



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W RZESZOWIE**

al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOS.4200.2.2012.KR

Rzeszów, 2012-01-10



**DECYZJA**

Działając na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.);
- art. 59 ust. 1 pkt 2, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 6, art. 82, art. 85 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);

po rozpatrzeniu wniosku

Prezydenta Miasta Krosno, ul. Lwowska 28 a, 38-400 Krosno, z dnia 4 lutego 2009 r. znak: D.K-55410-6-1/2009 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi „G” i „Z” odcinek od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej w Krośnie”, realizowanego w części na terenach zamkniętych;

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) Kopie map ewidencyjnych poświadczonych przez właściwe organy obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
- 2) Wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
- 3) Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - wykonawca: Mott MacDonald Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce, ul. Waliców 11, 00-851 Warszawa w składzie: M. Brzezińska, A. Marczak, S. Wojtkowski, M. Szewczyk, Z. Chlebowski, wrzesień 2009.
- 4) Uzupełnienie do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - wykonawca: Mott MacDonald Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce, ul. Waliców 11, 00-851 Warszawa w składzie: mgr inż. Ewa Laskosz, mgr inż. Mirosława Rybczyńska – Szewczyk, Kraków, wrzesień 2010.
- 5) Uzupełnienie do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - wykonawca: Mott MacDonald Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce, ul. Waliców 11, 00-851 Warszawa w składzie: mgr inż. Ewa Laskosz, mgr inż. Mirosława Rybczyńska – Szewczyk, Kraków, kwiecień 2011.
- 6) Uzupełnienie do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - wykonawca: Mott MacDonald Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce, ul. Waliców 11, 00-851 Warszawa w składzie: mgr inż. Małgorzata Jańczy, dr Dominik Wróbel, mgr inż.

Mirosława Rybczyńska – Szewczyk, mgr inż. Mariusz Włodarczyk, Warszawa, lipiec 2011.

- 7) Uzupełnienie do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - wykonawca: Mott MacDonald Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce, ul. Waliców 11, 00-851 Warszawa w składzie: mgr inż. Mirosława Rybczyńska – Szewczyk, mgr inż. Mariusz Włodarczyk, Warszawa, listopad 2011.

#### **ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi „G” i „Z” odcinek od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej w Krośnie”, realizowanego w części na terenach zamkniętych, w wariantcie 1**

#### **I. Określam:**

##### **1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie, tj. budowa drogi, która będzie pełnić funkcję obwodnicy dla miasta Krosna w całości zlokalizowane będzie na terenie województwa podkarpackiego, w powiecie krośnieńskim, w obrębie miasta Krosna. Projektowany odcinek obwodnicy przebiegać będzie od skrzyżowania z ul. Zręcińską do skrzyżowania z ul. Korczyńską. Trasa drogi przebiegać będzie głównie poprzez tereny pól i łąk oraz tereny zabudowane (w rejonie ul. Wyszyńskiego, ul. Chopina, ul. Gałczyńskiego, ul. Żeromskiego oraz ul. Wisze). W ramach przedsięwzięcia wykonane będą obiekty inżynierskie takie jak: mosty, przepusty, wiadukt. Niezbędne będzie odcinkowe przełożenie cieków wodnych. Przewiduje się przebudowę kolidujących z trasą drogi: sieci energetycznych, teletechnicznych, gazowych, kanalizacji sanitarnej i wodociągowej. Wzdłuż drogi planuje się budowę uzbrojenia, tj. oświetlenia i kanalizacji deszczowej.

##### **2) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

1. Przed przystąpieniem do prac ziemnych usunięta zostanie wierzchnia warstwa gleby (humus), celem wykorzystania go na etapie robót wykończeniowych związanych z urządzaniem zieleni projektowej. Pozyskanych mas ziemnych nie należy składować w sąsiedztwie koryt cieków wodnych, terenach zalewanych podczas powodzi, podmokłych, czy też stanowiących potencjalne miejsce występowania i rozrodu płazów, gadów.
2. Lokalizując zaplecze techniczne należy stosować zasadę oszczędnego korzystania z terenu. Zaplecze techniczne budowy, bazy materiałowo – sprzętowe, zaplecze socjalne budowy oraz parkingi sprzętu i maszyn oraz drogi technologiczne nie będą lokalizowane:
  - a) w dolinie rzeki Wisłok, potoków: Lubatówka, Badoń i Śmierdziączka,
  - b) w rejonie stwierdzonych siedlisk przyrodniczych (6430), (91E0), (9170), (6510),
  - c) w miejscach, w których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe oraz gdzie poziom zwierciadła wód gruntowych znajduje się płytko pod powierzchnią terenu,
  - d) w pobliżu pni drzew, tj. w zasięgu obrysu rzutu pionowego korony drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego obrysu.
3. Na terenach użytkowanych rolniczo w formie łąk, pastwisk, rozpoczęcie prac polegających na zdjęciu humusu, poprzedzone zostanie przeprowadzeniem kontroli przyrodniczej ww. terenów pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt (płazów, gadów, ptaków, ssaków itd.) i w przypadku stwierdzenia miejsc ich występowania, zapewniona zostanie ochrona tych miejsc, stosowanie do gatunku.

4. W sąsiedztwie siedlisk przyrodniczych (6430), (91E0), (9170) (6510) zlokalizowanych na trasie przebiegu planowanej drogi, szczególnie w dolinie rzeki Wisłok i Lubatówka oraz pomiędzy ul. Sikorskiego, a ul. Chopina, a także na zachód od dawnego kamieniołomu przy ul. Ślaczka (siedlisko przyrodnicze (9170)), należy maksymalnie zawęzić pas budowy, maksymalnie skrócić czas realizacji robót, nie wykraczać robotami, zwłaszcza przy użyciu ciężkiego sprzętu, poza granicą placu budowy.
5. Wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum pozwalającego na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.
6. Wycinkę drzew należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 1 września do końca lutego.
7. Drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki zostaną odpowiednio zabezpieczone. Pnie zabezpieczone będą osłonami przypniowymi (np. odeskowaniem lub osłonami z maty słomianej, bądź juty lub folii pęcherzykowych). Osłona taka będzie wykonana wokół całego pnia, do wysokości nie mniejszej niż 150 cm, deski powinny ściśle przylegać do pnia, oszalowanie należy przymocować. Zakrzewienia nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem np. poprzez wykonanie tymczasowych wygradzeń.
8. Nie będzie prowadzone obcinanie korzeni szkieletowych. W razie nieumyślnego przecięcia korzeni należy je zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
9. Wykopy prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie drzew zostaną jak najszybciej zasypane, w celu skrócenia do minimum okresu narażenia korzeni na utratę wilgotności.
10. Przy projektowaniu zieleni przydrożnej należy zwrócić szczególną uwagę na skład gatunkowy wprowadzanych nasadzeń. Przy doborze gatunków do nasadzeń należy wziąć pod uwagę wykorzystanie gatunków drzew i krzewów odpornych na zanieczyszczenia powietrza, suszę i mrozy, o niewielkich wymaganiach glebowych oraz dostosowanych do warunków świetlnych panujących w danym miejscu nasadzenia. W projekcie zieleni wzdłuż budowanej drogi należy pominąć gatunki mogące stanowić bazę pokarmową dla zwierząt. Obecne gatunki roślin można wprowadzać wyłącznie w terenach zabudowań. Po oddaniu obiektu drogowego do eksploatacji należy systematycznie uzupełniać wypady oraz prowadzić właściwą pielęgnację nasadzeń. Przy wprowadzaniu dogęszczeń w rejonach terenów leśnych, należy brać pod uwagę wykorzystanie gatunków rodzimych, zgodnych z typem siedliskowym obszaru leśnego do którego wprowadzone zostanie dogęszczenie.
11. Wykopy prowadzone w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wygradzone zostaną przenośną siatką o gęstych oczkach. Stosowana do wygradzeń siatka powinna mieć wysokość min. 50 cm, natomiast wymiary oczek powinny wynosić max. 0,5 x 0,5 cm.
12. Pozostawione na noc studzienki mogące stanowić pułapkę dla małych zwierząt będą szczelnie zabezpieczone przed niepożądanym dostawaniem się do nich tych zwierząt. W przypadku pozostawienia niezabezpieczonych wykopów i studzienek (wypustów) na noc, każdego dnia przed zakończeniem prac oraz przed ich rozpoczęciem prac, przeprowadzona zostanie kontrola tych miejsc w celu uwolnienia mogących się tam znajdować zwierząt. Przed przystąpieniem do zasypiania studzienek należy przeprowadzić dodatkową kontrolę występowania w nich drobnych zwierząt. W przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt należy je bezzwłocznie uwolnić i przenieść poza plac budowy w odpowiednie danemu gatunkowi siedlisko.
13. W przypadku wszystkich przejść powierzchnia przeznaczona dla migracji zwierząt zostanie wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko – chemicznych. Zakończenia półek muszą być w pełni połączone z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie wszystkich gatunków zwierząt. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamów w pionie i poziomie.
14. W obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się otwarte rowy o nachyleniu większym niż 1:2,5. Wszystkie rowy przecinające powierzchnię

przejsć powinny być skanalizowane (rurociąg) lub w przypadku braku takiej możliwości, rowy powinny na długości co najmniej 10 m w obydwu kierunkach od osi przejścia posiadać skarpy o nachyleniu mniejszym niż 1:3 z pokryciem gruntowym.

15. Przy wylotach przejść dla zwierząt nie należy projektować schodów, kładek, balustrad, przejść technicznych itp. konstrukcji.

16. Nad przejściami dla zwierząt nie należy lokalizować oświetlenia drogowego.

17. Teren w sąsiedztwie najść do przejść dla zwierząt zastanie zagospodarowany w sposób sprzyjający wykorzystaniu obiektów przez zwierzęta np. przez nasadzenia zieleni osłonowej i naprowadzającej (szpalery drzew i/lub krzewów uzupełniane np. karpami korzeniowymi, martwymi kłódami itp.).

18. Miejsca zastępcze dla rozrodu i bytowania płazów, wykonać należy jako bezodpływowe zagłębienia terenowe (stawy) o powierzchni ok. 100 m<sup>2</sup> o profilu brzegów płaskim, przynajmniej na ½ długości brzegów nie przekraczającym 5%. Siedliska te należy wykonać w okresie jesiennym, w miesiącach wrzesień – październik.

19. W otoczeniu stawów tworzących siedliska zastępcze należy umieścić większe kłody, duże kamienie i sterty mniejszych kamieni oraz konarów i gałęzi drzew.

20. Na etapie eksploatacji drogi konieczne jest prowadzenie odpowiednich zabiegów mających na celu utrzymanie właściwego stanu tych zbiorników, tzn. należy regularnie usuwać nagromadzone śmieci, nie dopuszczać do nadmiernego rozrostu roślinności szuwarowej, w przypadku nagromadzenia osadów organicznych w dnach stawów, także w sytuacji gdy szuwały zajmą ponad 30 % powierzchni wody konieczne jest usunięcie nadmiernej materii organicznej oraz osadów dennych do głębokości założonej w projekcie stawów.

21. Zabiegi mające na celu utrzymanie właściwego stanu zbiorników należy prowadzić na przełomie sierpnia i września.

22. W przypadku, gdy budowa drogi będzie wymagała likwidacji stawu leżącego w przebiegu projektowanej drogi (w km ok. 5+050 - 5+200), należy zachować podstawowe zasady, pozwalające ograniczyć straty w populacjach gatunków płazów występujących w tym zbiorniku tzn:

a) w okresie jesiennym (optymalnie we wrześniu) należy stopniowo obniżyć zwierciadło wody i dokonać odłowu płazów oraz przenieść je w odpowiednie dla nich miejsce,

b) osuszanie zbiornika należy wykonywać powoli, w przypadku stosowania odpompowania zabezpieczyć należy urządzenie pompujące przed zasysaniem żyjących w toni zwierząt,

c) zasypywanie zbiornika należy wykonać bezpośrednio po osuszeniu zbiornika pod nadzorem przyrodnika,

d) zasypywanie winno odbywać się małym jednostronnym frontem,

e) budowa zastępczego miejsca rozrodu płazów winna zostać wykonana przed likwidacją stawu.

23. Ze względu na zjawisko filopatrii, występujące wśród płazów, w okresie wegetacyjnym następującym po zlikwidowaniu zbiornika, należy w tym miejscu prowadzić ciągle kontrole herpetologiczne polegające na odławianiu zwierząt i przenoszeniu ich w stosowne siedlisko zlokalizowane w odległości min. 1 km lub do zbiornika zastępczego.

24. W ramach odtworzenia siedliska, murawy kserotermicznej w rejonie ul. Ślącza, przeniesione zostaną karpy łąki, w sposób nie powodujący ich uszkodzenia, gwarantujące zachowanie tego siedliska przyrodniczego we właściwym stanie. Działanie to wykonać należy pod nadzorem fitosocjologicznym, który wskaże także miejsce przeniesienia murawy.

25. W związku z ochroną środowiska wodnego oraz koniecznością zabezpieczenia siedlisk gatunków zwierząt związanych z tym środowiskiem, wszelkie prace związane z ingerencją w koryta naturalnych cieków wodnych, np. regulacja potoku Śmierdziączka, wiążące się z okresowym zamuleniem, mętnieniem wody, wykonane zostaną poza głównym okresem

tarła ryb oraz okresem migracji ryb gatunków występujących w tych ciekach wodnych. W przypadku prac w korytach rowów melioracyjnych, będących potencjalnym siedliskiem płazów, prace takie wykonane zostaną poza głównym okresem rozrodu płazów, tj.: poza okresem od 15 marca do końca czerwca. Prace te prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym.

26. W fazie robót budowlanych należy zabezpieczyć cieki wodne przed zamulaniem.

27. Umocnienia koryt cieków wodnych, należy wykonać przy wykorzystaniu materiałów pochodzenia naturalnego (kamień, faszyna itp.), w sposób zapewniający swobodne przemieszczanie się zwierząt wzdłuż umacnianych koryt cieków, stanowiących naturalne lokalne korytarze migracji.

28. Należy zapewnić oszczędne korzystanie z terenu, tj. ograniczyć się do zajęcia obszaru niezbędnego do realizacji przedsięwzięcia.

29. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni wszystkich dróg wchodzących w zakres projektowanego przedsięwzięcia odbywać się będzie systemem kanalizacji deszczowej.

30. Wody opadowe i roztopowe z obiektów mostowych odprowadzane będą systemem kanalizacji deszczowej z włączeniem do systemu odwodnienia drogi.

31. Przed wprowadzeniem do środowiska, wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi oczyszczane będą w osadnikach i separatorach.

32. W trakcie prowadzenia prac budowlanych zabrania się konserwacji sprzętu na terenie budowy.

33. W czasie trwania robót budowlanych nie dopuścić do zanieczyszczenia wód i gruntu stosowanymi substancjami, ściekami lub odpadami.

34. Po wykonaniu wszystkich robót budowlanych, tereny zajęte pod drogi dojazdowe, place składowe należy przywrócić do stanu pozwalającego na ich wykorzystanie w sposób sprzed rozpoczęciem prac budowlanych.

35. Prowadzenie robót budowlanych w korytach cieków odbywać się będzie poza okresem zagrożenia powodziowego.

36. Należy opracować plan ochrony przeciwpowodziowej na czas prowadzenia prac budowlanych, określający zależność pomiędzy czasem rozpoczęcia ewakuacji lub zabezpieczenia sprzętu budowlanego, a wystąpieniem określonej sytuacji hydrometeorologicznej.

37. W czasie prowadzenia robót budowlanych w obrębie koryt cieków, brzegi cieków należy zabezpieczyć przed ewentualnym ich uszkodzeniem bądź zniszczeniem, które mogą być spowodowane stosowanym przy pracach sprzętem. Prace związane z ingerencją w koryta cieków wodnych należy wykonać ze stanowisk brzegowych.

38. W czasie prowadzenia robót w korytach cieków nie dopuścić do zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach oraz zakłóceniem kierunków przepływu wód.

39. Sposób oraz warunki ubezpieczenia skarp cieków w obrębie obiektów mostowych należy uzgodnić z zarządcą cieku, przy czym zakres prac uwzględniać powinien przede wszystkim możliwie najłagodniejsze, bezkolizyjne warunki przepływu wody oraz bezpieczną i prawidłową realizację i eksploatację obiektu.

40. Po wykonaniu nasypów i rowów drogowych wskazane jest umocnienie skarp i obsianie ich trawą w taki sposób, aby erozja powierzchniowa została ograniczona do minimum, a frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.

41. Teren zaplecza budowy należy uszczelnić, a wody opadowe i roztopowe z zaplecza należy odprowadzać w sposób zorganizowany. Przed wprowadzeniem do środowiska wody te należy oczyszczać w osadniku i separatorze, a po zakończeniu budowy teren należy oczyścić i przywrócić do stanu naturalnego.

42. Ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnym zbiorniku bezodpływowym. Ścieki bytowe należy sukcesywnie wywozić do najbliższej oczyszczalni ścieków dysponującej punktem zlewczym.

43. W trakcie prowadzenia robót drogowych oraz ruchu środków transportu technologicznego po istniejącej drodze gruntowej oraz odcinku przebudowywanym, w okresach suchych, należy stosować: zraszanie, nawadnianie oraz przykrywanie skrzyż ładunkowych środków transportujących materiały sypkie i pyłące.

44. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy używać sprawnego technicznie sprzętu, nie powodującego zanieczyszczeń i wycieków paliwa, smarów oraz zapewnić właściwą jego eksploatację np. eliminację pracy na biegu „jałowym” w czasie przestojów. W przypadku stwierdzenia wycieku należy uwolnioną substancję natychmiast usunąć przy użyciu dostępnych na miejscu budowy sorbentów.

45. Roboty budowlane prowadzone będą w taki sposób, aby minimalizować ilość wytworzonych odpadów budowlanych.

46. Odpady powstające podczas realizacji przedsięwzięcia będą segregowane i gromadzone w wydzielonym miejscu w pojemnikach. Zapewniony będzie ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty, celem poddania odzyskowi bądź unieszkodliwianiu.

47. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00, z zapewnieniem płynności robót, a w przypadku istotnego narażenia na hałas zabudowy związanej ze stałym pobytem ludzi, stosowane będą przenośne ekrany akustyczne.

48. W przypadku prac prowadzonych na terenie obiektów wpisanych do rejestru zabytków należy uzgadniać je w urzędzie konserwatorskim.

### **3) Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktu I decyzji.

2. Uwzględnić ilości mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w wyniku realizacji przedsięwzięcia wraz z określeniem sposobów postępowania z nimi. Brak takich informacji spowoduje, że masy ziemne będą traktowane jako odpady.

3. W celu ochrony terenów chronionych przed hałasem uwzględnić budowę ekranów akustycznych, gdzie średni ważony wskaźnik izolacyjności akustycznej wynosić będzie nie mniej niż 20 dB, skuteczność ekranu na poziomie co najmniej 7 dB.

4. Zaprojektować ekrany akustyczne w taki sposób, aby zminimalizować kolizję ptaków z powierzchnią ekranu, np. poprzez zastosowanie czarnych pasów pionowych o szerokości min. 2 cm w odległości 10 cm, umieszczenie sylwetek drapieżników lub inne.

5. Ekrany akustyczne zostaną wykonane w następujących lokalizacjach:

L.p.	Kilometraż	Strona drogi	Opis i uwagi
1	0 - 095 na ul. Zręcińskiej do 0+115 na obwodnicy	prawa ul. Zręcińskiej i obwodnicy	ekran 4 m do km 0 - 020 na Zręcińskiej, dalej o wysokości 4,5 m do km 0 + 040, dalej o wysokości 4 m do km 0 + 108 z przerwą na drogę, dalej o wysokości 2,5 m do km 0 + 051 na obwodnicy z przerwą na chodnik, dalej o wysokości 4 m do końca
2	0 - 060 na ul. Zręcińskiej do 0 + 160	lewa ul. Zręcińskiej	ekran 4,5 m do km 0 + 010 na Zręcińskiej z przerwą na drogę i z 10 m odcinkiem wzdłuż drogi dojazdowej, dalej o wysokości 3 m do końca w km 0 + 160
3	0 - 080 na planowanej kontynuacji	lewa na planowanej kontynuacji obwodnicy i lewa na	ekran o wysokości 4 m do km 0 - 032 na planowanej kontynuacji obwodnicy, dalej o wysokości 3,5 m do km 0 + 250 na

	obwodnicy do 0 + 470 na ul. Zręcińskiej	ul. Zręcińskiej	ul. Zręcińskiej, przerwa o szerokości 3 m na chodnik, dalej ekran o wysokości 2,5 m do km 0 + 300, dalej o wysokości 2 m do końca ekranu w km 0 +470 na ul. Zręcińskiej
4	1 + 063 do 1 +133	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
5	0 - 068 do 0 + 010	lewa ul. Witosa	ekran o wysokości 3 m
6	0 + 045 na ul. Witosa do 3 + 388 na obwodnicy	lewa ul. Witosa i lewa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m z przerwą na chodnik przy rondzie
7	0 + 198 do 0 + 273	lewa ul. Wyszyńskiego	ekran o wysokości 3 m
8	3 + 675 do 3 + 724	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 4 m, a od km 3 + 688 o wysokości 4,5 m; ekran na skarpie
9	3 + 822 do 3 + 862	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m na skarpie
10	4 + 137 do 152 m od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej od centrum	prawa obwodnicy i ul. Bieszczadzkiej	ekran o wysokości 3 m do km 0+098 od osi obwodnicy z przerwą na drogę dojazdową i 11 m odcinkiem ekranu zasłaniającym włączenie tej drogi do ul. Bieszczadzkiej, dalej ekran o wysokości 2,5 m do końca ekranu w km 0+152 od osi obwodnicy
11	0+127 m od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej do 4km+296	lewa ul. Bieszczadzkiej i prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m do km 0+105 od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej, dalej o wysokości 4 m do km 0+081 od osi obwodnicy, dalej o wysokości 5 m do km 0+031 m od osi obwodnicy, dalej o wysokości 4 m do km 4+244 na obwodnicy, dalej ekran o wysokości 3 m do końca w km 4+296
12	4 + 137 do 176 m od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej	lewa obwodnicy i prawa ul. Bieszczadzkiej	ekran o wysokości 3m do km 4+184, dalej o wysokości 4 m do km 0+071 od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej, dalej o wysokości 3,5 m do końca ekranu w km 0+0176 od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej
13	5 + 300 do 5 + 356	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 2,5 m
14	5 + 431 do 0 + 256 na ul. Chopina	prawa obwodnicy i ul. Chopina	ekran o wysokości 3 m do km 5 + 500, dalej o wysokości 4 m do km 5 + 559, przerwa na chodnik i dalej ekran o wysokości 3,5 m do km 0+192 na ul. Chopina, dalej ekran o wysokości 3 m do końca w km 0 + 256
15	0 + 177 do 0 + 227	lewa ul. Chopina	ekran o wysokości 3,5 m
16	5 + 575 do 5 + 623	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
17	5 + 488 do 5 + 542	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 4 m
18	0 + 022 do	prawa ul. Chopina	ekran o wysokości 4 m

	0 + 090		
19	0 + 022 na ul. Chopina do 5 + 623 na obwodnicy	lewa ul. Chopina i obwodnicy	ekran o wysokości 4 m do km 0 + 075 na ul. Chopina, dalej o wysokości 3 m do km 0+112, dalej o wysokości 2 m do końca ekranu w km 5+623; przy skrzyżowaniu przerwa w ekranie na chodnik
20	5+936 do 5+986	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
21	6+066 do 6+215	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 3,5 m
22	6+086 do 50 m od osi obwodnicy na ul. Gałczyńskiego	prawa obwodnicy i ul. Gałczyńskiego	ekran o wysokości 2 m do km 6+134, dalej o wysokości 3,5 m do końca ekranu w km 0+050 od osi obwodnicy na ul. Gałczyńskiego; przy skrzyżowaniu przerwa na chodnik
23	0+038 od osi obwodnicy na ul. Gałczyńskiego do 6+250	lewa ul. Gałczyńskiego i prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3,5 m do km 6 +210 na obwodnicy, dalej o wysokości 3 m do końca ekranu w km 6+250; przy skrzyżowaniu przerwa na chodnik
24	0+100 od osi obwodnicy do 0+045 od osi obwodnicy na ul. Asnyka	prawa ul. Asnyka	ekran o wysokości 4 m
25	0+105 od osi obwodnicy na ul. Asnyka do 6+323	lewa ul. Asnyka i lewa obwodnicy	ekran o wysokości 4 m do km 0+050 od osi obwodnicy na ul. Asnyka i dalej o wysokości 3 m do końca ekranu w km 6+323; przy skrzyżowaniu przerwa na chodnik
26	6+295 do 6+323	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
27	6+392 do 6+522	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m, a od km 6+424 o wysokości 3 m
28	0+080 od osi obwodnicy do 0+103 od osi obwodnicy na ul. Żeromskiego	prawa ul. Żeromskiego	ekran o wysokości 3 m
29	0+057 od osi obwodnicy do 0+097 od osi obwodnicy na ul. Żeromskiego	lewa ul. Żeromskiego	ekran o wysokości 3 m
30	6+409 do 6+511	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m do km 6+424, dalej o wysokości 3 m do końca ekranu w km 6+511
31	6+421 do 6 +561	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 2,5 m
32	6+616 do 6+668	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m

33	6+925 do 6+983	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m
34	7+056 do 7+098	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
35	7+115 do 7+175	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m
36	7+056 do 106 m od osi obwodnicy na ul. Stapińskiego	lewa obwodnicy i prawa ul. Stapińskiego	ekran o wysokości 3 m do km 7+102, dalej o wysokości 3,5 m do km 7+145, przerwa na chodnik, dalej ekran o wysokości 4 m wzdłuż ul. Stapińskiego do 0+106 od osi obwodnicy
37	0+103 od osi obwodnicy na ul. Stapińskiego do 7+250	lewa ul. Stapińskiego i lewa obwodnicy	ekran o wysokości 4 m do 0+056 od osi obwodnicy, dalej ekran o wysokości 4,5 m do drogi serwisowej, dalej ekran o wysokości 3 m do końca w km 7+250; przy skrzyżowaniu w ekranie jest przerwa na chodnik

6. Ekran akustyczny zostanie wybudowany w sposób maksymalnie ograniczający ilość przerw w jego ciągłości, a w przypadku konieczności przerywania jego ciągłości (np. w miejscu przejścia dla pieszych) ekrany akustyczne będą budowane w sposób nie pogarszający ich efektywności redukcji hałasu (np. na tzw. zakładkę).

7. Na odcinkach w rejonie ul. Chopina w kierunku mostu na rzece Wisłok oraz w rejonie ul. Kopalnianej i ul. Wisze wprowadzone będą nasadzenia pasów zieleni izolacyjnej w ciągu budowanej drogi.

8. Pod projektowanym odcinkiem drogi wykonane zostaną przejścia dla zwierząt:

a) w km 1+650 – przejście dla płazów o wymiarach: 1 m wysokości, 1,5 m szerokości o przekroju eliptycznym lub prostokątnym,

b) w km 3+600 - 3+615 – przejście dla zwierząt małych i średnich zespolone z ciekim wodnym (most na potoku Lubatówka); po lewej stronie rzeki pozostawiona zostanie sucha półka o szerokości 3 m i wysokości 3 m, natomiast po prawej stronie rzeki pozostawiona zostanie sucha półka o szerokości 2 m i wysokości 1,5 m,

c) w km 5+100 - przejście dla płazów o wymiarach: wysokość 1 m, szerokość 1,5 m, o przekroju eliptycznym lub prostokątnym,

d) w km 5+200 - przejście dla płazów o wymiarach: wysokość 1 m, szerokość 1,5 m, o przekroju eliptycznym lub prostokątnym,

e) w km 5+740 – 5+780 - przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekim (most na rzece Wisłok); po obu stronach rzeki pozostawione zostaną suche półki o wymiarach: 3 m szerokości i 3 m wysokości,

f) w km 7+350 - przejście dla zwierząt małych i płazów połączone z ciekim wodnym (most na potoku Śmierdziączka); po prawej stronie cieku pozostawiona zostanie sucha półka o szerokości 1,5 m i wysokości 1,5 m,

g) w km 8+000 - przejście dla płazów o wymiarach: 1 m wysokości i 1,5 szerokości, o przekroju eliptycznym lub prostokątnym,

h) w km 8+140 - przejście dla płazów zespolone z ciekim wodnym (rów melioracyjny) o wymiarach: 1 m wysokości i 1,5 m szerokości, o przekroju eliptycznym lub prostokątnym.

9. Skarpy oporowe i nasypy przyczółków obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt wykonane zostaną z użyciem ażurowych prefabrykatów betonowych, w których otwory wypełnione zostaną gruntem i obsadzone roślinnością maskującą te elementy. Przyczółki obiektów zintegrowanych z przejściami dla średnich zwierząt zostaną, w strefie nasłonecznionej, obsadzone pnąciami.

10. Wzdłuż odcinków drogi kolidujących ze stwierdzonymi szlakami migracji płazów i innych małych zwierząt, a także przebiegających wzdłuż obszarów, na których wykonane zostaną siedliska zastępcze dla płazów, należy zaprojektować ogrodzenia ochronno-naprowadzające, które zostaną połączone z przejściami dla płazów i małych zwierząt.

11. Ogrodzenia ochronno - naprowadzające zostaną wykonane z prefabrykatów betonowych w kształcie litery „C”, o wysokości 40-60 cm, wygiętych 10 cm w kierunku przeciwnym do pasa drogi. Końcowe odcinki ogrodzeń należy ukształtować w formie litery „U” powodujące zmianę kierunku ruchu zwierząt.

12. Ogrodzenia należy prowadzić u podstawy nasypów, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków lub z powierzchnią przejść przewidzianą dla migracji płazów i drobnych zwierząt.

13. Ogrodzenia powinny być prowadzone w taki sposób, aby wszelkie obiekty odwodnieniowe zlokalizowane w strefach dostępnych dla zwierząt były szczelnie odizolowane, tj. położone za ogrodzeniem, od strony drogi.

14. W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia wykonane zostaną 3 zastępcze miejsca rozrodu i bytowania płazów w km drogi:

a) 3+400 – 3+500 – w pobliżu ujścia potoku Badoń do rzeki Lubatówki wykonane zostaną zbiorniki w liczbie 3-5 o zróżnicowanym ukształtowaniu dna od 0,6 m do 1,5 m głębokości,

b) 5+000 – 5+200 na północ od ulicy Sikorskiego wykonane zostaną zbiorniki w liczbie 3-5 o zróżnicowanym ukształtowaniu dna od 0,6 m do 1,5 m głębokości, z jednoczesnym zachowaniem znajdujących się poza pasem drogowym dwóch niewielkich stawów,

c) 5+600 - 5+800 na południe od przekroczenia mostowego rzeki Wisłok wykonane zostaną zbiorniki w liczbie 3-5 o głębokości 1,5 m, przy czym w jednym ze zbiorników głębokość dna wynosić będzie maksymalnie 0,6 m.

**II.** Nakładam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji budowlanej, na odcinku pomiędzy ulicami Sikorskiego, a Chopina, gdzie występują siedliska lęgowe i stanowiska chronionych gatunków roślin i zwierząt, w związku z brakiem możliwości określenia na obecnym etapie projektowania rozwiązań technicznych definitywnie rozstrzygających sposób przekroczenia ww. terenu o największej wrażliwości.

**III.** Po upływie jednego roku od dnia oddania drogi do użytkowania należy przeprowadzić analizę porealizacyjną, w tym w szczególności w zakresie: sprawdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu ochronę terenów wymagających ochrony przed hałasem oraz ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem, a także w zakresie oceny skuteczności zastosowanych przejść dla zwierząt i obiektów inżynierskich dostosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Analiza przedstawiona zostanie właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Pomiary hałasu należy przeprowadzić w rejonie budynków mieszkalnych, zlokalizowanych w najbliższej odległości od drogi. Obowiązkowo jako pkt kontrolny należy przyjąć punkt pomiarowy przy budynku znajdującym się na działce o nr ewid. 1595/2, w km ok. 0+000 po stronie ulicy Witosa. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w rejonie budynków mieszkalnych, zastosować należy odpowiednie środki ochrony bądź rozwiązania organizacyjno-administracyjne. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, administrator drogi przedłoży właściwemu organowi ochrony środowiska dokumenty niezbędne do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W przypadku braku wykorzystania przejść dla zwierząt i obiektów inżynierskich dostosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, niezbędne będzie zastosowanie takich rozwiązań, które przyniosą poprawę skuteczności ich działania i zapobiegą przekraczaniu drogi przez zwierzęta w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

**IV.** Nakładam na zarządcę drogi obowiązek prowadzenia monitoringu systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, polegający na kontroli poprawności działania urządzeń podczyszczających i sprawdzenia jakości odprowadzanych

wód, z częstotliwością 2 razy w roku oraz każdorazowo po wystąpieniu nadzwyczajnego zagrożenia dla środowiska związanego z wyciekami substancji ropopochodnych.

## UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek Prezydenta Miasta Krosno, ul. Lwowska 28 a, 38-400 Krosno, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi „G” i „Z” odcinek od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej w Krośnie”, realizowanego w części na terenach zamkniętych.

Wniosek został prawidłowo skompletowany - zgodnie z art. 74 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, w formularzu A pod nr 2009/A/0028.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 6 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w związku z § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397), realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie z uwagi na lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia częściowo na terenie zamkniętym, jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji.

Po zapoznaniu się z całością zgromadzonego materiału dowodowego, w tym także opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie (postanowienie z dnia 11 marca 2009 r., znak: PSNZ.465-16/09) uznano, że w analizowanym przypadku jest wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krośnie w uzasadnieniu do swojej opinii stwierdził, że biorąc pod uwagę cyt. „specyfikę i charakter obiektu, przebieg trasy drogi w części przez tereny z zabudową mieszkaniową oraz skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na zdrowie i warunki życia ludzi, w związku z emisją hałasu, drgań, zapylenia i substancji gazowych szkodliwych dla zdrowia, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji drogi”, należy przeprowadzić ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po uwzględnieniu zapisów art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, dla projektowanego przedsięwzięcia, z uwagi na jego lokalizację częściowo w granicach obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Wisłok Środkowy z Dopływami” (PLH180030), skalę przedsięwzięcia (budowa drogi, która ma pełnić rolę obwodnicy dla miasta Krosna, wiąże się z wykonaniem szeregu obiektów inżynierskich takich jak: mosty, przepusty, wiadukt) oraz wyburzenia, problem hałasu uznano, że wskazanym jest przeprowadzenie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Dlatego też Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wydał

postanowienie z dnia 31 marca 2009 r. znak: RDOŚ-18-WOO-6613-1-7/09/kr, stwierdzając w nim obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i określając zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Stosowną informację o przedłożonym Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko umieszczono w ww. wykazie w formularzu E pod nr 2010/E/0046.

Inwestor przedłożył Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia do tut. Organu w dniu 8 lutego 2010 r. Ostateczne wyjaśnienia zostały przedłożone w dniu 1 grudnia 2011 r.

W toku prowadzonego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że materiały nie przedstawiają w sposób dostateczny wszystkich zagadnień istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska, wynikających z ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dlatego też pismem z dnia 25 marca 2010 r. znak: RDOŚ-18-WOOŚ-6613-1-7/09/kr, pismem z dnia 8 grudnia 2010 r. ten sam znak, pismem z dnia 30 maja 2011 r. znak: WOOŚ.4200.11.2011.KR oraz pismem z dnia 27 października 2011 r. znak: WOOŚ.4200.11.2011.KR wezwano Inwestora do uzupełnienia Raportu. Zakres uzupełnień obejmował w głównej mierze zagadnienia związane z oddziaływaniem przedmiotowego przedsięwzięcia na jakość powietrza, klimat akustyczny, na środowisko przyrodnicze i środowisko wodne.

Do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji ww. przedsięwzięcia, oprócz Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykorzystano również wymagane prawem uzgodnienie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie z dnia 19 września 2011 r. znak: PSNZ.460-9/2011.

Wszystkie warunki zawarte w postanowieniu Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie, po ich uszczegółowieniu, zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano trzy warianty realizacji przedsięwzięcia oraz opisano przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.

#### Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia:

W przypadku zaniechania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia miastu grozi paraliż komunikacyjny. W Strategii Rozwoju Miasta Krosna na lata 2004 – 2013 określonej w weryfikacji studium transportowego dla miasta Krosna budowę drogi G i Z od ul. Zręcińskiej do Korczyńskiej oznaczono jako wariant W1. Zaletami takiego rozwiązania ruchu określonymi w studium transportowym są: połączenie drogi krajowej DK 28 na granicy m. Krosna z ul. Zręcińską, na skrzyżowaniu z drogą główną, zamiana funkcji drogi z klasy G (główniej), na Z (zbiorczą) na odcinku od ul. Szopena, do ul. Korczyńskiej, likwidacja drogi z terenu lotniska, przejęcie głównego ruchu tranzytowego i międzydzielnicowego zachodniego, który jest szczególnie uciążliwy dla mieszkańców miasta (obecnie ruch ten kieruje się Aleją Jana Pawła II i odcinkowo ulicą Podkarpacką przebiegającą w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia). Projektowana sieć drogowa poddana została dodatkowym analizom według schematu rozwoju sieci wg Studium uwarunkowań - zweryfikowanej wniesionymi uwagami przez Urząd Miasta Krosna odnośnie aktualnej wiedzy i podjętych już działań w odniesieniu do rozwoju układu drogowego. W studium uwarunkowań zwrócono również uwagę, że ocena rozwiązań komunikacyjnych tego modelu jest korzystna również ze względu na wyprowadzenie części ruchu ciężarowego poza obszar śródmiejski, oraz poprawy płynności jazdy.

### Wariant 1 – wariant wybrany do realizacji

W wariantcie tym długość drogi od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej wyniesie ok. 8,78 km, a powierzchnia korony drogi wyniesie ok. 234 562 m<sup>2</sup>. Projektowana ilość obiektów mostowych to 5 szt., przewidywane wyburzenia – 11 szt. Wycinka obejmie ok. 162 szt. drzew. Projektowana droga jest drogą nową. Ma ona początek w ulicy Zręcińskiej (ok. 40 m na południowy-zachód od skrzyżowania z ulicą Lotników). W początkowych metrach nowo projektowana trasa biegnie w kierunku ulicy Lotników, jednakże za skrzyżowaniem w km 0+611,10 odbija w prawo i biegnie dalej w kierunku południowo-wschodnim, gdzie w km 1+150, 25 ma przeciąć ponownie ulicę Lotników. Do km 0+515 nowo projektowana droga jest tak zlokalizowana, aby maksymalnie wykorzystać istniejącą jezdnię ul. Lotników, która będzie południową jezdnią przyszłej drogi „G”. Na tym odcinku w km 0+868,50 projektowany jest przepust pod drogą, który przeprowadzi istniejący rów pod drogą. Dalej trasa prowadzona jest wzdłuż lotniska, poprzez tereny niezabudowane i w km 2+005,33 przecina ulicę Batorego. Następnie łukiem skręca w kierunku północno-wschodniej, gdzie w km około 3+012, 07 przecina w skrzyżowaniu ulicę Słoneczną. Następnie w km 3+080,77 projektowany jest przepust drogowy, który zapewni ciągłość istniejących rowów melioracyjnych. Dalej droga biegnie w tym samym kierunku i w km około 3+328,03. Przewiduję się powstanie ronda trój wlotowego (a w przyszłości czterowlotowego z możliwością połączenia drogi obwodowej z ul. Suchodolską). Za rondem droga odbija w kierunku południowo-wschodniej, gdzie po przekroczeniu potoku Lubatówka i potoku Badoń w km 3+595,97 ma skrzyżowanie z ulicą Wyszyńskiego (km 3+689,85). Na dalszym odcinku droga usytuowana jest w strefie ochronnej rozbudowy cmentarza komunalnego, co pozwoli na wykorzystanie już „zamrożonego” teren bez konieczności pozyskania dodatkowych nieruchomości. Następnie w km 4+222,69 nowo projektowana droga przecina się z ulicą Bieszczadzką. Od skrzyżowania z ul. Bieszczadzką (km 4+222,69) do skrzyżowania z ul. Sikorskiego obwodnica będzie prowadzona polami, a w km 4+570,97 przecinać będzie wiaduktem nad torami linię kolejową relacji Zagórz- Struże. Za skrzyżowaniem z ul. Sikorskiego w km 5+097,53 projektowany jest przepust pod drogą prowadzący istniejący rów. W dalszym odcinku trasa nowej drogi przecina w km 5+572,18 ulicę Chopina, a następnie odbija łukiem w kierunku północnym, gdzie w km 5+764,46 będzie usytuowany obiekt mostowy nad rz. Wisłok. Obwodnica ok. km 6+000 przecina ul. Lunarna, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie o przesuniętych wlotach. Następnie nowa droga przecina ulicę Gałczyńskiego oraz ulicę Asnyka i w km 6+385,89 ulicę Żeromskiego. Ten ciąg skrzyżowań skanalizowanych, ze względu na bliskie odległości pomiędzy nimi, powinien być wyposażony w skoordynowaną sygnalizację świetlną, aby upłynnić ruch na obwodnicy. W km 6+739 nowo projektowana droga krzyżuje się z ul. Ślęczka, gdzie również zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane. Kolejne skrzyżowanie jakie przewiduje nowa trasa to skrzyżowanie z ulicą Kopalnianą (km 6+994,20) wraz z odcinkiem równoległej drogi pełniącej rolę zjazdu publicznego. W km 7+156 i km 7+324 zaprojektowano skrzyżowania z ul. Stapińskiego. Patrząc dalej w kierunku biegu trasy w km 7+347,05 znajduje się obiekt mostowy nad potok Śmierdziączka, który na długości 184 m będzie uregulowany (zgodnie z wstępnymi warunkami Gestora tego potoku). W kilometrze 8+139,77 projektowany jest przepust pod drogą dla przeprowadzenia istniejącego rowu. Droga łączy się z ul. Korczyńską skrzyżowaniem skanalizowanym usytuowanym na łuku drogi głównej.

### Wariant 2

W wariantcie tym długość drogi od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej wyniesie ok. 8,89 km, a powierzchnia korony drogi wyniesie ok. 236 435 m<sup>2</sup>. Projektowana ilość obiektów mostowych to 6 szt., przewidywane wyburzenia – 22 szt. Wycinka obejmie ok. 214 szt. drzew. Projektowana droga jest drogą nową. Ma ona początek w ulicy Zręcińskiej (ok. 40

m na południowo - zachodnim od skrzyżowania z ulicą Lotników). W początkowych metrach nowo projektowana trasa biegnie w kierunku ulicy Lotników, jednakże za skrzyżowaniem w km 0+611,10 odbija w prawo i biegnie dalej w kierunku południowo – wschodnim, gdzie w km 1+150, 25 ma przeciąć ponownie ulicę Lotników do km 0+515 nowo projektowana droga jest tak zlokalizowana, aby maksymalnie wykorzystać istniejącą jezdnię ul. Lotników, która będzie południową jezdnią przyszłej drogi „G”. Na tym odcinku w km 0+868,50 projektowany jest przepust pod drogą, który przeprowadzi istniejący rów pod drogą. Dalej trasa prowadzona jest wzdłuż lotniska, poprzez tereny niezabudowane i w km 2+005,33 przecina ulicę Batorego. Następnie trasa łukiem skręca w kierunku północno-wschodnim gdzie zaprojektowane są wloty z ulicy Słonecznej dalej droga skręca w kierunku wschodnim gdzie w km około 3+105,00 km projektowany jest obiekt mostowy. Przed zaprojektowanym rondem czterowlotowym (km 3+420,00) łączącym ul. Witosa i ul. Wyszyńskiego droga skręca w kierunku północno-wschodnim. Za rondem po skręceniu w kierunku wschodnim droga prowadzona jest nad ul. Wyszyńskiego i istniejącym ciekim nowo projektowanym obiektem mostowym o znacznej długości. W kilometrze około 3+860, 00 zaprojektowane jest skrzyżowanie trój-wlotowe łączące obwodnicę z ul. Wyszyńskiego, następnie droga prowadzona jest w tym samym kierunku aż do ul. Bieszczadzkiej, gdzie zaprojektowano rondo czterowlotowe. Od skrzyżowania z ul. Bieszczadzką (km 4+222,69) do skrzyżowania z ul. Sikorskiego obwodnica będzie prowadzona polami, a w km 4+570,97 przecinać będzie wiaduktem nad torami linię kolejową relacji Zagórz- Struże. Za skrzyżowaniem z ul. Sikorskiego w km 5+097,53 projektowany jest przepust pod drogą prowadzący istniejący rów. W dalszym odcinku trasa nowej drogi przecina w km 5+550,00 ulicę Chopina, gdzie zaprojektowano rondo czterowlotowe, a następnie w km 5+750, 00 km przechodzi przez usytuowany obiekt mostowy nad rz. Wisłok. Kolejne skrzyżowanie tym razem z ulicą Lunarna występuje w km 5+900,00. Następnie obwodnica przechodzi przez tereny niezamieszkałe skręcając jednocześnie w kierunku północnym. W kilometrze 6+280,00 trasa przecina się z ul. Żeromskiego i znowu skręca kierując się dokładnie na północ. Na terenach niezabudowanych w kilometrze 6+800,00 zostało zaprojektowane skrzyżowanie z ul. Kopalnianą, natomiast w kilometrze 7+260,00 obwodnica krzyżuje się z ul. Wisze, następnie trasa przeprowadzona zostanie przez istniejący ciek zaprojektowanym mostem (km 7+514,7). Zastawienie dwóch łuków poziomych pozwala na skręcenie drogi początkowo w kierunku północno-zachodnim a następnie powrócenie na kierunek północ. W kilometrze 8+370,00 projektowany jest przepust pod drogą dla przeprowadzenia istniejącego rowu w tym rejonie. Wlot z ulicy Korczyńskiej znajduje się w km 8+653,51 a patrząc w kierunku biegu trasy nowo projektowana trasa łączy się w łuku z istniejącą ulicą Korczyńską. Połączenie a właściwie włączenie nowo projektowanej drogi (obwodnicy miasta Krosno) w ulicę Korczyńską jest jednocześnie końcem opracowania.

### Wariant 3

W wariantcie tym długość drogi od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej wyniesie ok. 8,92 km, a powierzchnia korony drogi wyniesie ok. 232 052 m<sup>2</sup>. Projektowana ilość obiektów mostowych to 5 szt., przewidywane wyburzenia – 12 szt. Wycinka obejmie ok. 187 szt. drzew. Projektowana droga jest drogą nową. Ma ona początek w ulicy Zręcińskiej (ok. 40 m na południowo-zachodnim od skrzyżowania z ulicą Lotników). W początkowych metrach nowo projektowana trasa biegnie w kierunku ulicy Lotników, jednakże za skrzyżowaniem w km 0+611,10 odbija w prawo i biegnie dalej w kierunku południowo - wschodnim, gdzie w km 1+150, 25 ma przeciąć ponownie ulicę Lotników. Do km 0+515 nowo projektowana droga jest tak zlokalizowana, aby maksymalnie wykorzystać istniejącą jezdnię ul. Lotników, która będzie południową jezdnią przyszłej drogi „G”. Na tym odcinku w km 0+868,50

projektowany jest przepust pod drogą, który przeprowadzi istniejący rów pod drogą. Dalej trasa prowadzona jest wzdłuż lotniska, przez treny niezabudowane i w km 2+005,33 przecina ulicę Batorego. W dalszej części trasa przebiega jak w wariantcie I tj: łukiem skręca w kierunku północno-wschodnim gdzie w km około 3+012, 07 przecina w skrzyżowaniu ulicę Słoneczną. Następnie w km 3+080,77 projektowany jest przepust drogowy który zapewni ciągłość istniejących rowów melioracyjnych. Dalej droga biegnie w tym samym kierunku i w km około 3+328,03. Przewiduję się powstanie ronda trój wlotowego (a w przyszłości czterowlotowego z możliwością połączenia drogi obwodowej z ul. Suchodolską). Za rondem droga odbija w kierunku południowo-wschodnim gdzie po przekroczeniu potoku Lubatówka i potoku Badoń w km 3+595,97 ma skrzyżowanie z ulicą Wyszyńskiego (km 3+689,85). Na dalszym odcinku droga usytuowana jest w strefie ochronnej rozbudowy cmentarza komunalnego co pozwoli na wykorzystanie już „zamrożonego” teren bez konieczności pozyskania dodatkowych nieruchomości. Następnie w km 4+222,69 nowo projektowana droga przecina się z ulicą Bieszczadzką. Od skrzyżowania z ul. Bieszczadzką (km 4+222,69) do skrzyżowania z ul. Sikorskiego obwodnica będzie prowadzona polami, a w km 4+570,97 przecinać będzie wiaduktem nad torami linię kolejową relacji Zagórz- Struże. Za skrzyżowaniem z ul. Sikorskiego w km 5+097,53 projektowany jest przepust pod drogą prowadzący istniejący rów. W dalszym odcinku trasa nowej drogi przecina w km 5+572,18 ulicę Chopina, a następnie odbija łukiem w kierunku północnym gdzie w km 5+764,46 będzie usytuowany obiekt mostowy nad rz. Wisłok. Kolejne skrzyżowanie tym razem z ul. Lunarna występuje w km 5+820,00. Następnie obwodnica przechodzi przez tereny niezamieszkałe skręcając jednocześnie w kierunku północnym. W dalszej części trasa przebiega jak w wariantcie II tj: w km 6+280,00 trasa przecina się z ul. Żeromskiego i znowu skręca kierując się dokładnie na północ. Na terenach niezabudowanych w kilometrze 6+800,00 zostało zaprojektowane skrzyżowanie z ul. Kopalnianą, natomiast w kilometrze 7+260,00 obwodnica krzyżuje się z ul. Wisze, następnie trasa przeprowadzona zostanie przez istniejący ciek zaprojektowanym mostem (km 7+514,7). Zastawienie dwóch łuków poziomych pozwala na skrócenie drogi początkowo w kierunku północno-zachodnim a następnie powrócenie na kierunek północ. W kilometrze 8+370,00 projektowany jest przepust pod drogą dla przeprowadzenia istniejącego rowu w tym rejonie. Wlot z ulicy Korczyńskiej znajduje się w km 8+653,51 a patrząc w kierunku biegu trasy nowo projektowana trasa łączy się w łuku z istniejącą ulicą Korczyńską. Połączenie a właściwie włączenie nowo projektowanej drogi (obwodnicy miasta Krosno) w ulicę Korczyńską jest jednocześnie końcem opracowania.

Po dokonaniu analizy porównawczej poszczególnych wariantów stwierdzono, że najbardziej korzystnym wariantem jest wariant 1, który jest wariantem najlepszym z punktu widzenia m.in. zajętości terenu (najmniejsza), najmniejszej liczby wyburzeń budynków mieszkalnych, aspektów ekonomicznych (najniższych kosztów robót ziemnych, kosztów pozyskania gruntów, kosztów realizacji obiektów inżynierskich). W wariantcie 1, w porównaniu z wariantem 2 i 3 w wyniku przeprowadzonych obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza zaobserwowano najniższe stężenie maksymalne i średnioroczne oraz częstość przekroczeń D1 dla dwutlenku azotu. Z analiz dotyczących emisji hałasu wzdłuż projektowanej trasy wynika, że najmniej uciążliwa pod kątem akustycznym byłaby realizacja wariantu 1. W przypadku aspektu płynności ruchu warianty 2 i 3 są porównywalne nie posiadają bezpośredniego połączenia z ważną arterią komunikacyjną, którą jest ul. Stapińskiego. Ruch do tej arterii musiałby przebiegać ul. Kopalnianą i ul. Wisze. Założeniem wariantów 1, 2, 3 jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kołowego oraz usprawnienie ruchu poprzez zmniejszenie postojów na skrzyżowaniach

w mieście i odciążenie centrum miasta od ruchu ciężkiego. Dlatego wariantem wybranym do realizacji jest wariant 1.

W toku postępowania w oparciu o przedłożone informacje o przedsięwzięciu stwierdzono, że jest ono zlokalizowane częściowo (budowa mostu na rzece Wisłok) w obrębie obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Wisłok Środkowy z Dopływami” (PLH180030). Mając na uwadze lokalizację, charakter, zakres przedsięwzięcia oraz rodzaj generowanych oddziaływań, a także zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko stwierdzono, że przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji nie będzie w sposób znaczący wpływać na zasoby, twory i składniki przyrody, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.), w tym na przedmiot i cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, na integralność tego obszaru i spójność sieci Natura 2000.

Trasa drogi przebiega głównie przez tereny pól i łąk, przecina jednak również tereny zabudowane. Na trasie projektowanej obwodnicy znajdują się ciekły wodne w tym m.in. rzeka Wisłok, potok Lubatówka, Śmierdziączka oraz inne. Obecność tego typu przeszkód na trasie projektowanej drogi skutkować będzie koniecznością wykonania obiektów inżynierskich - mostów, przepustów, odcinkowym przełożeniem cieków wodnych. Jak wynika z treści raportu, koryto rzeki Wisłok w rejonie projektowanego mostu zostało wcześniej wyremontowane poprzez wykonanie opaski z kieszki faszynowej z narzutem kamiennym oraz ułożeniem płyt JOMB. Most wykonany będzie w formie jednoprzęsłowej bez filarów z przyczółkami usytuowanymi poza głównym nurtem rzeki. Zgodnie z treścią przedłożonego raportu w ramach inwentaryzacji przyrodniczej analizą objęto strefę oddziaływania bezpośredniego obejmującą planowane przedsięwzięcie, pas 50 m wokół planowanego przedsięwzięcia oraz strefę oddziaływania pośredniego w pasie 250 m od przedsięwzięcia. Jak wynika z treści przedłożonego raportu szata roślinna najbliższych terenów przyległych do przedsięwzięcia jest typowa dla obszarów przemysłowych i silnie antropogenicznie przekształconych. Miejscami trasa projektowanej obwodnicy przebiega przez tereny zadrzewione i zakrzewione. W związku z powyższym na potrzeby realizacji przedsięwzięcia niezbędne będzie dokonanie wycinki roślinności wysokiej i średniej. Zostanie ona jednak ograniczona do minimum umożliwiającego realizację przedsięwzięcia. Dodatkowo wycinka ta przeprowadzona zostanie poza głównym okresem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego, co ograniczy negatywny wpływ robót na ptaki. W przypadku pozostałej roślinności wysokiej i średniej nie przeznaczonej do usunięcia, nałożono na Inwestora obowiązek prowadzenia prac ziemnych związanych z realizacją przedsięwzięcia, w sposób gwarantujący ochronę pni, koron i systemów korzeniowych przez mechanicznymi uszkodzeniami, przed zasypaniem itd. Nie będzie prowadzone obcinanie korzeni szkieletowych, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa. Straty w istniejącej szacie roślinnej rekompensowane będą przez wykonanie dogęszczeń w rejonach zadrzewień oraz wprowadzenie zieleni przydrożnej, która dodatkowo ograniczać będzie negatywne skutki eksploatacji przedsięwzięcia (pylenie, hałas). Przy wprowadzeniu nasadzeń wskazano na konieczność właściwego doboru składu gatunkowego zależnego od miejsca wprowadzanie nasadzeń, warunków glebowych, świetlnych itd. W przypadku terenów leśnych, skład gatunkowy musi być zgodny z typem siedliskowym lasu, do którego wprowadzone zostanie dogęszczenie, oraz umożliwić stworzenie strefy przejściowej (ekoton), która pełnić będzie także rolę izolacyjną (chroniącą przed przenikaniem hałasu w głąb lasu). Jednym z negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze generowanym przez przedsięwzięcia drogowe jest tzw. efekt bariery ekologicznej - tak też jest w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia. Trasa obwodnicy w wariantcie wybranym do realizacji przebiega przez tereny, na których w wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej

wykazano obecność szeregu gatunków zwierząt, głównie płazów. Dodatkowo trasa obwodnicy przecinka cieków wodnych: rzekę Wisłok, potoki Lubatówka, Śmierdziączka, wzdłuż których znajdują się szlaki migracji zwierząt. Dla zminimalizowania negatywnego oddziaływania tzw. efektu bariery zaprojektowano w ciągu obwodnicy przejścia dla zwierząt, mające postać przepustów, obiektów mostowych dostosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Przejścia i przepusty zaplanowano w miejscach (w km drogi 1+650, 3+600-3+615, 5+100, 5+200, 5+740-5+780, 7+350), gdzie budowa, a następnie funkcjonowanie drogi zagrażało migracjom płazów i innych gatunków zwierząt małych oraz średnich, przez przecinanie istniejących dróg migracji rozdzielanie rozpoznanych miejsc rozrodu i zimowania lub też fragmentację istniejących siedlisk gatunków, a jednocześnie istniała możliwość wyprowadzenia migrujących zwierząt poza istniejące i projektowane ciągi komunikacyjne zabudowę mieszkaniową, gospodarczą oraz inną infrastrukturę. W celu zwiększenia skuteczności przejść dla zwierząt przedstawiono warunki odpowiedniego zagospodarowania terenów w sąsiedztwie tych obiektów oraz zaprojektowanie ogrodzeń naprowadzających - ochronnych, które dodatkowo ograniczać będą możliwość przedostania się płazów i innych drobnych zwierząt na jezdnię ograniczając przez to kolizje z pojazdami. Jak wynika z treści przedłożonego raportu realizacja przedsięwzięcia wiązała się będzie odcinkową regulacją potoku Śmierdziączka (na długości ok. 184 m) oraz odcinkowym przełożeniem cieków wodnych. Jak wynika z treści dołączonej do raportu inwentaryzacji przyrodniczej w wodach ww. potoku stwierdzono występowanie Śliza pospolitego (*Barbatula barbatula*) - gatunku ryby objętej ochroną prawną na mocy ustawy o ochronie przyrody. Tarło tego gatunku przypada na okres marzec - maj. Zgodnie z inwentaryzacją przyrodniczą ww. gatunek stwierdzono również w wodach potoku Lubatówka, w sąsiedztwie planowanej przeprawy mostowej. Innym gatunkiem ryby także objętym ochroną, którego obecność wykazano w wodach potoku Lubatówka, jest piekielnica (*Alburnoides bipunctatus*), której tarło przypada na okres kwiecień - czerwiec. W celu ochrony środowiska wodnego oraz w związku z koniecznością zabezpieczenia siedlisk gatunków zwierząt związanych z tym środowiskiem, przedstawiono warunek dostosowania terminów prowadzenia prac w rejonach tych cieków i w ich korytach do cykli rozwojowych gatunków zasiedlających te środowiska. Dodatkowo w celu zapewnienia swobodnej migracji zwierząt wykorzystujących cieków wodnych jako szlaki migracji nałożono na Inwestora obowiązek umocnienia koryt tych cieków materiałami pochodzenia naturalnego. Wskazano również na konieczność wykonywania prac w obrębie koryt cieków wodnych wyłącznie ze stanowisk brzegowych oraz prowadzenia tych prac pod nadzorem przyrodniczym. Budowa drogi w wariantie wybranym do realizacji skutkować będzie utratą części siedlisk (miejsc rozrodu, bytowania letniego i zimowisk) stwierdzonych na tym terenie gatunków płazów tj.: głównie ropuchy szarej *Bufo bufo* i żaby trawnej. Jako kompensację ww. działania nałożono na Inwestora obowiązek utworzenia 3 zastępczych miejsc rozrodu i bytowania płazów w km drogi: 3+400-3+500 w pobliżu ujścia potoku Badoń do rzeki Lubatówki, 5+000-5+200 na północ od ulicy Sikorskiego, 5+600-5+800 na południe od przekroczenia mostowego rzeki Wisłok, mających postać zbiorników wodnych o zróżnicowanym ukształtowaniu dna, brzegów i głębokości. Wybrane lokalizacje zbiorników znajdując się w pobliżu mozaikowo rozmieszczonych siedlisk łąkowych, zaroślowych (w tym łęgowych), upraw oraz istniejących cieków wodnych i niewielkich zbiorników wodnych. Wskazana lokalizacja zapewni możliwość łatwego przemieszczania się płazów i zasiedlania zbiorników w pobliżu miejsc zimowania i terenów letniego przebywania. Na Inwestora nałożono także obowiązek odpowiedniego zagospodarowania terenów stanowiących otoczenie tych zbiorników w sposób sprzyjający ich wykorzystaniu przez płazy oraz inne zwierzęta, a także prowadzenie monitoringu stanu utworzonych stawów i prowadzenie odpowiednich zabiegów mających na celu utrzymanie ich we właściwym stanie. W otoczeniu stawów tworzących siedliska zastępcze należy

umieścić większe kłody, duże kamienie i sterty mniejszych kamieni oraz konarów i gałęzi drzew dla zapewnienia przejściowych kryjówek dla płazów i innych małych zwierząt.

Jak wynika z treści raportu w strefie oddziaływania pośredniego i bezpośredniego projektowanej drogi znajdują się płaty siedlisk przyrodniczych: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris* (kod: 6510), ziołorośla górskie *Adenostylin alliarie* i ziołorośla nadrzeczne *Convolvulalia sepium* (kod: 6430), łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum* albo *Fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion* (kod: 91EO), murawy kserotermiczne (kod 6210) oraz grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny *Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum* (kod: 9170). Ww. siedliska przyrodnicze stwierdzono w rejonach, w których projektowana droga przecinała głównie ciek: Lubatówkę i Wisłok, a także w dolinach cieków wodnych (w pobliżu ujścia cieku Badoń do Lubatówki, nad potokiem Smierdziączka), oraz na zachód od dawnego kamieniołomu przy ul. Ślaczka (siedliska przyrodniczego (9170)). W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ww. siedliska przyrodnicze nałożono na Inwestora obowiązek ograniczenia szerokości pasa budowy w rejonie tych siedlisk, a także maksymalnego skrócenia czasu realizacji robót, nie wykraczania robotami, zwłaszcza przy użyciu ciężkiego sprzętu, poza linie placu budowy. Wprowadzając odpowiedni warunek wykluczono także możliwość lokalizowania w rejonach ww. siedlisk przyrodniczych zaplecza technicznego budowy, baz materiałowo - sprzętowych oraz dróg technologicznych. W przypadku siedliska przyrodniczego (6210) znajdującego się na trasie projektowanej drogi, nałożono na Inwestora obowiązek przeniesienia karpy łąki, w obrębie której stwierdzono ww. siedlisko, w sposób nie powodujący jej uszkodzenia pod nadzorem fitosocjologicznym, w miejsce wskazane przez nadzór, gwarantujące zachowanie tego siedliska przyrodniczego we właściwym stanie. Terenem o największej wrażliwości przyrodniczej narażonym na negatywne oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizowanym na odcinku pomiędzy ulicami Sikorskiego a Chopina, są siedliska łąkowe i stanowiska chronionych gatunków roślin i zwierząt. W związku z brakiem możliwości określenia na obecnym etapie projektowania rozwiązań technicznych definitywnie rozstrzygających sposób przekroczenia ww. terenu o największej wrażliwości, nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny przedmiotowego przedsięwzięcia.

Roboty budowlane będą organizowane w sposób minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych. Przy gospodarowaniu wytworzonymi odpadami w trakcie realizacji i eksploatacji przestrzegane będą ogólne zasady wynikające z obowiązujących przepisów. Opakowania stosowane do magazynowania odpadów będą odporne na działanie znajdujących się w nich odpadów. Magazynowanie i transportowanie odpadów będzie prowadzone w taki sposób, aby nie dochodziło do ich rozprzestrzeniania się w środowisku, oraz zapewnione będzie bezpieczeństwo prac ładunkowych i przewozu odpadów do miejsc ich odzysku, czy unieszkodliwiania. Powstające odpady będą ewidencjonowane, zgodnie z wymaganiami przepisów o odpadach.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się wpływu na jakość powietrza, co będzie związane z emisją substancji zanieczyszczających pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych, może wystąpić zjawisko pylenia. W trakcie prowadzenia robót drogowych oraz ruchu środków transportu technologicznego po istniejącej drodze gruntowej oraz odcinku przebudowywanym, w okresach suchych, należy stosować: zraszanie, nawadnianie oraz przykrywanie skrzyń ładunkowych środków transportujących materiały sypkie i pyłące. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia przedsięwzięcia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia

będzie miała charakter krótkoterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Na etapie eksploatacji źródłem emisji substancji gazowych i pyłowych do powietrza będzie emisja niezorganizowana pochodząca z ruchu samochodów poruszających się po projektowanej drodze. Ewentualne uciążliwości będą skutecznie minimalizowane przez nasadzenia zieleni izolacyjno - osłonowej, która chroni przed napływem zanieczyszczonego powietrza i stanowi barierę przeciw rozprzestrzenianiu głównie zanieczyszczeń pyłowych i aerozoli. Jednocześnie zielen ta stanowiła będzie przegrodę zaburzającą swobodne rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń gazowych, a co za tym idzie, zmniejszającą zasięg oddziaływania dróg. Dodatkowo funkcję przegrody biotechnicznej spełniać będą ekrany akustyczne zaprojektowane ze względu na ochronę przeciwhałasową budynków mieszkalnych.

Dla obliczeń zasięgu emitowanego hałasu wykorzystano dane wyznaczone na podstawie modelu obliczeniowego opartego na normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, bazując na prognozie ruchu na rok 2013 i 2025 (przyjęto następujący rozkład natężenia ruchu: ruch w porze dzienne stanowi 87 % całkowitego ruchu dobowego, ruch w porze nocnej stanowi 13 % całkowitego ruchu dobowego). Teren sąsiadujący z przedsięwzięciem w zdecydowanej większości stanowią tereny zabudowy zagrodowej, tereny mieszkaniowo-usługowe, dla których zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB wynosi dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych dla pory dnia 60 dB i dla pory nocy 50 dB.

Do obliczeń poziomów hałasu w środowisku oraz modelowania numerycznego posłużono się pakietem programu MITHRA wg modelu emisji hałasu opartego na normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. Integralną częścią takiego procesu modelowania jest wprowadzanie danych wejściowych, umożliwiających modelowanie źródeł hałasu. Obliczenia hałasu wykonywano na wysokości 4,0 m n.p.t. Zgodnie z zawartymi w raporcie obliczeniami przedstawiającymi oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny wprowadzono ekranowanie, w związku z bliską odległością budynków mieszkalnych i koniecznością ich ochrony akustycznej. W tym celu zaprojektowano ekrany akustyczne określone w pkt I 3) 5. decyzji. Zakładana wysokość ekranów wyniesie od 2 do 5 m.

Przeprowadzone obliczenia uwzględniające zaprojektowane ekrany (o skuteczności co najmniej na poziomie 7 dB) wykazały, że przy istniejącej zabudowie podlegającej ochronie akustycznej, poziom hałasu emitowanego w związku z eksploatacją przedmiotowej drogi nie będzie przekraczał wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w porze dziennej i nocnej. W związku z tym, że obliczenia wykonywane są na podstawie prognozowanych natężeń, po zrealizowaniu przedsięwzięcia zostanie przeprowadzona analiza porealizacyjna, w ramach której będą wykonane pomiary kontrolne poziomu hałasu. Wyniki analizy porealizacyjnej pozwolą określić rzeczywiste oddziaływanie przedsięwzięcia na tereny przyległe. W zależności od uzyskanych wyników, zostaną podjęte dalsze decyzje, co do konieczności zastosowania rozwiązań umożliwiających ochronę przed hałasem. Jeżeli analiza porealizacyjna wykaże niedotrzymanie odpowiednich standardów jakości środowiska przy budynkach sąsiadujących z przedmiotowym przedsięwzięciem, z uwagi na brak możliwości wybudowania przy tych budynkach ekranów akustycznych oraz zastosowania odpowiednich środków ochrony z braku możliwości technicznych, bądź brak możliwości zastosowania określonych rozwiązań organizacyjno - administracyjnych, wówczas należy rozważyć konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a w ramach rekompensaty

wymianę stolarki okiennej na stolarkę o zwiększonej izolacyjności akustycznej lub zmianę przeznaczenia powyższych budynków z budynków mieszkalnych na niemieszkalne.

Biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia oraz zaproponowany zakres prac niezbędnych do wykonania, do istotnych czynników będących wynikiem robót budowlanych, mogących mieć wpływ na stan wód zaliczyć należy emisję zanieczyszczeń powstających w związku z eksploatacją maszyn i sprzętu budowlanego, funkcjonowaniem zaplecza budowy, składowaniem odpadów oraz gromadzeniem ścieków bytowych, wykorzystaniem materiałów budowlanych zawierających w swoim składzie substancje niebezpieczne, a także wykonaniem robót ziemnych, konstrukcji obiektów mostowych i nawierzchni jezdni.

W celu ochrony środowiska wodnego, w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie podjęty szereg działań zmierzających do zminimalizowania i ograniczenia wpływu ww. czynników na środowisko wodne. W ramach prac przygotowawczych zorganizowane zostanie zaplecze sanitarne wyposażone w szczelne zbiorniki bezodpływowe. Teren zaplecza budowlanego zostanie utwardzony, a wody opadowe i roztopowe z jego obszaru będą odprowadzane w sposób zorganizowany. Przed wprowadzeniem do środowiska wody te będą oczyszczane w osadniku i separatorze. Wyznaczone zostaną miejsca do magazynowania i składowania materiałów budowlanych w sposób uniemożliwiający przedostanie się do wód stosowanych w trakcie budowy materiałów, powstających ścieków i odpadów. Ponadto prace budowlane prowadzone będą w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Przy wyborze lokalizacji pod zaplecze budowy wykluczone zostały tereny, które charakteryzują się płytkim zaleganiem zwierciadła wód gruntowych. W fazie robót budowlanych w korycie cieków zapewnione zostanie zabezpieczenie cieku przed zamuleniem, a także przed zanieczyszczeniem substancjami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy. Stosowane będą również zabezpieczenia wód rzeki przed ewentualnym dostaniem się do niej elementów konstrukcji, stosowanych surowców oraz materiałów. Na czas prowadzenia robót w korytach cieków, brzegi cieków zostaną zabezpieczone przed ewentualnym ich uszkodzeniem bądź zniszczeniem, które mogą być spowodowane stosowanym podczas prac sprzętem. Ponadto prace te prowadzone będą w sposób nie powodujący ograniczenia wielkości oraz kierunku przepływu wód w ciekach. Skarpy nasypów drogowych oraz skarpy rowów drogowych bezpośrednio po zakończeniu prac budowlanych obsiane zostaną trawą tak, aby ograniczyć przedostawanie się do wód powierzchniowych frakcji tworzących zawiesiny. Ze względu na zagrożenie powodziowe roboty budowlane w korytach cieków prowadzone będą poza okresem zagrożenia powodziowego, a na wypadek wystąpienia powodzi opracowany zostanie plan ochrony przeciwpowodziowej, określający zależność pomiędzy czasem rozpoczęcia ewakuacji lub zabezpieczenia sprzętu budowlanego, a wystąpieniem określonej sytuacji hydrometeorologicznej.

Istotnym jest również, że obiekty mostowe zaprojektowane zostaną tak, aby ich realizacja i eksploatacja nie spowodowała zakłóceń w swobodnym spływie wód oraz lodów oraz, aby zapewniona została dynamiczna równowaga koryta cieku, a także możliwe było utrzymanie właściwych warunków korzystania z wody. Jednym z podstawowych czynników będących wynikiem eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia, mogących mieć wpływ na stan wód będzie emisja wód opadowych wprowadzanych do wód powierzchniowych ze szczelnych powierzchni zanieczyszczonych nawierzchni drogi, zawierających zanieczyszczenia w postaci kropeł paliwa i olejów, ubytków ze ścierania okładzin hamulcowych, ubytków ze ścierania opon i nawierzchni, liści z drzew, krzewów i innych materiałów organicznych, mułów, piasku i żwirów wymytych lub wyerodowanych przez wiatr z powierzchni nieutwardzonych. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie systemu kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody opadowe

i roztopowe z powierzchni drogi. Wody te przed wprowadzeniem do środowiska będą oczyszczane w osadnikach i separatorach tak, aby spełnione zostały wymogi rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984).

W związku z realizacją przedsięwzięcia niezbędne będzie wyburzenie budynków mieszkalnych w ilości 11 budynków (domy jednorodzinne).

W najbliższym otoczeniu przedsięwzięcia znajduje się jeden obiekt, wpisany do rejestru zabytków województwa podkarpackiego. Jest to most murowany na rzece Badoń (ul. Wyszyńskiego). Obecnie ww. most jest wyłączony z ruchu, kiedyś stanowił odcinek ulicy Wyszyńskiego, a po wybudowaniu nowej przeprawy mostowej, stracił na znaczeniu komunikacyjnym i jest w chwili obecnej nieużywany. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są 2 obiekty, nie widniejące w ww. rejestrze, a znajdujące się w gminnej ewidencji zabytków, tj. dom drewniany (ul. Żeromskiego 13) oraz figura Serce Pana Jezusa (ul. Żeromskiego). Nie jest przewidziana przebudowa ani przeniesienie tych obiektów w związku z projektowanym przedsięwzięciem.

Wymagania zawarte w punkcie w pkt I 3) 2. decyzji wprowadzono w związku z brzmieniem art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243 z późn. zm.), który mówi, że przepisów ustawy nie stosuje się do mas ziemnych lub skalnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji, jeżeli plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego, decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzja o pozwoleniu na budowę lub zgłoszenie robót budowlanych określają warunki i sposób ich zagospodarowania, a ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, o których mowa w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.).

Z uwagi na znaczne oddalenie miejsca lokalizacji przedsięwzięcia od granicy państwa oraz z uwagi na lokalny zasięg oddziaływań, stwierdzono brak możliwości generowania oddziaływań na środowisko o charakterze transgranicznym. W związku z tym przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia odstąpiono od przeprowadzenia postępowania w trybie art. 104 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58 poz. 535 z późn. zm.). Przed wprowadzeniem do środowiska, wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi oczyszczane będą w osadnikach i separatorach, co będzie stanowiło zabezpieczenie środowiska wodnego oraz powierzchni ziemi w przypadku awarii pojazdów. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy używać sprawnego technicznie sprzętu, nie powodującego zanieczyszczeń i wycieków paliwa, smarów oraz zapewnić właściwą jego eksploatację np. eliminacja pracy na bieżąco „jałowym” w czasie przestojów. W przypadku stwierdzenia wycieku należy uwolnioną substancję natychmiast usunąć przy użyciu dostępnych na miejscu budowy sorbentów. Ponadto zastosowana technologia i przestrzeganie zasad ruchu drogowego ogranicza do minimum ryzyko wystąpienia wypadków drogowych.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności planowanej ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed niekorzystnym oddziaływaniem przedsięwzięcia pod względem akustycznym oraz w zakresie emisji dwutlenku siarki, tlenków azotu i węgla, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych,

pyłów, w celu skontrolowania rzeczywistego rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń. Analiza zostanie wykonana w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Na podstawie pomiarów winno się jednoznacznie określić, czy będą występować przekroczenia dopuszczalnej wartości poziomu hałasu i jaka będzie jego ewentualna wielkość. Pomiary powinny obejmować teren z istniejącą zabudową mieszkalną i powinny być wykonane przy budynkach mieszkalnych najbardziej narażonych na oddziaływanie drogi pod względem akustycznym. Pomiary przeprowadzone winny być zgodnie z obowiązującą metodyką pomiaru hałasu drogowego - rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192 poz. 1392). W przypadku stwierdzenia powyższych oddziaływań, zastosowane zostaną odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W prowadzonym postępowaniu w dniach od 30 sierpnia 2011 r. do 19 września 2011 r. zapewniono udział społeczeństwa – zgodnie z art. 79 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 22 sierpnia 2011 r. znak: WOOŚ.4200.11.2011.KR o przedłożonym wniosku i Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z informacją o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy i miejscu wyłożenia jej do wglądu, możliwości i terminie składania uwag, z zachowaniem 21-dniowego terminu ich składania i organie właściwym do ich rozpatrzenia, podano do publicznej wiadomości. Zostało ono umieszczone na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Chorkówka oraz na tablicy i stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Krośnie.

Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa, do tut. Urzędu nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski związane z przedmiotowym przedsięwzięciem.

Przed wydaniem niniejszej decyzji stronom zapewniono możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów zgodnie z art. 10 Kpa poprzez zamieszczenie Obwieszczenia z dnia 27 września 2011 r. znak: WOOŚ.4200.11.2011.KR na stronie internetowej i tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie i Urzędu Miasta Krosna, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Chorkówka.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w okresie opublikowania ww. Obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków przez zainteresowanych. Również żadna ze stron postępowania nie skorzystała z możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, na podstawie których zostanie wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi „G” i „Z” odcinek od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej w Krośnie”.

W toku postępowania na etapie wszczęcia postępowania do tut. Organu wpłynęły uwagi i wnioski dotyczące przebiegu drogi i wyboru wariantu dla przedmiotowego przedsięwzięcia, tj.:

- pismo P. Anny i Władysława Pietruszka, z dnia 13 marca 2009 r.,
- pismo mieszkańców Krosna – dzielnica Krościenko Niżne, z dnia 6 marca 2009 r.,
- pismo P. Elżbiety i Stanisława Guzik, z dnia 16 marca 2009 r.,
- pismo P. Justyny i Sławomira Pulnar, z dnia 13 marca 2009 r.,
- pismo P. Dariusz Niepokój, z dnia 13 marca 2009 r.,
- pismo P. Katarzyny, Magdaleny i Przemysława Kustroń, z dnia 16 marca 2009 r.,
- pismo P. Urszuli i Stanisława Ginalskich, z dnia 16 marca 2009 r.,
- pismo P. Krzysztofa Bykowskiego, z dnia 16 marca 2009 r.,
- pismo P. Jadwigi i Józefa Lenik, z dnia 16 marca 2009 r.,

oraz

- pismo P. Przemysława Kustroń, z dnia 25 marca 2009 r. dot. zgłoszenia jako strony postępowania,
- pismo P. Wandy i Agnieszki Lubaś, z dnia 17 kwietnia 2009 r. dot. niekorzystnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na zabudowę, dotyczące odległości planowanej drogi od ich nieruchomości; po konsultacji z Inwestorem stwierdzono, że zabudowana nieruchomość, położona przy ul. Grodzkiej 59, nie znajduje się w obszarze realizacji przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi „G” i „Z” odcinek od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej w Krośnie” i zlokalizowana jest ok. 1,0 km od ww. przedsięwzięcia. Dodatkowo przedmiotowa działka usytuowana jest przy drodze krajowej nr 28, która będzie poszerzana wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Grodzką. W chwili obecnej trwają prace projektowe na w/w odcinku drogi krajowej.

Natomiast jeżeli chodzi o pismo P. Przemysława Kustroń, z dnia 25 marca 2009 r. dot. zgłoszenia jako strony postępowania, to Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 9 kwietnia 2011 r. znak: RDOŚ-18-WOO-6613-1-7/09/kr przesłał w załączeniu kopie pism wystosowanych do dnia 31 marca 2009 r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w toku prowadzonego postępowania. Ponadto udzielił informacji, że pozostałe dokumenty mogą zostać Panu udostępnione na zasadach i w trybie określonym w Dziale II 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 oraz po przedłożeniu przez Inwestora Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie, m.in. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz przedłożonych uzupełnień wynika, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia, przy zachowaniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, spełniać będzie obowiązujące standardy jakości środowiska w tym zdrowia ludzi.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, na podstawie przepisów przywołanych w podstawie prawnej, orzeczono jak w osnowie.

Ponadto nadmieniam, iż dotychczasową sygnaturę sprawy WOOŚ.4200.11.2011.KR zastąpiono sygnaturą WOOŚ.4200.2.2012.KR.

## POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca szczegółowy opis przedsięwzięcia.
2. W przypadku, kiedy realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązała z koniecznością złamania przepisów o ochronie gatunkowej roślin, grzybów i zwierząt, niezbędne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220

z późn. zm.).

3. Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy, przy czym wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Wskazany powyżej termin może ulec wydłużeniu o dwa lata - zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
4. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w terminie 14 dni od daty jej otrzymania. Odwołanie składać należy w dwóch egzemplarzach.

Załącznik do decyzji: – Charakterystyka przedsięwzięcia



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W RZESZOWIE

*Lech Kotkowski*

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Krosna, 38-400 Krosno, ul. Lwowska 28a
2. Urząd Miasta Krosna z prośbą o poinformowanie stron postępowania w trybie art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
3. Urząd Gminy Chorkówka z prośbą o poinformowanie stron postępowania w trybie art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krośnie
2. WOŚ a/a

REGIONALNA DYREKCJA  
OCHRONY ŚRODOWISKA W RZESZOWIE  
al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

**Decyzja niniejsza stała się  
ostateczna dnia 14.02.2012r.**

**data 22.02.2012r. dodok. specjaliste**  
(podpis, stanowisko)

WOOS.4200.2.2012.KR

**Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:**  
**„Budowa drogi „G” i „Z” odcinek od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej w Krośnie”**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi, która w swojej funkcji pełnić będzie obwodnicę dla miasta Krosna w wariantie 1. Przedsięwzięcie w całości zlokalizowane będzie na terenie województwa podkarpackiego, w powiecie krośnieńskim, w obrębie miasta Krosna. Projektowany odcinek obwodnicy przebiegać będzie południowymi i wschodnimi obrzeżami m. Krosno, począwszy od skrzyżowania z ul. Zręcińską do skrzyżowania z ul. Korczyńską. W wariantie tym długość drogi od ul. Zręcińskiej do ul. Korczyńskiej wyniesie ok. 8,78 km, a powierzchnia korony drogi wyniesie ok. 234 562 m<sup>2</sup>. Projektowana ilość obiektów mostowych to 5 szt., przewidywane wyburzenia – 11 szt. Wycinka obejmie ok. 162 szt. drzew. Projektowana droga jest drogą nową. Ma ona początek w ulicy Zręcińskiej (ok. 40 m na południowy-zachód od skrzyżowania z ulicą Lotników). W początkowych metrach nowo projektowana trasa biegnie w kierunku ulicy Lotników, jednakże za skrzyżowaniem w km 0+611,10 odbija w prawo i biegnie dalej w kierunku południowo-wschodnim, gdzie w km 1+150,25 ma przeciąć ponownie ulicę Lotników. Do km 0+515 nowo projektowana droga jest tak zlokalizowana, aby maksymalnie wykorzystać istniejącą jezdnię ul. Lotników, która będzie południową jezdnią przyszłej drogi „G”. Na tym odcinku w km 0+868,50 projektowany jest przepust pod drogą, który przeprowadzi istniejący rów pod drogą. Dalej trasa prowadzona jest wzdłuż lotniska, poprzez tereny niezabudowane i w km 2+005,33 przecina ulicę Batorego. Następnie łukiem skręca w kierunku północno-wschodniej, gdzie w km około 3+012,07 przecina w skrzyżowaniu ulicę Słoneczną. Następnie w km 3+080,77 projektowany jest przepust drogowy, który zapewni ciągłość istniejących rowów melioracyjnych. Dalej droga biegnie w tym samym kierunku i w km około 3+328,03. Przewiduję się powstanie ronda trójwłotowego (a w przyszłości czterowłotowego z możliwością połączenia drogi obwodowej z ul. Suchodolską). Za rondem droga odbija w kierunku południowo-wschodniej, gdzie po przekroczeniu potoku Lubatówka i potoku Badoń w km 3+595,97 ma skrzyżowanie z ulicą Wyszyńskiego (km 3+689,85). Na dalszym odcinku droga usytuowana jest w strefie ochronnej rozbudowy cmentarza komunalnego, co pozwoli na wykorzystanie już „zamrożonego” teren bez konieczności pozyskania dodatkowych nieruchomości. Następnie w km 4+222,69 nowo projektowana droga przecina się z ulicą Bieszczadzką. Od skrzyżowania z ul. Bieszczadzką (km 4+222,69) do skrzyżowania z ul. Sikorskiego obwodnica będzie prowadzona polami, a w km 4+570,97 przecinać będzie wiaduktem nad torami linię kolejową relacji Zagórz- Struże. Za skrzyżowaniem z ul. Sikorskiego w km 5+097,53 projektowany jest przepust pod drogą prowadzący istniejący rów. W dalszym odcinku trasa nowej drogi przecina w km 5+572,18 ulicę Chopina, a następnie odbija łukiem w kierunku północnym, gdzie w km 5+764,46 będzie usytuowany obiekt mostowy nad rzeką Wisłok. Obwodnica ok. km 6+000 przecina ul. Lunarna, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie o przesuniętych wlotach. Następnie nowa droga przecina ulicę Gałczyńskiego oraz ulicę Asnyka i w km 6+385,89 ulicę Żeromskiego. Ten ciąg skrzyżowań skanalizowanych, ze względu na bliskie odległości pomiędzy nimi, powinien być wyposażony w skoordynowaną sygnalizację świetlną, aby upłynnić ruch na obwodnicy. W km 6+739 nowo projektowana droga krzyżuje się z ul. Ślęczka, gdzie również zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane. Kolejne skrzyżowanie jakie przewiduje nowa trasa to skrzyżowanie z ulicą Kopalnianą (km 6+994,20) wraz z odcinkiem równoległej drogi pełniącej rolę zjazdu publicznego. W km 7+156 i km 7+324 zaprojektowano skrzyżowania z ul. Stapińskiego.

Patrząc dalej w kierunku biegu trasy w km 7+347,05 znajduje się obiekt mostowy nad potok Śmierdziączka, który na długości 184 m będzie uregulowany (zgodnie z wstępnymi warunkami Gestora tego potoku). W kilometrze 8+139,77 projektowany jest przepust pod drogą dla przeprowadzenia istniejącego rowu. Droga łączy się z ul. Korczyńska skrzyżowaniem skanalizowanym usytuowanym na łuku drogi głównej.

Droga w wybranym wariantcie będzie posiadać następujące parametry:

- a) klasa drogi „G” i „Z”, przy czym „G” – od km 0+000 do km 5+572, natomiast „Z” – od km 5+572 do km 8+780,
- b) szerokość jezdni 2 x 7 m (dla odcinka o kl. „G”) oraz 2 x 3,5 m (dla odcinka o klasie „Z”),
- c) pas zieleni o szerokości 3 m i 3,5 m pomiędzy jezdnią, a chodnikiem,
- d) chodnik o szerokości 2 m,
- e) pas rozdziału pomiędzy jezdniami 5 m przy drodze klasy „G”.

Główna droga dojazdowa wykonana będzie z nawierzchni bitumicznych. Podbudowa wykonana będzie z masy asfaltowej, kruszyw naturalnych i łamanych. Krawężniki betonowe pasowane. Do wykonania chodników zastosowana będzie kostka betonowa wibroprasowana oraz obrzeża betonowe. Do odwodnienia zastosowano rury PCV ze studniami rewizyjnymi i studzienkami ściekowymi według typowych rozwiązań kanalizacyjnych. Do wykonania obiektów mostowych zastosowane będą beton i stal.

W wariantcie tym przewidzianych jest do wyburzenia 11 budynków mieszkalnych – domów jednorodzinnych.

Planowana droga wg wariantu 1 znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 432 „Dolina rzeki Wisłok”.

Budowa drogi będzie wymagała przebudowy istniejących kolizji z sieciami energetyki, teletechniki, gazu, kanalizacji sanitarnej i wodociągowej, jak też przebudowy kolidujących linii napowietrzanych teletechnicznych i energetycznych. Na trasie nowej drogi oraz w miejscach, gdzie powstaną nowe skrzyżowania i ronda powstanie nowe uzbrojenie, tj. oświetlenie i kanalizacja deszczowa.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni wszystkich dróg wchodzących w zakres projektowanego przedsięwzięcia odbywać się będzie systemem kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe z obiektów mostowych odprowadzane będą systemem kanalizacji deszczowej z włączeniem do systemu odwodnienia drogi. Przed wprowadzeniem do środowiska, wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi oczyszczane będą w osadnikach i separatorach.

W najbliższym otoczeniu przedsięwzięcia znajduje się jeden obiekt, znajdujący się w rejestrze zabytków województwa podkarpackiego. Jest to most murowany na rzece Badoń (ul. Wyszyńskiego). Obecnie ww. most jest wyłączony z ruchu, kiedyś stanowił odcinek ulicy Wyszyńskiego, a po wybudowaniu nowej przeprawy mostowej, stracił na znaczeniu komunikacyjnym i jest w chwili obecnej nieużywany. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są 2 obiekty, nie widniejące w rejestrze, a znajdujące się w gminnej ewidencji zabytków, tj. dom drewniany (ul. Żeromskiego 13) oraz figura Serce Pana Jezusa, (ul. Żeromskiego). Obiekty te pozostawione będą bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Nie jest przewidziana ich przebudowa w związku z projektowanym przedsięwzięciem.

Trasa drogi przebiega głównie przez tereny pól i łąk, przecina jednak również tereny zabudowane. Na trasie projektowanej obwodnicy znajdują się cieki wodne w tym m.in. rzeka Wisłok, potok Lubatówka, Śmierdziączka oraz inne. Obecność tego typu przeszkód na trasie projektowanej drogi skutkować będzie koniecznością wykonania obiektów inżynierskich mostów, przepustów, odcinkowego przełożenia cieków wodnych. Jak wynika z treści raportu,

koryto rzeki Wisłok w rejonie projektowanego mostu zostało wcześniej wyremontowane poprzez wykonanie opaski z kieszki faszynowej z narzutem kamiennym oraz ułożeniem płyt JOMB. Most wykonany będzie w formie jednoprzęsłowej bez filarów z przyczółkami usytuowanymi poza głównym nurtem rzeki.

Szata roślinna najbliższych terenów przyległych do przedsięwzięcia jest typowa dla obszarów przemysłowych i silnie antropogenicznie przekształconych. Miejscami trasa projektowanej obwodnicy przebiega przez tereny zadrzewione i zakrzewione. W związku z powyższym na potrzeby realizacji przedsięwzięcia niezbędne będzie dokonanie wycinki roślinności wysokiej i średniej. Zostanie ona jednak ograniczona do minimum umożliwiającego realizację przedsięwzięcia. Dodatkowo wycinka ta przeprowadzona zostanie poza głównym okresem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 września do końca lutego, co ograniczy negatywny wpływ na ptaki. W przypadku pozostałej roślinności wysokiej i średniej nie przeznaczonej do usunięcia, nałożono na Inwestora obowiązek prowadzenia prac ziemnych związanych z realizacją przedsięwzięcia, w sposób gwarantujący ochronę pni, koron i systemów korzeniowych przed mechanicznymi uszkodzeniami, przed zasypaniem itd. Straty w istniejącej szacie roślinnej rekompensowane będą przez wykonanie dogęszczeń w rejonach zadrzewień oraz wprowadzenie zieleni przydrożnej, która dodatkowo ograniczać będzie negatywne skutki eksploatacji przedsięwzięcia (pylenie, hałas). Przy wprowadzeniu nasadzeń wskazano na konieczność właściwego doboru składu gatunkowego zależnego od miejsca wprowadzanie nasadzeń, warunków glebowych, świetlnych itd. Jednym z negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze generowanym przez przedsięwzięcia drogowe jest tzw. efekt bariery ekologicznej - tak też jest w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia. Trasa obwodnicy w wariantcie wybranym do realizacji przebiega przez tereny, na których w wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej wykazano obecność szeregu gatunków zwierząt, głównie płazów. Dodatkowo trasa obwodnicy przecina ciek wodny: rzekę Wisłok, potoki Lubatówka, Śmierdziączka, wzdłuż których znajdują się szlaki migracji zwierząt. Dla zminimalizowania negatywnego oddziaływania tzw. efektu bariery zaprojektowano w ciągu obwodnicy przejścia dla zwierząt, mające postać przepustów, obiektów mostowych dostosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Przejścia i przepusty zaplanowano w miejscach (w km drogi 1+650, 3+600-3+615, 5+100, 5+200, 5+740-5+780, 7+350), gdzie budowa, a następnie funkcjonowanie drogi zagrażało migracjom płazów i innych gatunków zwierząt małych oraz średnich, przez przecinanie istniejących dróg migracji, rozdzielanie rozpoznanych miejsc rozrodu i zimowania lub też fragmentację istniejących siedlisk gatunków, a jednocześnie istniała możliwość wyprowadzenia migrujących zwierząt poza istniejące i projektowane ciągi komunikacyjne zabudowę mieszkaniową, gospodarczą oraz inną infrastrukturę. W celu zwiększenia skuteczności przejść dla zwierząt przedstawiono warunki odpowiedniego zagospodarowania terenów w sąsiedztwie tych obiektów oraz zaprojektowanie ogrodzeń naprowadzających - ochronnych, które dodatkowo ograniczać będą możliwość przedostania się płazów i innych drobnych zwierząt na jezdnię, ograniczając przez to kolizje z pojazdami. Realizacja przedsięwzięcia wiązała się będzie odcinkową regulacją potoku Śmierdziączka (na długości ok. 184 m) oraz odcinkowym przełożeniem cieków wodnych. Z inwentaryzacji przyrodniczej w wodach ww. potoku stwierdzono występowanie Śliza pospolitego (*Barbatula barbatula*) gatunku ryby objętej ochroną prawną na mocy ustawy o ochronie przyrody. Tarło tego gatunku ryby przypada na okres marzec - maj. Zgodnie z inwentaryzacją przyrodniczą ww. gatunek ryby stwierdzono również w wodach potoku Lubatówka, w sąsiedztwie planowanej przeprawy mostowej. Innym gatunkiem ryby także objętym ochroną, którego obecność wykazano w wodach potoku Lubatówka, jest piekielnica (*Alburnoides bipunctatus*), której tarło przypada na okres kwiecień - czerwiec. W celu ochrony środowiska wodnego oraz w związku z koniecznością zabezpieczenia siedlisk

gatunków zwierząt związanych z tym środowiskiem, przedstawiono warunek dostosowania terminów prowadzenia prac w rejonach tych cieków i w ich korytach do cykli rozwojowych gatunków zasiedlających te środowiska. Dodatkowo w celu zapewnienia swobodnej migracji zwierząt wykorzystujących cieki wodne, jako szlaki migracji nałożono na Inwestora obowiązek wykorzystania do umocnień koryt tych cieków materiałów pochodzenia naturalnego. Wskazano również na konieczność wykonywania prac w obrębie koryt cieków wodnych wyłącznie ze stanowisk brzegowych oraz prowadzenia tych prac pod nadzorem przyrodniczym. Budowa drogi w wariancie wybranym do realizacji skutkować będzie utratą części siedlisk (miejsc rozrodu, bytowania letniego i zimowisk) stwierdzonych na tym terenie gatunków płazów, tj.: głównie ropuchy szarej *Bufo bufo* i żaby trawnej. Jako kompensację ww. działania nałożono na Inwestora obowiązek utworzenia 3 zastępczych miejsc rozrodu i bytowania płazów w km drogi: 3+400-3+500 w pobliżu ujścia potoku Badoń do rzeki Lubatówki, 5+000-5+200 na północ od ulicy Sikorskiego, 5+600-5+800 na południe od przekroczenia mostowego rzeki Wisłok, mających postać zbiorników wodnych o zróżnicowanym ukształtowaniu dna, brzegów i głębokości. Wybrane lokalizacje zbiorników znajdują się w pobliżu mozaikowo rozmieszczonych siedlisk łąkowych, zaroślowych (w tym łągowych), upraw oraz istniejących cieków wodnych i niewielkich zbiorników wodnych. Wskazana lokalizacja zapewni możliwość łatwego przemieszczania się płazów i zasiedlania zbiorników w pobliżu miejsc zimowania i terenów letniego przebywania. Na Inwestora nałożono także obowiązek odpowiedniego zagospodarowania terenów stanowiących otoczenie tych zbiorników w sposób sprzyjający ich wykorzystaniu przez płazy oraz inne zwierzęta, a także prowadzenie monitoringu stanu utworzonych stawów i prowadzenie odpowiednich zabiegów mających na celu utrzymanie ich we właściwym stanie.

W strefie oddziaływania pośredniego i bezpośredniego projektowanej drogi znajdują się płaty siedlisk przyrodniczych: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris* (kod: 6510), ziołorośla górskie *Adenostylion alliariae* i ziołorośla nadrzeczne *Convolvuletalia sepium* (kod: 6430), łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum* albo *Fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion* (kod: 91EO), murawy kserotermiczne (kod 6210) oraz grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny *Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum* (kod: 9170). Ww. siedliska przyrodnicze stwierdzono w rejonach w których projektowana droga przecina głównie cieki: Lubatówkę i Wisłok, a także w dolinach cieków wodnych (w pobliżu ujścia cieku Badoń do Lubatówki, nad potokiem Smierdziączka) oraz na zachód od dawnego kamieniołomu przy ul. Ślącza (siedliska przyrodniczego (9170)). W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ww. siedliska przyrodnicze nałożono na Inwestora obowiązek ograniczenia szerokości pasa budowy w rejonie tych siedlisk, a także maksymalnego skrócenia czasu realizacji robót, nie wykraczania robotami, zwłaszcza przy użyciu ciężkiego sprzętu, za linie placu budowy. Wprowadzając odpowiedni warunek wykluczono także możliwość lokalizowania w rejonach ww. siedlisk przyrodniczych zaplecza technicznego budowy, baz materiałowo - sprzętowych oraz dróg technologicznych. W przypadku siedliska przyrodniczego (6210) znajdującego się na trasie projektowanej drogi, nałożono na Inwestora obowiązek przeniesienia karpy łąki w obrębie której stwierdzono ww. siedlisko, w sposób nie powodujący ich uszkodzenia pod nadzorem fitosocjologicznym, w miejsce wskazane przez nadzór, gwarantujące zachowanie tego siedliska przyrodniczego we właściwym stanie. Terenem o największej wrażliwości przyrodniczej narażonym na negatywne oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia jest teren zlokalizowany na odcinku pomiędzy ulicami Sikorskiego, a Chopina - znajdują się tutaj siedliska łąkowe i stanowiska chronionych gatunków roślin i zwierząt. W związku z brakiem możliwości określenia na obecnym etapie projektowania rozwiązań technicznych definitywnie rozstrzygających sposób przekroczenia ww. terenu o największej wrażliwości, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania przed

przystąpieniem do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ponownej oceny przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z zawartymi w raporcie obliczeniami przedstawiającymi oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny wprowadzono ekranowanie, w związku z bliską odległością budynków mieszkalnych i koniecznością ich ochrony akustycznej. W tym celu zaprojektowano ekrany akustyczne. Zakładana wysokość ekranów wyniesie od 2 do 5 m.

Ekrany zostaną zastosowane na następujących odcinkach drogi:

L.p.	Kilometraż	Strona drogi	Opis i uwagi
1	0 - 095 na ul. Zręcińskiej do 0+115 na obwodnicy	prawa ul. Zręcińskiej i obwodnicy	ekran 4 m do km 0 - 020 na Zręcińskiej, dalej o wysokości 4,5 m do km 0 + 040, dalej o wysokości 4 m do km 0 + 108 z przerwą na drogę, dalej o wysokości 2,5 m do km 0 + 051 na obwodnicy z przerwą na chodnik, dalej o wysokości 4 m do końca
2	0 - 060 na ul. Zręcińskiej do 0 + 160	lewa ul. Zręcińskiej	ekran 4,5 m do km 0 + 010 na Zręcińskiej z przerwą na drogę i z 10 m odcinkiem wzdłuż drogi dojazdowej, dalej o wysokości 3 m do końca w km 0 + 160
3	0 - 080 na planowanej kontynuacji obwodnicy do 0 + 470 na ul. Zręcińskiej	lewa na planowanej kontynuacji obwodnicy i lewa na ul. Zręcińskiej	ekran o wysokości 4 m do km 0 - 032 na planowanej kontynuacji obwodnicy, dalej o wysokości 3,5 m do km 0 + 250 na ul. Zręcińskiej, przerwa o szerokości 3 m na chodnik, dalej ekran o wysokości 2,5 m do km 0 + 300, dalej o wysokości 2 m do końca ekranu w km 0 + 470 na ul. Zręcińskiej
4	1 + 063 do 1 + 133	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
5	0 - 068 do 0 + 010	lewa ul. Witosa	ekran o wysokości 3 m
6	0 + 045 na ul. Witosa do 3 + 388 na obwodnicy	lewa ul. Witosa i lewa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m z przerwą na chodnik przy rondzie
7	0 + 198 do 0 + 273	lewa ul. Wyszyńskiego	ekran o wysokości 3 m
8	3 + 675 do 3 + 724	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 4 m, a od km 3 + 688 o wysokości 4,5 m; ekran na skarpie
9	3 + 822 do 3 + 862	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m na skarpie
10	4 + 137 do 152 m od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej od centrum	prawa obwodnicy i ul. Bieszczadzkiej	ekran o wysokości 3 m do km 0+098 od osi obwodnicy z przerwą na drogę dojazdową i 11 m odcinkiem ekranu zasłaniającym włączenie tej drogi do ul. Bieszczadzkiej, dalej ekran o wysokości 2,5 m do końca ekranu w km 0+152 od osi obwodnicy
11	0+127 m od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej do 4km+296	lewa ul. Bieszczadzkiej i prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m do km 0+105 od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej, dalej o wysokości 4 m do km 0+081 od osi obwodnicy, dalej o wysokości 5 m do km 0+031 m od osi obwodnicy, dalej o wysokości 4 m do km 4+244 na obwodnicy, dalej ekran o wysokości 3 m do końca w km 4+296

12	4 + 137 do 176 m od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej	lewa obwodnicy i prawa ul. Bieszczadzkiej	ekran o wysokości 3m do km 4+184, dalej o wysokości 4 m do km 0+071 od osi obwodnicy na ul Bieszczadzkiej , dalej o wysokości 3,5 m do końca ekranu w km 0+0176 od osi obwodnicy na ul. Bieszczadzkiej
13	5 + 300 do 5 + 356	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 2,5 m
14	5 + 431 do 0 + 256 na ul. Chopina	prawa obwodnicy i ul. Chopina	ekran o wysokości 3 m do km 5 + 500, dalej o wysokości 4 m do km 5 + 559, przerwa na chodnik i dalej ekran o wysokości 3,5 m do km 0+192 na ul. Chopina, dalej ekran o wysokości 3 m do końca w km 0 + 256
15	0 + 177 do 0 + 227	lewa ul. Chopina	ekran o wysokości 3,5 m
16	5 + 575 do 5 + 623	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
17	5 + 488 do 5 + 542	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 4 m
18	0 + 022 do 0 + 090	prawa ul. Chopina	ekran o wysokości 4 m
19	0 + 022 na ul. Chopina do 5 + 623 na obwodnicy	lewa ul. Chopina i obwodnicy	ekran o wysokości 4 m do km 0 + 075 na ul. Chopina, dalej o wysokości 3 m do km 0+112, dalej o wysokości 2 m do końca ekranu w km 5+623; przy skrzyżowaniu przerwa w ekranie na chodnik
20	5+936 do 5+986	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
21	6+066 do 6+215	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 3,5 m
22	6+086 do 50 m od osi obwodnicy na ul. Gałczyńskiego	prawa obwodnicy i ul. Gałczyńskiego	ekran o wysokości 2 m do km 6+134, dalej o wysokości 3,5 m do końca ekranu w km 0+050 od osi obwodnicy na ul. Gałczyńskiego; przy skrzyżowaniu przerwa na chodnik
23	0+038 od osi obwodnicy na ul. Gałczyńskiego do 6+250	lewa ul. Gałczyńskiego i prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3,5 m do km 6 +210 na obwodnicy, dalej o wysokości 3 m do końca ekranu w km 6+250; przy skrzyżowaniu przerwa na chodnik
24	0+100 od osi obwodnicy do 0+045 od osi obwodnicy na ul. Asnyka	prawa ul. Asnyka	ekran o wysokości 4 m
25	0+105 od osi obwodnicy na ul. Asnyka do 6+323	lewa ul. Asnyka i lewa obwodnicy	ekran o wysokości 4 m do km 0+050 od osi obwodnicy na ul. Asnyka i dalej o wysokości 3 m do końca ekranu w km 6+323; przy skrzyżowaniu przerwa na chodnik

26	6+295 do 6+323	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
27	6+392 do 6+522	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m, a od km 6+424 o wysokości 3 m
28	0+080 od osi obwodnicy do 0+103 od osi obwodnicy na ul. Żeromskiego	prawa ul. Żeromskiego	ekran o wysokości 3 m
29	0+057 od osi obwodnicy do 0+097 od osi obwodnicy na ul. Żeromskiego	lewa ul. Żeromskiego	ekran o wysokości 3 m
30	6+409 do 6+511	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m do km 6+424, dalej o wysokości 3 m do końca ekranu w km 6+511
31	6+421 do 6+561	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 2,5 m
32	6+616 do 6+668	lewa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
33	6+925 do 6+983	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m
34	7+056 do 7+098	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 2 m
35	7+115 do 7+175	prawa obwodnicy	ekran o wysokości 3 m
36	7+056 do 106 m od osi obwodnicy na ul. Stapińskiego	lewa obwodnicy i prawa ul. Stapińskiego	ekran o wysokości 3 m do km 7+102, dalej o wysokości 3,5 m do km 7+145, przerwa na chodnik, dalej ekran o wysokości 4 m wzdłuż ul. Stapińskiego do 0+106 od osi obwodnicy
37	0+103 od osi obwodnicy na ul. Stapińskiego do 7+250	lewa ul. Stapińskiego i lewa obwodnicy	ekran o wysokości 4 m do 0+056 od osi obwodnicy, dalej ekran o wysokości 4,5m do drogi serwisowej, dalej ekran o wysokości 3 m do końca w km 7+250; przy skrzyżowaniu w ekranie jest przerwa na chodnik

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W RZESZOWIE  
*Lech Kotkowski*