rejonu km ok. 1+300 w planowanym pasie drogowym występują drzewa i krzewy pochodzące z samosiewu, ewentualnie z nasadzeń użytkowych. Są to obszary wyłączone z produkcji rolnej w różnym okresie w ciągu ostatnich około 30 lat. Wiek drzew i krzewów wynosi od ok. kilku do ok. 30 lat. Drzewostan reprezentują gatunki pionierskie, łatwo rozsiewające. Odcinek od planowanego skrzyżowania SK1 (istniejącego ronda im. W. Bartoszewskiego) do km ok. 1+200 obejmuje obszary, które stanowią tereny nieużytkowane, porośnięte drzewami w wieku od kilku do ok. 50 lat oraz obszary ogrodów działkowych, w tym powierzchnie nieużytkowane, gdzie był możliwy spontaniczny wzrost roślinności. Obszar ten był historycznie w całości

wylesiony i użytkowany rolniczo. Skład gatunkowy od początku odcinka do km ok. 0+800, prócz najczęściej występujących na całej trasie gatunków, wzbogacony jest gatunkami pochodzącymi z nasadzeń. Na tym odcinku wyróżnia się obszar w rejonie od km ok. 0+850 do km ok. 1+100, który w przeszłości stanowił łąkę, ale rezygnacja z gospodarowania umożliwiła naturalny wzrost lasu olszowego o charakterze zbiorowiska olsowego.

W zdecydowanej większości inwentaryzowanego terenu stwierdzono siedliska związane z działalnością człowieka, niewielki procent stanowiły siedliska pochodzenia naturalnego. Zbiorowiska antropogeniczne stwierdzone na monitorowanym terenie można podzielić zasadniczo na cztery grupy: zbiorowiska drzew i krzewów, grunty orne, zbiorowiska trawiaste oraz zbiorowiska synantropijne na terenach zajmowanych przez infrastrukturę miejską. Zbiorowiska naturalne lub półnaturalne występowały fragmentarycznie w postaci podmokłego lasu (olsu) oraz zbiorowisk trwałych użytków zielonych (łąk). Nie stwierdzono gatunków roślin objętych ochroną.

Na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono występowanie dwóch gatunków płazów: ropucha szara *Bufo bufo* (okolice km ok. 0+900) i żaba trawna *Rana temporaria* (okolice km ok.: 1+000, 4+200) oraz dwóch gatunków gadów: jaszczurka zwinka *Lacerta agilis* (okolice km ok.: 0+900, 1+500, 2+100) i zaskroniec zwyczajny *Natrix natrix* (okolice km ok. 0+900). Badany teren nie stanowi ważnego miejsca występowania herpetofauny, występuje tu stosunkowo niewielka liczba zbiorników i miejsc będących potencjalnymi obszarami rozrodu płazów. Niewielkiemu przekształceniu lub częściowej likwidacji ulegną potencjalne miejsca bytowania płazów - rozlewisko i rów odprowadzający nadmiar wody ze zbiornika retencyjnego, rozlewisko wiosenne przy halach sportowych, rów melioracyjny i małe zabagnienie pomiędzy ul. Morelową, a torowiskiem kolejowym. Zgodnie z dokumentacją, podczas kontroli w kwietniu 2024 r. wszystkie rozlewiska (zarówno po północnej stronie planowanej drogi – gdzie funkcjonuje obecnie ul. Chmury w km ok. 4+400, jak też w rejonie km ok. 1+300 i ok. 1+200 były już suche (nastąpiła infiltracja bądź odparowanie wody). Również kontrole w sierpniu 2024 nie wykazały utrzymywania się wody. Woda utrzymywała się w jednym rowie.

W odniesieniu do ssaków wskazano, iż w trakcie trzech wizyt terenowych stwierdzono występowanie 11 gatunków ssaków, takich jak jeleń szlachetny *Cervus elaphus*, sarna *Capreolus capreolus*, dzik *Sus scrofa*, zając szarak *Lepus europaeus*, bóbr europejski *Castor fiber*, wiewiórka pospolita *Sciurus vulgaris*, lis *Vulpes vulpes*, borsuk *Meles meles*, jeż wschodni *Erinaceus roumanicus*. Stwierdzono występowanie 42 lęgowych lub prawdopodobnie lęgowych gatunków ptaków, w tym trzy łowne. Stwierdzone podczas inwentaryzacji gatunki ptaków, to głównie gatunki pospolite, liczne i bardzo liczne w skali kraju, które są charakterystyczne dla miejsc przekształconych przez człowieka - mozaiki terenów zabudowanych, przemysłowych, rolniczych oraz gruntów porolnych z naturalną sukcesją. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z likwidacją zbiorników i oczek wodnych.

Celem zminimalizowania barierowego oddziaływania drogi na zwierzęta (głównie małe), dwa przepusty na ciekach/rowach zostaną dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt – P1 w km ok. 0+980 oraz P2 w km ok. 1+475. W km ok. 3+660 projektuje się przejście dla zwierząt małych i średnich zintegrowane z drogą dla rowerów i pieszych (wiadukt W3). Pas przejścia (terenu dostępnego dla zwierząt) będzie miał szerokość około 15 m. W rejonach zbiorników retencyjno – oczyszczających ZB2 i ZB3

planowane są przejścia dla małych zwierząt PZ1, PZ2 i PZ3. Dojścia do przejść zostaną utrzymane jako powierzchnie biologicznie czynne. Wejścia zostaną obustronnie obsadzone szpalerem krzewów o długości od kilku do kilkunastu metrów i szerokości 1 m, wyznaczonym ukośnie (tak, aby tworzyć zwężający się korytarz) do osi jezdni. Krzewy będą dobrane spośród gatunków szybko rosnących (leszczyna, wierzby, czarny bez) o wysokości co najmniej 5 m. Teren przylegający do drogi w rejonie przepustu zintegrowanego z przejściem P1 przeznaczony jest obustronnie do zachowania istniejącej zieleni wysokiej i do wprowadzenia dodatkowych nasadzeń. Ze względu na ograniczoną dostępność terenu w rejonie przepustu P2 wielkość nasadzeń będzie niewielka. Nasadzenia szpalerów krzewów w rejonie przejścia pod wiaduktem W3 przecięte będą dojazdami rowerowymi i chodnikami.

Na terenach w obrębie pasa drogowego oraz w jego sąsiedztwie, zaplanowano potencjalne obszary, na których mogą zostać wykonane nasadzenia drzew i krzewów. W obrębie tych obszarów, areał porośnięty jest fragmentarycznie drzewami i krzewami. Nowe nasadzenia będą uzupełnieniem roślinności istniejącej. Nasadzenia planowane są na powierzchniach dostępnych w obrębie pasa drogowego, w miejscach niekolidujących z planowanym zagospodarowaniem, w tym również z sieciami infrastruktury podziemnej. Przy planowaniu nasadzeń uwzględnione zostaną również wymagane odległości od jezdni oraz od pasa linii kolejowej. Nasadzenia mogą zostać również wykonane poza pasem drogowym na działkach będących własnością Gminy Miasta Rzeszów i ewentualnie Skarbu Państwa. Nasadzenia planowane są do wykonania z wykorzystaniem odmian dostosowanych parametrami wzrostu spośród gatunków potencjalnie naturalnie występujących na obszarze inwestycji. Liczba drzew i krzewów do nasadzeń rekompensujących wycinkę została ustalona w następujący sposób: za drzewa do 10 cm średnicy – 1 sadzonka, powyżej 10 cm: 2 sadzonki za 1 wycinane oraz 1 krzew za 10 m² krzewów usuwanych. Krzewy, które sadzone będą bliżej jezdni i innej infrastruktury, umiejscowione będą gęściej i mogą być sadzone w szpalerach. Rozstaw drzew będzie dopasowany do infrastruktury oraz do istniejących drzew i krzewów. Nasadzenia będą wykonywane zgodnie z zaleceniami wykwalifikowanego specjalisty np. leśnika posiadającego odpowiednie doświadczenie, zgodnie z projektem nasadzeń. Optymalny wiek sadzonek to ok. 2-4 lata. Po posadzeniu, sadzonki muszą zostać zabezpieczone przed uszkodzeniami przez zwierzęta (np. przez wykorzystanie repelentów) oraz przed wyłamaniami (np. osłony i palikowanie). Nasadzenia najlepiej przeprowadzić w okresie jesieni, zgodnie z sztuką ogrodniczą. W zależności od warunków atmosferycznych, zakres pielęgnacji do pełnego ukorzenienia może obejmować konieczność podlewania. Wykonawca musi udzielić odpowiedniej gwarancji i w przypadku wypadania poszczególnych sadzonek, musi je uzupełnić.

Mając na uwadze rodzaj, charakter i usytuowanie przedsięwzięcia, oraz wskazane warunki jego realizacji, stwierdza się, iż nie będzie ono w sposób znaczący oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz na obszary wchodzące w skład sieci obszarów Natura 2000, w tym na przedmioty i cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, jego integralność oraz spójność sieci Natura 2000. Stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym oceny oddziaływania, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

7. Nawiązując do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły teren

przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie zlewni dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- „Mrowla” o kodzie RW20001022669, typ PNp (potok lub strumień nizinny piaszczysty), będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód ($HIR \leq 0,40$ oraz wyznaczenie jako SZCW w poprzednim cyklu planistycznym), w złym stanie i zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzony wskaźnik: azot amonowy; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, stan chemiczny poniżej dobrego dla złagodzonego wskaźnika benzo(a)piren(w) oraz dobry stan chemiczny dla pozostałych wskaźników. Omawiana JCWP nie została przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, fosfor ogólny. Ponadto dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: azot amonowy, benzo(a)piren(w). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. PL.ZIPOP.1393.RP.1203 rezerwat przyrody Bór, PL.ZIPOP.1393.RP.1457 rezerwat przyrody Zabłocie, PL.ZIPOP.1393.OCHK.179 Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu, PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB180005.B obszar Natura 2000 Puszcza Sandomierska, PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB180043.H obszar Natura 2000 Mrowle Łąki, PL.ZIPOP.1393.PP.1816063.1410 pomnik przyrody Czarny Staw, PL.ZIPOP.1393.UK.1816122.165 użytek ekologiczny Trzciana Olszyny.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane poza ww. obszarami chronionymi.

- „Wisłok od zb. Rzeszów do Starego Wisłoka” o kodzie: RW200011226739, typ RzN (rzeka nizinna), będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód ($HIR \leq 0,40$ oraz wyznaczenie jako SZCW w poprzednim cyklu planistycznym), w złym stanie i zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisłok w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisłok w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej) oraz dobry stan chemiczny. Dla przedmiotowej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźnika IO. Zlewnia ww. JCWP nie została zaliczona do obszarów chronionych, wyznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz nie została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Teren przedsięwzięcia znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie GW2000153, będącej monitorowaną częścią wód, w dobrym stanie

ilościowym i chemicznym oraz niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest zachowanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego, bez derogacji. Omawiana JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych wyznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Ponadto teren objęty inwestycją znajduje się poza terenami narażonymi na niebezpieczeństwo wystąpienia powodzi oraz poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych. Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane również poza ujęciami wód i wyznaczonymi dla nich strefami ochronnymi, a także poza terenami zmeliorowanymi.

W ramach analizowanego zamierzenia zaplanowano przebudowę rowów poprzez budowę przepustów w km ok. 0+980 (P1) oraz km ok. 1+475 (P2). Rów R1 kolidujący z projektowaną drogą na długości ok. 66 m zostanie przebudowany w celu uzyskania przebiegu prostopadłego do osi drogi. Rów R2 kolidujący z projektowaną drogą przebudowany będzie w celu uzyskania przebiegu prostopadłego do osi drogi. Długość odcinka przebudowy wyniesie ostatecznie ok. 100 m. Na długości ok. 70 m rów zostanie zlikwidowany.

Rów R1 na wlocie i wylocie przepustu P1 oraz rów R2 na wlocie i wylocie przepustu P2 zostanie umocniony. Projektowany przepust P1 stanowić będzie żelbetowa konstrukcja z prefabrykatów (dwudzielna). Przepust zwieńczony będzie żelbetową płytą zespalającą z wykształconymi wspornikami pod płyty przejściowe. Dno i skarpy wlotu i wylotu z przepustu umocnione będą płytami ażurowymi. Projektowany przepust P2 stanowić będzie żelbetowa konstrukcja z prefabrykatów (dwudzielna). Dno i skarpy wlotu i wylotu z przepustu umocnione będą płytami ażurowymi. W celu utrzymania nasypu drogowego w miejscach gdzie występują ograniczenia w zajętości terenu zaprojektowano konstrukcje oporowe o długości określonej w dokumentacji projektowej.

Zakres inwestycji nie obejmuje ingerencji w koryta cieków naturalnych w związku z wykonywaniem wylotów projektowanej kanalizacji deszczowej. Czas prowadzenia prac z wykorzystaniem sprzętu ciężkiego w obrębie doliny rzecznej zostanie ograniczony do minimum. W ramach prac nie będą likwidowane zbiorniki wodne.

Zaplecze budowy, miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych zorganizowane będą na powierzchni utwardzonej (np. poprzez utwardzenie podłoża za pomocą płyt betonowych bądź uszczelnienie za pomocą geomembrany), poza terenami o płytkim zaleganiu wód gruntowych oraz terenami, gdzie mogą stagnować wody opadowe lub roztopowe, a także w oddaleniu od wód powierzchniowych (rowów). Okresowe płytkie zaleganie wód stwierdzono w rejonie km od ok. 1+000 do ok. 1+250. Minimalna odległość zapleczy budowy od ww. terenów wynosić będzie 100 m. Ponadto na działce nr ew. 1828/2, gmina Świlcza, obręb Rudna Wielka zlokalizowana jest studnia 9810220-Świlcza nr 2, o głębokości 19 m, zaopatrująca wodociąg w gminie Świlcza. Studnia posiada wygradzoną strefę ochrony bezpośredniej, zlokalizowaną w odległości 220 m od projektowanego pasa drogowego drogi głównej w km ok. 4+600. Studnia 9810239-Świlcza nr 1 o głębokości 21,5 m, zaopatrująca wodociąg w gminie Świlcza, zlokalizowana jest natomiast na działce nr ew. 1609/2, gmina Świlcza, obręb Świlcza. Studnia również posiada wygradzoną strefę ochrony bezpośredniej, zlokalizowaną w odległości 350 m od projektowanego pasa drogowego drogi głównej w km ok. 4+860. Wody opadowe lub roztopowe odprowadzone z przedmiotowych powierzchni przed odprowadzeniem do środowiska będą oczyszczone ze względu na potencjalną możliwość występowania

zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych. W trakcie prowadzenia prac budowlanych na terenie budowy nie będą podejmowane prace związane z konserwacją sprzętu budowlanego. Zorganizowane zostaną stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego, o takich zabezpieczeniach, które wyeliminują możliwość przedostania się produktów ropopochodnych do ziemi i wód – na powierzchniach szczelnych i utwardzonych z odprowadzaniem wód opadowych do kanalizacji deszczowej, za pośrednictwem separatora substancji ropopochodnych. Magazynowanie paliwa odbywać się będzie w szczelnych dedykowanych przewoźnych pojemnikach, które zostaną umiejscowione na utwardzonym podłożu, w obszarze skanalizowanym. Podczas prac budowlanych używany będzie sprzęt sprawny technicznie, przestrzegana będzie instrukcja obsługi poszczególnych urządzeń. Wykonawca robót budowlanych będzie posiadać sorbenty do wychwytywania ewentualnie wyciekłych substancji ropopochodnych. Na placu budowy będzie się znajdować przenośna wanna wychwytywa lub kuweta.

Należy przewidzieć odwodnienie terenu budowy na etapie realizacji robót. Sposób odwodnienia wykopów na terenie przedsięwzięcia, w tym metoda odwodnienia, sposób oczyszczenia wód, czy też odbiornik wód z wykopów, zostaną ustalone przez Wykonawcę robót przed rozpoczęciem budowy. Ze względu na stwierdzone występowanie wód podziemnych na głębokości mniejszej niż 2 m może wystąpić konieczność czasowego odwodnienia wykopów w rejonie km ok. 1+000 do 1+100 oraz w rejonie km ok. 2+400. Na trasie planowanej drogi nie występują miejsca, gdzie konieczne będzie trwałe odwodnienie korpusu drogowego. Wykonawca uzyska wszelkie stosowne zgody i pozwolenia na odprowadzenia wód z wykopów. Podczas realizacji prac związanych z odwadnianiem wykopów należy mieć na względzie zakazy wynikające z art. 234 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Woda na potrzeby realizacji przedsięwzięcia będzie pobierana z sieci wodociągowej lub dowożona beczkowozami. Wody zużyte do prób szczelności sieci wodociągowej i gazowej zostaną odpompowane i odprowadzane do kanalizacji sanitarnej. Na potrzeby socjalno-bytowe woda będzie pobierana z sieci wodociągowej. W miejscach gdzie sieć wodociągowa zlokalizowana będzie poza terenem budowy wówczas woda będzie dowożona w cysternach.

W fazie realizacji inwestycji, na terenie zaplecza technicznego powstawać będą ścieki bytowe (przenośne sanitariaty, kontenery zaplecza socjalnego). Ścieki te będą okresowo (w miarę potrzeb) odbierane i wywożone do oczyszczalni ścieków przez uprawnione podmioty.

Projektowany odcinek drogi będzie odwadniany poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych oraz podłużnych jezdni. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą istniejące i planowane kanały deszczowe. Wzdłuż planowanego odcinka nie przewiduje się budowy rowów. Niemniej jednak na przebiegu drogi planowane są muldy mające na celu zapobieganie spływowi wód z pasa drogowego na przyległe tereny. Muldy planuje się przy drogach dojazdowych oraz przy drodze głównej, po lewej i/lub po prawej stronie. Niezależnie od wybranego rozwiązania projektowego tj. dwóch osobnych obiektów lub jednego długiego wiaduktu (estakady), wody opadowe i roztopowe z powierzchni obiektów/u zostaną odprowadzone do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Wody opadowe lub roztopowe projektowanej drogi odprowadzane będą do istniejącego i projektowanych zbiorników retencyjnych, docelowo do cieków naturalnych, tj.: rzeki

Mrowla (zlewnia drogi od km ok. 3+020 do ok. 5+920), rzeki Przyrwa (zlewnia ul. Krakowskiej) i rzeki Wisłok (od ok. 0+000 do ok. 3+020).

Odbiornikami wód opadowych lub roztopowych z poszczególnych zlewni będą:

- dla odcinka drogi od km ok. 0+000 do km ok. 3+020 (ze zbiornikami ZB1 i ZB2),
- rzeka Wisłok;
- dla odcinka drogi od km ok. 3+020 do km ok. 5+920 (ze zbiornikami ZB3, ZBistn., ZB4),
- rzeka Mrowla,
- dla odwodnienia pętli autobusowej oraz zatoki do kontroli i ważenia pojazdów
- rzeka Mrowla,
- dla projektowanego przedłużenia ul. Technologicznej w na odcinku w km ok. 0+000
- ok. 0+464 (w rejonie km drogi głównej 2+100) - rzeka Wisłok,
- dla przebudowywanego odcinka ul. Krakowskiej (kanały biegnące w kierunku wschodnim) - rzeka Mrowla,
- dla przebudowywanego odcinka ul. Krakowskiej (kanały biegnące w kierunku S19)
- rzeka Przyrwa,
- w rejonie włączenia projektowanej drogi DJ-2.3 klasy D oraz drogi klasy G do ul. Miłocińskiej - rzeka Wisłok.

Ze względu na szacowane przekroczenia wartości dopuszczalnej stężeń zawiesiny ogólnej w wodach odprowadzanych z całego odcinka planowanej drogi (powyżej 100 mg/l), zastosowane zostaną urządzenia oczyszczające wody w postaci zbiorników retencyjno-oczyszczających lub osadników. Ze względu na prognozowaną ponadnormatywną zawartość węglowodorów ropopochodnych (15 mg/l) na odcinku pomiędzy projektowanymi skrzyżowaniami drogowymi oznaczonymi jako SK1-SK2 oraz SK8 z ul. Krakowską i objęty projektem odcinek ul. Krakowskiej (odc. S19 – SK8 oraz SK8 - Wsch.), konieczne będzie zastosowanie dla przedmiotowego odcinka drogi urządzeń oczyszczających typu separator węglowodorów ropopochodnych. Ze względu na ochronę odbiorników przed przepełnieniem, które stanowią miejskie kanały deszczowe, zastosowane zostaną urządzenia retencyjne, którymi będą otwarte, ziemne z umocnionymi skarpami zbiorniki retencyjne.

Zbiornik ZB1 o funkcji retencyjno-oczyszczającej zlokalizowany zostanie w km ok. 0+119. Zbiornik ZB2 o funkcji retencyjno-oczyszczającej zlokalizowany zostanie w km ok. 1+900. Zbiornik ZB3 o funkcji retencyjno-oczyszczającej zlokalizowany zostanie w km ok. 3+820. Zbiornik ZBistn. o funkcji retencyjnej zlokalizowany jest w km ok. 4+400. Zbiornik ZB4 o funkcji retencyjnej zlokalizowany zostanie w km ok. 5+230.

Ostateczna liczba, lokalizacja i parametry zbiorników retencyjnych określone zostaną w pozwoleniu wodnoprawnym, które określi szczegółowe warunki w tym zakresie.

Spływ wód opadowych z dróg niższych klas włączanych do trasy głównej, skierowany będzie w kierunku projektowanej drogi GP i/lub G. Spływ z odcinka projektowanej ul. Technologicznej odprowadzany będzie planowanym kanałem deszczowym z włączeniem do istniejącego kanału deszczowego średnicy 1000 mm, przed włączeniem do istniejącego kanału zastosowany zostanie osadnik zawiesziny. Spływ z projektowanej pętli autobusowej oraz zatoki do kontroli i ważenia pojazdów realizowany będzie planowanym kanałem deszczowym, a przed włączeniem do projektowanego kanału odprowadzającego wody ze zbiornika ZB3 planuje się zastosować osadnik zawiesziny.

Na odpływie każdego ze zbiorników zaprojektowano regulator odpływu, celem zapobieżenia przeciążeniom hydraulicznym sieci kanalizacyjnych. Ponadto na dopływie każdego ze zbiorników zastosowano przelew awaryjny w postaci kanału. Przelew

awaryjny włączony zostanie do planowanej kanalizacji deszczowej za zbiornikiem. Zaplanowano zbiorniki typu otwartego w postaci konstrukcji ziemnej o ścianach i dnie umocnionych płytami żelbetowymi. Płyty żelbetowe ułożone zostaną na podsypce piaskowej. Umocnienie ścian zbiornika płytami zaprojektowano do poziomu maksymalnego napełnienia zbiornika. Ściany zbiornika powyżej płyt żelbetowych zostaną zahumusowane i obsiane mieszanką traw. Dna zbiorników zaprojektowane zostaną ze spadkiem 0,5%. W razie konieczności tj. wysokiego poziomu wód gruntowych w miejscu lokalizacji zbiornika, zbiornik będzie, dociążany np. warstwą betonu. Uszczelnienie dna i ścian zbiorników wykonane zostanie z użyciem geomembrany. Istniejący zbiornik ZBistn. przy ul. L. Chmury zostanie wykorzystany w planowanym systemie odwodnienia drogi, do pełnienia funkcji retencyjnej przez jego dostosowanie do przepustowości planowanych kanałów deszczowych oraz przepustowości odbiornika wód z drogi – planowanego kanału deszczowego.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i zasięg oddziaływania, a także wymienione wyżej działania minimalizujące wpływ tego zadania inwestycyjnego na środowisko uznano, że zamierzenie nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne. Jednocześnie, przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

8. Ze względu na lokalny charakter inwestycji oraz odległość od najbliższej granicy państwa (ponad 70 km), a także jej przewidywany zasięg oddziaływania na etapie eksploatacji uznano, że przedsięwzięcie nie będzie generowało oddziaływań o charakterze transgranicznym w żadnym komponencie środowiska.
9. Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, w tym siedliskach łąkowych oraz ujściach rzek.
10. Rozpatrywana inwestycja nie jest położona na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim oraz na obszarach górskich lub leśnych.
11. Planowane zamierzenie usytuowane będzie poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarami przylegającymi do jezior czy obszarami ochrony uzdrowiskowej. Inwestycja nie będzie naruszać interesów osób trzecich, nie będzie miała również wpływu na dobra materialne.
12. Trasa drogi prowadzona jest częściowo (na odcinku ok. 2,4 km) po śladzie istniejącej drogi (ul. Chmury), na pozostałym odcinku ok. 4 km po nowym śladzie. Niemniej trasa drogi wpasowana została w istniejącą infrastrukturę miejską. Planowane elementy w postaci wiaduktów/estakady nad ul. Warszawską i liniami kolejowymi prowadzone będą nad tymi ciągami komunikacyjnymi, zatem dotychczasowe przeznaczenie terenu w ich rejonie nie ulegnie zmianie, nie spowoduje też istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu, w związku z tym, nie zakłóci estetyki krajobrazu. Ewentualne niekorzystne oddziaływania na krajobraz występujące w trakcie prac budowlanych będzie w pełni odwracalne.
13. Rozpatrywane przedsięwzięcie usytuowane jest na obszarze (strefa miasto Rzeszów), na którym występowały przekroczenia standardów jakości powietrza, w zakresie poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM₁₀ i pyłu zawieszonego PM_{2,5} oraz poziomu docelowego ustalonego dla benzo(a)pirenu. Z uwagi na charakter, skalę

- i lokalizację inwestycji oraz zastosowane rozwiązania chroniące środowisko uznano, że nie będzie ona miała znaczącego wpływu na jakość powietrza w rejonie jej lokalizacji.
14. Oddziaływania związane z eksploatacją przedmiotowego zamierzenia, które będą miały wpływ na klimat, związane będą ze spalaniem paliw w pojazdach i emisją gazów cieplarnianych do atmosfery. Biorąc pod uwagę charakter i skalę rozpatrywanego przedsięwzięcia i zastosowane rozwiązania chroniące środowisko stwierdzono, że jego funkcjonowanie nie wpłynie znacząco na zmiany klimatu lokalnego i globalnego.
 15. Wariant wybrany do realizacji przy zastosowaniu przyjętych rozwiązań chroniących środowisko oraz warunków określonych w pkt II niniejszej decyzji będzie najkorzystniejszy z punktu widzenia ochrony środowiska oraz ze względów technicznych i ekonomicznych.

Mając na względzie powyższe, Prezydent Miasta Rzeszowa uznał, że w przedmiotowym przypadku nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i tym samym sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z tym, w toku prowadzonego postępowania nie było konieczności zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mowa w art. 79 ust. 1 ustawy OOS.

Pismem z dnia 25 lipca 2024 r., Inwestor zwrócił się o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, z uwagi na ważny interes społeczny. W uzasadnieniu swojego wniosku wskazał, iż planowana droga ma na celu przeniesienie części ruchu z centrum miasta z rejonu zabudowy mieszkaniowej i zapewnienie dostępu dla rozwijającej się strefy przemysłowej. Budowa przedmiotowej drogi pozwoli na odciążenie istniejących tras. Szczególne znaczenie ma zmniejszenie ruchu na arteriach relacji wschód – zachód, które są problematyczne bardziej niż drogi północ – południe w Rzeszowie ze względu na przeprawy mostowe po wschodniej stronie inwestycji (przez rzekę Wisłok). Inwestycja zapewni większe wykorzystanie istniejącego mostu Mazowieckiego na północnych obrzeżach miasta, a tym pośrednio – częściowe odciążenie cykliczne zakorkowanych innych przepraw przez rzekę Wisłok. Budowa drogi komunikującej strefę przemysłową umożliwi dodatkowo przeniesienie znaczącej części ruchu ciężarowego z dróg w strefie mieszkalnej. Nadmierna i narastająca kumulacja ruchu pojazdów w centralnej części miasta powoduje szereg negatywnych oddziaływań i uciążliwości, poczynając od wydłużenia czasu przejazdu, poprzez zwiększony poziom emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji akustycznych (co przedkłada się na zdrowie mieszkańców), aż po nadmierną presję na stan techniczny dróg i położonej przy drogach zabudowy objawiająca się w przyspieszonym tempie degradacji nawierzchni i stanu technicznego dróg.

Po przeanalizowaniu ww. pisma organ stwierdził, że rozwój układu komunikacyjnego na obszarze, na którym postępuje zabudowa mieszkaniowa jest niezbędny do zapewnienia bezpiecznego i płynnego ruchu pojazdów, ale także zapewnienia bezpieczeństwa innych użytkowników dróg, takich jak pieszych czy rowerzystów, zapewniając jednocześnie dostęp do rozwijającej się strefy przemysłowej. Poprawie ulegnie dostępność komunikacyjna tego regionu, poprzez skrócenie czasu jazdy i zapewnienie właściwych warunków podróży, przy jednoczesnym uwzględnianiu wymogów ochrony środowiska.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie art. 108 § 1 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Stosownie do w/w przepisu decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

W związku z realizacją inwestycji wykraczającej poza teren Gminy Miasto Rzeszów na podstawie art. 75 ust. 4 ustawy OOŚ Prezydent Miasta Rzeszowa pismem z dnia 11 marca 2025 r., znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC zwrócił się do Wójta Gminy Świlcza z prośbą o wydanie opinii dotyczącej warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia. Postanowieniem z dnia 18 marca 2025 r., znak: RGP.6220.9.2024. Pismo: 863.2025.W Wójt Gminy Świlcza zaopiniował pozytywnie warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, tj. w dniu 20 marca 2025 r., pismem znak: KŚ-K-O.6220.17.2024.EOC Prezydent Miasta Rzeszowa, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, zawiadomił strony prowadzonego postępowania o zakończeniu zbierania materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie i o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. W ustawowym terminie 7 dni od dnia doręczenia powyższego zawiadomienia nie zostały wniesione żadne uwagi i wnioski.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma charakteru samoistnego, co oznacza, iż wyłącznie na jej podstawie żadne przedsięwzięcie nie może zostać zrealizowane. Jest to bowiem decyzja wstępna określająca jedynie pewien zakres uwarunkowań dla określonych przedsięwzięć.

W przypadku gdy realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością złamania przepisów o ochronie gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów, niezbędne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Informacja o niniejszej decyzji umieszczona została w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 ustawy OOŚ niniejsza decyzja zostaje udostępniona na okres 14 dni na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Rzeszowa (bip.erzeszow.pl) w dniu 17 kwietnia 2025 r.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 71 ust.1 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 z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.
2. Na podstawie art. 84 ust. 2 ww. ustawy integralną częścią niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia stanowiąca opis planowanego zamierzenia.
3. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy OOŚ oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ww. ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
4. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia, o którym mowa w pkt. 3 może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu, o którym mowa w pkt. 3, od organu, który wydał decyzję

o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienie, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy.
6. Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Rzeszowie, ul. Miedziana 4a, 35 - 102 Rzeszów, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Rzeszowa w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.
7. Zgodnie z art. 127a § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r., poz. 572) przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Prezydenta Miasta Rzeszowa. Na podstawie § 2 ww. ustawy z dniem doręczenia Prezydentowi Miasta Rzeszowa oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Od niniejszej decyzji nie pobrano opłaty skarbowej
na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r.
o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2023 r. poz. 2111, z późn. zm.)

Z up. Prezydenta Miasta Rzeszowa
Kierownik Oddziału
Klimatu i Środowiska

Agata Szpiech
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pan Przemysław Dumański – pełnomocnik Prezydenta Miasta Rzeszowa.
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 KPA – tablica ogłoszeń Wydziału Klimatu i Środowiska Urzędu Miasta Rzeszowa, ul. Rynek 7 (parter – korytarz), elektroniczna tablica ogłoszeń Urzędu Miasta Rzeszowa, Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Rzeszowa, miejsce planowanego przedsięwzięcia.
3. Wójt Gminy Świlcza zgodnie z art. 74 ust 3aa ustawy OOŚ – celem umieszczenia na stronie Biuletynu Informacji Publicznej lub dokonania publicznego ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty.
4. KŚ-K-O - a/a.

Do wiadomości:

1. Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie, ul. Targowa 1, 35-064 Rzeszów.
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie.
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rzeszowie .
4. Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Krośnie.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

**„Budowa drogi wraz z wiaduktem (nad ul. Warszawską i torami kolejowymi)
od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej” na terenie Gminy Miasto Rzeszów
oraz Gminy Świlcza**

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na budowie drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP) i/lub drogi głównej (G) o długości około 6,4 km łączącej ul. Warszawską z ul. Krakowską w Rzeszowie. Droga posiadała będzie cztery pasy ruchu po dwa w obu kierunkach, kategorii ruchu KR5. Na trasie zaprojektowano 8 skrzyżowań z ruchem okrężnym. Drodze głównej towarzyszyć będą dodatkowe jezdnie zapewniające dojazd do posesji oraz drogi podporządkowane, pozwalające na włączenie do istniejących dróg. Przy drodze planowane są zatoki autobusowe oraz chodniki, ścieżki rowerowe oraz drogi dla pieszych i rowerów na całej długości drogi dwujezdniowej oraz na fragmentach dodatkowych jezdni i drogach podporządkowanych. W ramach budowy planowanej drogi przewidziano również realizację pętli autobusowej oraz stanowiska kontroli i ważenia pojazdów, zbiorniki retencyjne, przebudowę rowów poprzez budowę przepustów, wiadukty lub estakadę i przejścia dla zwierząt. W rejonie dwupoziomowego skrzyżowania z linią kolejową nr 91 zaplanowano miejsca postojowe dla pasażerów korzystających z transportu kolejowego. Droga będzie oświetlona.

Początkowy odcinek projektowanego przedsięwzięcia (o długości około 720 m), od istniejącego skrzyżowania z ruchem okrężnym (SK-1 - ronda im. W. Bartoszewskiego) do planowanego skrzyżowania SK-2 przebiegał będzie w kierunku zachodnim. Na początkowym odcinku droga planowana jest w sąsiedztwie istniejącego budynku mieszkalnego, który planowany jest do rozbiórki. Planowana jest tu również lokalizacja zbiornika retencyjnego na wody opadowe. W odległości około 150 m od ww. skrzyżowania, inwestycja przecinać będzie pas drogowy ulicy Warszawskiej, wzdłuż której przebiega linia kolejowa nr 71 Ocice – Rzeszów Główny. Następnie droga na odcinku około 180 m przecinać będzie teren ogródków działkowych oraz teren zadrzewiony (drzewa i krzewy na terenie ruderalnym byłych ogrodów działkowych), linię kolejową nr 91 Kraków - Medyka. Pokonanie wymienionych przeszkód zaplanowano w formie dwóch niezależnych konstrukcji (wiadukt W1 oraz wiadukt W2), lub budowę jednej estakady W1A. Dalszy odcinek, za linią kolejową nr 91 do skrzyżowania SK-2 przebiegać będzie przez teren posesji ze zlokalizowanymi niewielkimi obiektami przemysłowymi, otoczonych działkami nieużytkowanymi, porośniętymi roślinnością zielną oraz kępami drzew i krzewów. Na tym odcinku konieczna będzie rozbiórka kolidującego obiektu magazynowo – biurowego. Planowana droga przebiegać będzie na tym odcinku w odległości 100-150 metrów od obszarów rozproszonej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy wielorodzinnej – zlokalizowanej przy ul. Miłocińskiej.

Skrzyżowanie SK-2 zmieni przebieg drogi głównej w kierunku północnym. Ze skrzyżowania wyprowadzone będą dojazdy do ul. Miłocińskiej, jako przedłużenie pierwszego odcinka oraz dojazd prostopadły w kierunku południowym, gdzie istnieje rezerwa terenu w celu przyszłej budowy drogi w kierunku istniejącej Al. Gen. L. Okulickiego. W ramach inwestycji zaplanowano również w sąsiedztwie skrzyżowania SK-2 budowę dróg dojazdowych do ogrodów działkowych z istniejącej ul. Morelowej. Od ul. Miłocińskiej od strony północno – wschodniej skrzyżowania planuje się drogę dojazdową od ul. Miłocińskiej, a w przypadku budowy wiaduktów planuje się drogę dojazdową do terenów ogródków działkowych. Skrzyżowanie SK-2 planowane jest w obszarze, na którym znajdują się ogrody działkowe oraz zadrzewione pasy terenu. Dalszy odcinek drogi głównej (stopniowo obierając kierunek północno - zachodni), na odcinku około 250 m wytyczony został przez obszar, który jest zagospodarowany w formie ogrodów działkowych. Dalej, po przekroczeniu lokalnego rowu droga przebiegać będzie na odcinku około 250 m przez obszar porośnięty drzewami i krzewami o charakterze lasu olsowego, aż do położonego na trasie obiektu sportowego (korty tenisowe). Na tym odcinku droga planowana jest również w sąsiedztwie domów jednorodzinnych przy ul. Morelowej, z których najbliższy położony jest w odległości około 30 m od planowanej krawędzi jezdni. Dalszy odcinek planowanej drogi o długości około 700 m przebiegać będzie wzdłuż linii kolejowej nr 91, a następnie skręcać będzie w kierunku zachodnim i po dalszych około 350 m, za skrzyżowaniem SK-3 (w km około 2+250) dochodzi do obszaru istniejącej zabudowy magazynowo – produkcyjnej. Na tym odcinku droga planowana jest przez obszar o charakterze półnaturalnym. Trasa przecina działki tworzące mozaikę, których część jest w użytkowaniu rolniczym i stanowi grunt orny, bądź łąkę, a część jest odłogowana od kilku do około 20-30 lat. Dalej droga (od km około 1+500 do planowanego SK-3) przebiegać będzie polami i terenami zadrzewionych ugorów. Od skrzyżowania SK3 w kierunku południowo – zachodnim prowadzona będzie droga stanowiąca przedłużenie istniejącej ul. Technologicznej. Ten odcinek drogi, w rejonie połączenia z ul. Technologiczną przebiegać będzie w sąsiedztwie istniejącej i planowanej zabudowy jednorodzinnej ul. Cynamonowej i ul. Miłocińskiej, gdzie najbliższy budynek znajdzie się w odległości około 26 m od planowanej jezdni jednojezdniowej oraz około 16 m od docelowej drogi dwujezdniowej. Przed skrzyżowaniem SK-3, między drogą główną, a planowaną w kierunku południowo – wschodnim drogą dojazdową, przewiduje się budowę zbiornika retencyjnego na wody opadowe, na powierzchni w większości nieużytkowanej z występującymi rozproszonymi drzewami i krzewami a częściowo stanowiącej pole orne. Na dalszym odcinku o długości około 700 m droga planowana jest wzdłuż pasa terenu przebiegającego między obszarami nowej zabudowy przemysłowej i magazynowej, a dalej (na odcinku około 550 m) zabudowa występuje tylko po stronie południowej, natomiast po północnej planowany pas drogowy przebiega przez i sąsiaduje z działkami użytkowymi rolniczo lub ugorowanymi, w tym (w przypadku działek ugorowanych od wielu lat) z porośniętymi drzewami i krzewami pochodzącymi z samosiewu. Teren ten planowany jest pod zabudowę przemysłowo – magazynową. Wspomniany pas terenu, po którym przebiegać będzie droga, stanowi na części przebiegu obszar porośnięty roślinnością corocznie koszoną, a dalej obszar porośnięty brzozą z samosiewu (w wieku kilkunastu lat), a także przecina obszar dwóch działek porośniętych drzewami i krzewami. W km około 2 + 820 zaplanowano skrzyżowanie SK-4. Dalej planowana droga o długości około 220 m (od km około 3+500) przebiegać będzie w terenie, który stanowią działki użytkowane jako pola orne oraz nieużytki, zarówno porośnięte wyłącznie roślinnością zielną, jak też zadrzewione.

W km około 3+660 zaplanowano budowę zintegrowanego przejścia dla zwierząt średnich z drogą dla rowerów i pieszych. Jest to miejsce optymalne na wykonanie przejścia ze względu na fakt, iż obniżenie terenu ciągnie się zarówno w kierunku południowym do ul. Technologicznej, jak też północnym – do linii kolejowej. Dalszy odcinek planowanej drogi o długości około 330 m, do istniejącej ul. Ceramicznej przecinać będzie teren gruntów ornych. Po południowej stronie tego odcinka planowany jest zbiornik retencyjny na wody opadowe. Przy skrzyżowaniu SK-5 planowana jest pętla autobusowa. Teren pętli autobusowej planowany jest częściowo w obrębie gruntów ornych, częściowo na terenie działek nieużytkowanych, porośniętych młodymi drzewami i krzewami lub zaroślami roślin zielnych, głównie nawłocią. Po stronie południowej występują powierzchnie, w obrębie których prowadzone są obecnie wstępne prace związane z lokalizacją obiektów przemysłowych. Od skrzyżowania SK-5 w kierunku północnym projekt obejmuje fragment istniejącej drogi powiatowej w kierunku miejscowości Rudna Wielka. Od skrzyżowania SK-5, aż do ulicy Krakowskiej, trasa projektowanej drogi głównej jest zbieżna z istniejącą ulicą L. Chmury. Istniejąca jezdnia dwupasmowa zostanie wykorzystana jako jezdnia (lewa) planowanej drogi głównej. Po stronie prawej (północno – zachodniej) istnieje rezerwa terenu w pasie drogowym, w związku z czym zajęcie terenu nowych działek będzie nieznaczne. Infrastruktura w postaci drogi głównej oraz drogi dojazdowej planowana jest w obrębie pasa terenu przyległego do istniejącej jezdni ul. Chmury. Na całym odcinku od skrzyżowania SK-5 i obszaru pętli autobusowej do istniejących obiektów przemysłowo – magazynowych (km około 4+980), w sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego po prawej stronie drogi występują tereny porolne i (na pojedynczych działkach) rolne. Od skrzyżowania SK-3 droga biegnąca będzie w kierunku zachodnim, za skrzyżowaniem SK-5 skręcać będzie na południowy zachód, a następnie, w okolicach km 5+000 zmieni kierunek na południowy. W km około 4+320 zaprojektowano skrzyżowanie SK-6, od którego biegnie droga ul. Inwestycyjna, której dojazd do skrzyżowania objęty jest projektem. Na odcinku od km około 4+980 do 5+560, po prawej stronie drogi występuje zabudowa przemysłowa i magazynowa, natomiast pas terenu planowany pod lokalizację elementów drogi stanowi w większości teren nieutwardzony podlegający regularnemu koszeniu. Od km około 5+560 po stronie prawej planowana droga przebiegała będzie w sąsiedztwie pola uprawnego (około 150 m), posesji z domem mieszkalnym i budynkiem gospodarczym na długości około 65 m (w km 5+770 i 5+805 które podlegać będą rozbiórce ze względu na konieczność lokalizacji infrastruktury drogowej) oraz obszaru podlegającego koszeniu. Po stronie lewej (południowej), od skrzyżowania SK-5 do SK-6 droga przebiegała będzie przez teren nieużytkowany przeznaczony pod zabudowę przemysłową. Za SK-6 znajduje się zbiornik retencyjny na wody opadowe i dalej, na długości około 300 m podobny nieużytkowany teren, przeznaczony pod zabudowę przemysłową. Następnie, do skrzyżowania SK-7 w km około 5+300, znajduje się zabudowa przemysłowa i magazynowa. Na odcinku od około km 4+700 do około 5+300 równoległe do jezdni drogi głównej planowana jest droga dojazdowa. Droga ta zostanie skomunikowana z drogą główną za pośrednictwem projektowanej równoległej do drogi głównej (w odległości około 150 m) drogi dojazdowej oraz wyprowadzonej ze skrzyżowania SK-7 (w km 5+300 drogi głównej) drogi lokalnej – ulicy Łanowej. Ulica Łanowa to obecnie droga bez nawierzchni bitumicznej. Od skrzyżowania SK-7 do ul. Krakowskiej, wzdłuż drogi głównej przebiega jednojezdniowa droga dojazdowa o nawierzchni bitumicznej. Za drogą dojazdową ciągnie się równoległy do drogi pas drzew i krzewów. W odległości około 105 m od krawędzi jezdni i równoległe do drogi głównej znajduje się szeregową zabudowę jednorodzinną. W km około 5+610 drogi głównej, obustronnie planuje się włączenia dróg dojazdowych zapewniających komunikację dla

budynków zlokalizowanych w sąsiedztwie ul. L. Chmury, do których dojazd obecnie jest zapewniony z ul. Krakowskiej. Dalej, do ulicy Krakowskiej, po lewej stronie drogi znajdują się powierzchnie podlegające koszeniu lub nieużytkowane, a w km około 5+750 budynek mieszkalny jednorodzinny w odległości około 25 m od krawędzi projektowanej jezdni drogi głównej. W rejonie skrzyżowania z ul. Krakowską (istniejące skrzyżowanie skanalizowane zostanie zastąpione przez projektowane skrzyżowanie z ruchem okrężnym SK-8) po lewej stronie drogi znajdują się parterowe obiekty handlowe. Po lewej stronie drogi, od skrzyżowania SK-7 do skrzyżowania SK-8 znajduje się obszar zabudowy usługowej z dopuszczeniem usług. Przedsięwzięcie obejmuje również fragment ul. Krakowskiej o długości odcinka około 590 m łącznie, po obu stronach skrzyżowania. Wzdłuż ul. Krakowskiej zaprojektowano budowę dróg dojazdowych obustronnych. Przy objętym projektem fragmencie ul. Krakowskiej występuje zabudowa jednorodzinna i usługowa.

Realizacja planowanej drogi wymagała będzie przebudowy rowów poprzez budowę przepustów w km ok. 0+980 (P1) oraz km ok. 1+475 (P2). Rów R1 koliduje z projektowaną drogą w jej km ok. 0+990 (punkt w osi drogi). Rów zostanie przebudowany w celu uzyskania przebiegu prostopadłego do osi drogi, będzie to rów trawiasty o przekroju trapezowym. Kolidujący z projektowaną drogą w jej km ok. 1+500 (punkt w osi drogi) Rów R2 zostanie przebudowany w celu uzyskania przebiegu prostopadłego do osi drogi, będzie to rów trawiasty o przekroju trapezowym. Rów R1 na wlocie i wylocie przepustu P1 zostanie umocniony. Rów R2 na wlocie i wylocie przepustu P2 zostanie umocniony.

Projektowany przepust P1 w km drogi ok. 0+980 stanowić będzie żelbetowa konstrukcja z prefabrykatów (dwudzielna). Dno i skarpy wlotu i wylotu z przepustu umocnione będą płytami ażurowymi. Projektowany przepust P2 w km drogi ok. 1+475 stanowić będzie żelbetowa konstrukcja z prefabrykatów (dwudzielna). Dno i skarpy wlotu i wylotu z przepustu umocnione będą płytami ażurowymi.

W celu utrzymania nasypu drogowego w miejscach gdzie występują ograniczenia w zajętości terenu zaprojektowano konstrukcje oporowe o długości określonej w dokumentacji projektowej.

Zakres inwestycji nie obejmuje ingerencji w koryta cieków naturalnych w związku z wykonywaniem wylotów projektowanej kanalizacji deszczowej. Na trasie planowanej drogi nie występują miejsca, gdzie konieczne będzie trwałe odwodnienie korpusu drogowego.

Projektowana droga będzie odwadniana poprzez nadanie jej odpowiednich spadków poprzecznych oraz podłużnych jezdni. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą istniejące i planowane kanały deszczowe. Na przebiegu drogi planowane są muldy mające na celu zapobieganie spływowi wód z pasa drogowego na przyległe tereny. Muldy planuje się przy drogach dojazdowych, podporządkowanych oraz przy drodze głównej, po lewej i/lub po prawej stronie. Niezależnie od rozwiązania projektowego dwóch osobnych obiektów lub jednego długiego wiaduktu (estakady), wody opadowe i roztopowe z powierzchni obiektów zostaną zebrane i odprowadzone do projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe lub roztopowe projektowanej drogi odprowadzane będą do istniejącego i projektowanych zbiorników retencyjnych, docelowo do cieków naturalnych, tj.: rzeki Mrowla (zlewnia drogi od km ok. 3+020 do ok. 5+920), rzeki Przyrwa (zlewnia ul. Krakowskiej) i rzeki Wisłok (od ok. 0+000 do ok. 3+020).

Odbiornikami wód opadowych lub roztopowych z poszczególnych zlewni będą:

- dla odcinka drogi od km ok. 0+000 do km ok. 3+020 (ze zbiornikami ZB1 i ZB2), z włączeniem do istniejącego kanału deszczowego średnicy 1800 mm w rejonie

- ul. Warszawskiej, zlokalizowanego na południe od ronda im. W. Bartoszewskiego –
rzeka Wisłok;
- dla odcinka drogi od km ok. 3+020 do km ok. 5+920 (ze zbiornikami ZB3, ZBistn., ZB4),
z włączeniem do planowanego kanału deszczowego dla drogi powiatowej nr 1377R
na odcinku od granicy miasta Rzeszowa do pasa kolejowego linii kolejowej nr 91 –
rzeka Mrowla,
- dla odwodnienia pętli autobusowej oraz zatoki do kontroli i ważenia pojazdów
z włączeniem do projektowanego kanału deszczowego odprowadzającego wody
ze zbiornika ZB3 – rzeka Mrowla,
- dla projektowanego przedłużenia ul. Technologicznej w na odcinku w km ok. 0+000 –
ok. 0+464 (w rejonie km drogi głównej 2+100) z włączeniem do istniejącego kanału
deszczowego średnicy 1000 mm zlokalizowanego na działce nr 356/32 obręb 226
Miłocin – rzeka Wisłok,
- dla przebudowywanego odcinka ul. Krakowskiej (kanały biegnące w kierunku
wschodnim) z włączeniem do istniejących kanałów deszczowych średnicy 400 mm
zlokalizowanych wzdłuż ul. Krakowskiej po stronie (L) i (P) ulicy na działce nr 889/3 obręb
222 Rzeszów-Przybyszówka II – rzeka Mrowla,
- dla przebudowywanego odcinka ul. Krakowskiej (kanały biegnące w kierunku S19)
z włączeniem do istniejącego kanału deszczowego średnicy 315 mm zlokalizowanego na
działce nr 4847 obręb Świlcza – rzeka Przywra,
- w rejonie włączenia projektowanej drogi DJ-2.3 klasy D oraz drogi klasy G do
ul. Miłocińskiej z włączeniem kanalizacji do istniejącego kanału deszczowego średnicy
1000 mm zlokalizowanego w ul. Miłocińskiej – rzeka Wisłok.

Ze względu na ochronę przed przepełnieniem odbiorników, które stanowią miejskie kanały deszczowe, zastosowane zostaną urządzenia retencyjne, którymi będą otwarte, ziemne z umocnionymi skarpami zbiorniki retencyjne:

- Zbiornik ZB1 o funkcji retencyjno-oczyszczającej zlokalizowany w km ok. 0+119. –
- Zbiornik ZB2 o funkcji retencyjno-oczyszczającej zlokalizowany w km ok. 1+900. –
- Zbiornik ZB3 o funkcji retencyjno-oczyszczającej zlokalizowany w km ok. 3+820. –
- Zbiornik ZBistn. o funkcji retencyjnej zlokalizowany jest w km ok. 4+400.
- Zbiornik ZB4 o funkcji retencyjnej zlokalizowany w km ok. 5+230.

Ostateczna liczba, lokalizacja i parametry zbiorników retencyjnych określone zostaną w pozwoleniu wodnoprawnym, które określi szczegółowe warunki w tym zakresie.

Spływ wód opadowych z dróg niższych klas włączanych do trasy głównej, skierowany będzie w kierunku projektowanej drogi GP i/lub G. Spływ z odcinka projektowanej ul. Technologicznej zrealizowany będzie planowanym kanałem deszczowym z włączeniem do istniejącego kanału deszczowego średnicy 1000 mm, przed włączeniem do istniejącego kanału zastosowany zostanie osadnik zawiesziny. Spływ z projektowanej pętli autobusowej oraz zatoki do kontroli i ważenia pojazdów zrealizowany będzie planowanym kanałem deszczowym, a przed włączeniem do projektowanego kanału odprowadzającego wody ze zbiornika ZB3 planuje się zastosować osadnik zawiesziny.

Na odpływie każdego ze zbiorników zaprojektowano regulator odpływu, celem zapobieżenia przeciążeniom hydraulicznym sieci kanalizacyjnych. Ponadto na dopływie każdego ze zbiorników zastosowano przelew awaryjny w postaci kanału. Przelew awaryjny włączony zostanie do planowanej kanalizacji deszczowej za zbiornikiem. Zbiorniki zaplanowano typu otwartego w postaci konstrukcji ziemnej o ścianach i dnie umocnionych płytami żelbetowymi. Płyty żelbetowe ułożone zostaną na podsypce piaskowej. Umocnienie

ścian zbiornika płytami zaprojektowano do poziomu maksymalnego napełnienia zbiornika. Ściany zbiornika powyżej płyt żelbetowych zostaną zahumusowane i obsiane mieszkanką traw. Dna zbiorników zaprojektowane zostaną ze spadkiem 0,5%. W razie konieczności, tj. wysokiego poziomu wód gruntowych w miejscu lokalizacji zbiornika, zbiornik będzie dociążany, np. warstwą betonu. Uszczelnienie dna i ścian zbiorników wykonane zostanie z użyciem geomembrany.

Istniejący zbiornik ZBistn. przy ul. L. Chmury zostanie wykorzystany w planowanym systemie odwodnienia drogi, przy dostosowaniu jego zdolności retencyjnej (istniejącej objętości) do przepustowości planowanych kanałów deszczowych i przepustowości odbiornika wód z drogi – planowanego kanału deszczowego.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przebudowana bądź zabezpieczona (w miejscach, gdzie będą kolidować z nowo projektowaną drogą) będzie kolidująca infrastruktura techniczna – sieci uzbrojenia terenu.

W ramach przedsięwzięcia konieczna będzie przebudowa infrastruktury kwalifikowanej zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj. nastąpi przebudowa/ budowa odcinków dróg, przebudowa gazociągów wysokiego ciśnienia, przebudowy sieci ciepłowniczej. Możliwa jest również konieczność przebudowy linii elektroenergetycznej napowietrznej 110kV.

Na potrzeby realizacji inwestycji planuje się rozbiórkę m.in. następujących obiektów:

- budynek mieszkalny nr działki 1089/4 – km ok. 0+120,
- garaż – nr działki 1089/4 – km ok. 0+120,
- budynek magazynowy – nr działki 146 – km ok. 0+520,
- budynek biurowy – nr działki 146 – km ok. 0+520,
- klub sportowy – nr działki 744/4 – km ok. 1+235,
- inna budowla (hala namiotowa) – nr działki 744/4 – km ok. 1+235,
- inna budowla (4 hale namiotowe) – nr działki 744/4 – km ok. 1+235 (w obrębie działki nr 744/1 obręb Miłocin znajduje się klub sportowy SPIN, na terenie którego znajduje się jeden obiekt w konstrukcji tradycyjnej oraz 5 obiektów w postaci hal o konstrukcji namiotowej, formalnie 4 hale namiotowe są połączone i stanowią ewidencyjnie 1 budynek),
- budynek gospodarczy – nr działki 272/10 oraz 273/7 – km ok. 5+770,
- budynek mieszkalny – nr działki 272/10 oraz 273/7 – km ok. 5+805,
- budynek mieszkalny – nr działki 1284/1 – km ok. 5+940,
- budynek mieszkalny – nr działki 1283/7 – km ok. 5+940,
- budynek gospodarczy – nr działki 1283/7 – km ok. 5+940,
- budynek mieszkalny – nr działki 1210/1 – km ok. 6+248.

Ponadto planowane są rozbiórki budynków gospodarczych, altanek, tuneli ogrodniczych, itp. znajdujących się w obszarze ogródków działkowych.

Ze względu na możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku emitowanego z drogi podczas jej eksploatacji zaprojektowano ekrany akustyczne zgodnie z poniższą tabelą:

Symbol ekranu lokalizacja w terenie /strona drogi	Wysokość ekranu	Orientacyjny kilometraż	
		Od km	Do km
EA-001 odcinek SK2-SK3 /lewa	4	0+970	1+224
EA-002 ul. Technologiczna/lewa	4	0+106	0+335
EA-003 ul. Chmury/lewa	4	5+332	5+372

EA-004 ul. Chmury /lewa	4	5+361	5+485
EA-005 ul. Chmury/lewa	4	5+474	5+605 ¹
EA-006 ul. Chmury/lewa	4	5+612 ¹	5+650
EA-007 ul. Chmury/lewa	4	5+640	5+723
EA-008 ul. Chmury/prawa	4	5+660	5+743
EA-009 ul. Chmury/prawa	5	5+732	5+867
EA-010 ul. Chmury- ul. Krakowska/prawa	5	5+856	6+052
EA-011 ul. Krakowska (strona północna)/prawa	5	6+067	6+392
EA-012 ul. Krakowska (strona południowa)/lewa	5	5+994 ¹	6+366
EA-013 ul. Krakowska wschód ul. Chmury/lewa/północna strona ul. Krakowskiej	5	5+898 ¹	0+141 ²
EA-014 ul. Krakowska wschód- przedłużenie ul. Chmury na południe/lewa/południowa strona ul. Krakowskiej	5	0+042 ²	0+095 ²

¹ kilometraż jezdni głównej

² kilometraż podany od osi skrzyżowania SK8

Z up. Prezydenta Miasta Rzeszowa
Kierownik Oddziału
Klimatu i Środowiska

Agata Szpiech
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)