

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Działając na podstawie:

- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1 pkt 10, oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ust 2 pkt 2 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 ze zm.),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.)
- § 3 ust. 1 pkt 56, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. 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 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku Gminy Krosno ul. Lwowska 28 a, 38-400 Krosno, w imieniu której wystąpiła Pani Dorota Rdzanek zamieszkała Ostrowiec Świętokrzyski, os. Stawki 75/2, 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. Wypisu z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
3. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - wykonawca: Zakład Ochrony Środowiska Inwest - Eko sp.j. S.Obarski i Wspólnicy ul. Złota 23, 25-015 Kielce, grudzień 2010 r.
4. Uzupelnienia do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - wykonawca: Zakład Ochrony Środowiska Inwest - Eko sp.j. S.Obarski i Wspólnicy ul. Złota 23, 25-015 Kielce, Lipiec 2011 r.

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa północnej obwodnicy miasta (droga klasy Z) pomiędzy ulicą Krakowską a Białobrzeską w Krośnie”, w wariantcie II ”

I) Określam rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie północnej obwodnicy miasta (droga klasy Z) pomiędzy ulicą Krakowską a Białobrzeską w Krośnie. Będzie to droga jedno jezdniowa po jednym pasie w obu kierunkach. W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa dróg zbiorczych i dojazdowych w celu umożliwienia dojazdu do poszczególnych działek, a także mostu, przepustów i przejścia dla zwierząt. Ponadto przewidziano budowę i przebudowę

kanalizacji deszczowej na całym odcinku ulicy oraz budowę rowów odwodnieniowych, budowę oświetlenia ulicznego przy skrzyżowaniach, rondach oraz przebudowę istniejącego oświetlenia przy ul. Białobrzeskiej. Nie przewiduje się budowy sygnalizacji świetlnej. Przedsięwzięcie uwzględnia przebudowę kolizji infrastruktury technicznej, w tym z liniami energetycznymi napowietrznymi i kablowymi, z urządzeniami telekomunikacyjnymi, z istniejącymi sieciami gazowymi, wodociągowymi, oraz kanalizacją sanitarną.

II) 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) Odwodnienie powierzchni projektowanej drogi na całym odcinku realizowane będzie systemem kanalizacji deszczowej.
- 2) Przed wprowadzaniem do środowiska wody opadowe odprowadzane z powierzchni drogi oczyszczane będą w separatorze zintegrowanym z osadnikiem.
- 3) Odwodnienie obiektu mostowego na rzece Wisłok w km 0+770 realizowane będzie systemem kanalizacji deszczowej z włączeniem do systemu odwodnienia powierzchni drogi.
- 4) Odwodnienie końcowego odcinka projektowanej obwodnicy wraz z rozbudowywanym odcinkiem ul. Białobrzeskiej realizowane będzie system kanalizacji deszczowej, projektowany system włączony zostanie do istniejącego systemu kanalizacji deszczowej biegnącej wzdłuż ul. Moniuszki, przed włączeniem należy zainstalować separator.
- 5) Zarządca drogi jest zobowiązany do doraźnego monitoringu odprowadzania wód opadowo-roztopowych do odbiorników, polegającego na kontroli poprawności działania urządzeń podczyszczających i jakości odprowadzanych wód, z częstotliwością raz w roku oraz każdorazowo po wystąpieniu nadzwyczajnego zagrożenia dla środowiska związanego z wyciekami substancji ropopochodnych.
- 6) Na odcinkach gdzie droga prowadzona będzie w wykopie lub gdy spadek terenu następuje w stronę drogi zaprojektowane zostaną rowy odwodnieniowe, wykonane zostaną jako rowy trawiaste, jedynie na odcinkach gdzie będzie to wymagane dla stabilizacji skarp należy użyć prefabrykatów betonowych - ażurowych nie uszczelniających podłoża.
- 7) Na wlotach i wylotach z przepustów należy zaprojektować umocnienia brzegów odbiorników.
- 8) Ewentualne obniżenie poziomu wód gruntowych (odwodnienie wykopów budowlanych) będzie miało charakter krótkotrwały i nie będzie oddziaływało na poziom wód terenów przyległych.
- 9) W trakcie prowadzenia prac budowlanych zabrania się konserwacji sprzętu na terenie budowy.
- 10) W czasie trwania robót budowlanych zabrania się zanieczyszczenia wód i gruntu stosowanymi substancjami, ściekami lub odpadami powstającymi w związku z realizowanymi pracami.
- 11) Roboty związane z realizacją inwestycji należy prowadzić z zachowaniem podstawowych zasad ochrony środowiska, w sposób zapobiegający przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód i do ziemi oraz stwarzający jak najmniejszą uciążliwość dla zdrowia ludzi.
- 12) Prowadzone prace nie mogą spowodować zmian stanu wody na gruntach, ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
- 13) Roboty budowlane związane z budową mostu, przepustów należy prowadzić poza okresem zagrożenia powodziowego.

- 14) Na czas prowadzenia robót budowlanych opracować plan ochrony przeciwpowodziowej, określający zależność pomiędzy czasem rozpoczęcia ewakuacji lub zabezpieczenia sprzętu budowlanego oraz wystąpieniem określonej sytuacji hydro-meteorologicznej.
- 15) W czasie prowadzenia robót budowlanych w obrębie koryt cieków wskazane jest zabezpieczenie i umocnienie ich brzegów przed ewentualnym ich uszkodzeniem bądź zniszczeniem, które mogą być spowodowane stosowanym przy pracach sprzętem, (budowa wylotów urządzeń kanalizacyjnych).
- 16) W czasie prowadzenia robót nie dopuszczalna jest zmiana lub ograniczenie wielkości przepływów w ciekach oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód, (budowa obiektu mostowego, wylotów urządzeń kanalizacyjnych).
- 17) W fazie robót budowlanych należy zabezpieczyć wody powierzchniowe przed zamulaniem wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu budowy.
- 18) Po wykonaniu wykopów 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.
- 19) Zarządca drogi jest zobowiązany do prowadzenia systematycznej, odpowiedniej konserwacji rowów przydrożnych oraz urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe.
- 20) Tereny przeznaczone pod zaplecze budowy oraz składy materiałów winny być uszczelnione, a wody z nich odprowadzane będą w sposób zorganizowany i oczyszczane przed wprowadzeniem do środowiska w osadniku i separatorze, po zakończeniu budowy teren należy oczyścić i przywrócić do stanu naturalnego, a urządzenia zlikwidować.
- 21) Ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników i sukcesywnie wywożone, przez uprawnione podmioty, do najbliższej oczyszczalni ścieków.
- 22) Sposób oraz warunki ubezpieczenia koryt cieków oraz warunki regulacji cieków uzgodnić należy z zarządcą cieku, przy czym zakres prac uwzględniać najłagodniejsze, bezkolizyjne warunki przepływu wody oraz bezpieczną i prawidłową realizację i eksploatację obiektu.
- 23) Przebudowa rowów melioracyjnych - sposób oraz warunki prowadzenia robót oraz ubezpieczania dna i skarp rowów uzgodnić należy z zarządcą lub właścicielem rowów przy czym zakres prac uwzględniać powinien przede wszystkim, bezkolizyjne warunki przepływu wody oraz bezpieczną i prawidłową realizację i eksploatację obiektu.
- 24) Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00, a w przypadku istotnego narażenia na hałas zabudowy związanej ze stałym pobytem ludzi, stosowane będą przenośne ekrany akustyczne.
- 25) Urządzenia emitujące hałas należy utrzymywać w odpowiednim stanie technicznym, pozwalającym na dotrzymanie standardów określonych w obowiązujących przepisach szczegółowych.
- 26) Należy eliminować pracę na biegu jałowym silników spalinowych maszyn, urządzeń i środków transportu (na postoju, przy przerwach w pracy).
- 27) Należy unikać koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości maszyn i urządzeń pracujących równocześnie.
- 28) Prace w trakcie budowy i późniejszej eksploatacji muszą być wykonywane tak, aby nie były źródłem zanieczyszczenia środowiska surowcami, materiałami, odpadami lub innymi substancjami stosowanymi w czasie ich trwania.
- 29) Powstające w trakcie robót odpady należy segregować i magazynować w wydzielonym, oznakowanym miejscu oraz sukcesywnie przekazywać do odzysku

- lub unieszkodliwiania.
- 30) Postępowanie z odpadami komunalnymi i niebezpiecznymi, wytwarzanymi w związku z realizacją i eksploatacją inwestycji, należy prowadzić na warunkach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach oraz ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach z dnia 13 września 1996 r. oraz przepisów wykonawczych do tych ustaw.
 - 31) W celu minimalizacji wpływu analizowanego przedsięwzięcia na otaczające tereny proponuje się wykonanie nasadzeń pasów zieleni izolacyjnej (zimozielonej) w formie zieleni przydrożnej i przydomowej. Dotyczy to głównie obszarów zabudowy mieszkalnej, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi.
 - 32) Przed przystąpieniem do prac ziemnych usunięta zostanie wierzchnia warstwa gleby (humus), która składowana będzie w obrębie planowanego pasa drogowego lub innym miejscu uzgodnionym z inwestorem, celem wykorzystania go na etapie robót wykończeniowych związanych z urządzaniem zieleni projektowej.
 - 33) Wycinkę drzew należy ograniczyć do niezbędnego minimum pozwalającego na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.
 - 34) Niezbędną wycinkę drzew oraz usunięcie warstwy darni i humusu należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz okresem wegetacyjnym tj. w okresie od początku października do połowy marca.
 - 35) W przypadku niezbędnej konieczności wycięcia drzew (wierzby) zasiedlonych przez pachnicę dębową po uzyskaniu niezbędnych zezwoleń przy nadzorze i udziale specjalisty entomologa należy przenieść larwy wraz z próchnem do najbliższej dziuplastej wierzby.
 - 36) Drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki zostaną odpowiednio zabezpieczone - pnie zabezpieczone będą poprzez osłony przypniowe (poprzez zastosowania odeskowania lub osłony z maty słomianej, juty lub folii pęcherzykowych). Osłona taka powinna być wykonana wokół całego pnia, do wysokości nie mniejszej niż 150 cm, deski powinny ściśle przylegać do pnia, oszalowanie należy przypasać drutem bądź taśmą. Zakrzewienia nieprzeznaczone do wycinki również zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem np. poprzez wykonanie tymczasowych wygradzeń.
 - 37) Prace ziemne prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki wykonane będą ręcznie ręcznie.
 - 38) Zaleca się wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w rejonie rzeki Wisłok w ilości adekwatnej do wycinki zarówno drzew, jak i krzewów. Wykonanie nasadzeń kompensacyjnych należy uzgodnić z Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Krakowie .
 - 39) Nasadzenia powinny być prowadzone kępowo (np. kępy po 15 szt. drzew) z pozostawieniem przestrzeni niezadrzewionych pomiędzy kępami.
 - 40) Do nasadzeń należy wykorzystać rodzime gatunki drzew i krzewów dostosowane do występującego w miejscu nasadzenia siedliska przyrodniczego.
 - 41) Realizacja przedsięwzięcia wykonana zostanie pod nadzorem przyrodnika, szczególnie w zakresie prac kompensacyjnych (nasadzeniach).
 - 42) Nie będzie prowadzone obcinanie korzeni szkieletowych. W razie nieumyślnego przecięcia korzeni należy je zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
 - 43) Wykopy prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie drzew zostaną jak najszybciej zasypane, w celu skrócenia do minimum okresu narażenia korzeni na utratę wilgotności.
 - 44) W trakcie prowadzenia robót ziemnych zabrania się składowania materiałów budowlanych w obrębie drzew, ustawiania maszyn w bezpośrednim sąsiedztwie drzew, wylewania wody z osadami cementowymi i wapiennymi w obrębie korzeni drzew i krzewów.
 - 45) Wykopy prowadzone w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wygradzone zostaną przenośną siatką o gęstych oczkach. Stosowana do wygradzeń siatka powinna mieć

- wysokość 50 cm natomiast wymiary oczek powinny wynosić max. 0,5 x 0,5 cm.
- 46) Pozostawione na noc studzienki (wypusty) 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 przedostać zwierząt. Przed przystąpieniem do zasypania 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.
 - 47) W okresie zimowego utrzymania dróg należy: systematycznie usuwać zwały śniegu, czyścić jezdnię z osadów piaskowo-pyłowych; środki chemiczne stosować po mechanicznym usunięciu śniegu w ilościach nie przekraczających dawki danego środka, zgodnie z przepisami prawnymi. Zwracać uwagę na prawidłowy rozrzut środków chemicznych (w pasie jezdni lub chodników); w miarę możliwości, w celu ograniczenia śliskości, nawierzchnię jezdni i chodników posypywać piaskiem, żużlem wielkopieczowym lub kotłowym.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- 1) Uwzględnić zalecenia wynikające z punktu I i II decyzji oraz wymagania obowiązujących przepisów szczegółowych dla tego rodzaju obiektów.
- 2) W celu zminimalizowania kolizji małych zwierząt z pojazdami należy zastosować opaski naprowadzające obustronne u podstawy nasypów lub w obrębie rowu odwadniającego w postaci betonowych prefabrykatów wykonanych w kształcie litery „C” o wysokości 40-60 cm wygiętych 10 cm w kierunku przeciwnym do pasa drogi, szczelnie łączących się z krawężnikami przejść dla zwierząt. Prefabrykaty zamontowane zostaną u podstaw nasypów. Zainstalowanie opasek jest konieczne na odcinkach:
 - km 0+150 - 0+550 (rejon pomiędzy ul. Krakowską a zjazdem na ul. Drzymały),
 - km 1+090 - 1+ 800 - należy zabezpieczyć skarpy rowów od strony jezdni,
 - km 1+800 - 2+180 (rejon ulicy Białobrzeskiej - droga w niewielkim nasypie lub wykopie).

Pod projektowanym odcinkiem drogi wykonane zostaną przejścia dla zwierząt:

- a) w km 0+200 - przejście dla małych zwierząt nie powiązane z ciekim, o wymiarach 2,1 m (szerokość), 1,5 m wysokość; przejście nie powiązane z ciekim wodnym, powierzchnia dna przejścia powinna zostać pokryta ziemią naturalną występującą w tym rejonie;
- b) w km 1+100 - przejście zespolone z rowem melioracyjnym prowadzącym wody w okresach deszczowych przeznaczone głównie dla małych ssaków i płazów, o wymiarach minimalnych wysokość 1 m, szerokość 1,5 m; przepust o przekroju prostokątnym; po obu stronach przepustu zamontowane zostaną półki po 0,5 m szerokości każda, półki będą połączone z dnem rowów w sposób umożliwiający wejście i wyjście zwierząt do i z przejścia; powierzchnia półek zostanie wyrównana i pokryta gruntem rodzimym;
- c) w km 1+607 przejście zespolone z rowem melioracyjnym prowadzącym wody w okresach deszczowych, przeznaczone głównie dla małych ssaków i płazów, o wymiarach -wysokość 1,5 m, szerokość 2,0 m; przepust powinien posiadać przekrój prostokątny; po obu stronach przepustu zamontowane zostaną półki po 0,5 m szerokości każda, półki będą połączone z dnem rowów w sposób umożliwiający

wejście i wyjście zwierząt do i z przejścia; powierzchnia półek zostanie wyrównana i pokryta gruntem rodzimym;

- d) w km 2+150 przejście dla płazów, nie będzie prowadziło wód powierzchniowych, parametry przejścia - szerokość 1,0 m, wysokość 0,80 m.
- 3) 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 przechodzenia wszystkich gatunków małych zwierząt. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamań w pionie i poziomie.
- 4) W obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się otwarte rowy o nachyleniu $>1:2,5$. Wszystkie rowy przecinające powierzchnię przejść powinny być skanalizowane (rurociąg) lub, w przypadku braku takiej możliwości, powinny mieć wyplaszczone skarpy z pokryciem gruntowym.
- 5) Po obu stronach koryta rzeki Wisłok pod planowanym mostem, pozostawione zostaną wolne przestrzenie w formie półek naturalnych o szerokości 10 m.
- 6) W związku z bliską odległością do budynków mieszkalnych i koniecznością ich ochrony akustycznej, zaprojektowano 14 ekranów akustycznych na następujących odcinkach:

ulica	Długość ekranu [m]	Nr działki sąsiedniej (początkowej i końcowej)	km początkowy ekranu	km końcowy ekranu	Wysokość ekranu [m]	Uwagi
Rejon ul. Krakowskiej Strona zachodnia	59	396	-	-	4	
	24	404,405	0+036	0+060	4	Km ulicy Krakowskiej
	32	410	0+165	0+197	4	Km ulicy Krakowskiej
Obwodnica strona północna	32	231/1	0+008	0+037	4	
	48	273	0+619	0+667	4	
	103	1085-1084	0+953,5	1+056,5	4	
Obwodnica strona południowa	44	255	0+398	0+442	4	
	104	276-286/2	0+620,5	0+724,5	4	
	245,5	1099/3-1141	0+819,5	1+065	4	
Ul. Białobrzeska, strona zachodnia	79	2299 - 2298	2+184	2+263	4	
	27	2294	2+320	2+347	4	
	71	2354 - 2394	0+040	0+111	4	Kilometraż podany w odniesieniu do środka ronda
Ul. Białobrzeska, strona wschodnia	56	2305 - 2307	2+184	2+240	4	
	72	2746 - 2343/2	2+230	0+036	4	Kilometraż końcowy podany w odniesieniu do środka ronda

- 7) W celu zminimalizowania kolizji ptaków z przezroczystymi ekranami akustycznymi, na ekranach tych należy umieścić czarne pionowe pasy z włókien poliamidowych o szerokości minimum 2 cm w odległości 10 cm.
- 8) Ekran, które planowane są blisko budynków mieszkalnych proponuje się wykonać w górnej części z przezroczystych lub półprzezroczystych płyt, oraz z materiałów pochłaniających w dolnej części.
- 9) 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.
- 10) Wysokość wzniesienia dolnej krawędzi konstrukcji projektowanego mostu na rzece Wisłok, winna wynosić ponad najwyższy poziom spiętrzonej wody miarodajnej, dla zapewnienia swobodnego spływu lodów, większych gałęzi i konarów drzew, min. 1,0 m.

IV. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie ma obowiązku przeprowadzenia:

- 1) Ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji budowlanej.
- 2) Postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

V. Po upływie jednego roku od dnia oddania rozpatrywanego przedsięwzięcia do użytkowania należy przeprowadzić analizę porealizacyjną, w tym w szczególności w zakresie sprawdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu ochronę migrujących zwierząt, przeprowadzanej rekompensaty przyrodniczej, ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, ochrony środowiska gruntowo-wodnego i ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem, w co najmniej w jednym punkcie kontrolnym w pobliżu zabudowy mieszkaniowej. Analiza przedstawiona zostanie właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Pomiar poziomu hałasu należy przeprowadzić w rejonie budynków mieszkalnych, zlokalizowanych w najbliższej odległości od ulicy. Jako kontrolne należy przyjąć punkty pomiarowe, których lokalizacja przedstawia się następująco: P1 - zlokalizowany obok budynku mieszkalnego przy ul. Krakowskiej 336 (działka nr 231/1), P2 - zlokalizowany obok budynku mieszkalnego przy ul. Drzymały 11 (działka nr 273), P3 - zlokalizowany obok budynku mieszkalnego przy ul. Białobrzeskiej 98 (działka nr 2306). Proponuje się również objąć analizą porealizacyjną pomiary wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza w w/w punkcie kontrolnym P1 w celu skontrolowania rzeczywistego rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu oraz wartości dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu 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.

UZASADNIENIE

Do Prezydenta Miasta Krosna wpłynął wniosek Gminy Krosno, ul. Lwowska 28 a, 38-400 Krosno, w imieniu której wystąpiła Pani Dorota Rdzanek zamieszkała Ostrowiec Świętokrzyski, os. Stawki 75/2 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa północnej obwodnicy miasta (droga klasy Z) pomiędzy ulicą Krakowską a Białobrzeską w Krośnie”.

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 2010/A/0259.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 3 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 Prezydent Miasta Krosna z uwagi na rodzaj zaplanowanej inwestycji, jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji.

Prezydent Miasta Krosna zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wystąpił o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie.

Wynikiem wystąpienia do powyższych organów było postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dnia 30 września 2010 r. znak: RDOŚ-18-WOŚ-7048-7-12/2/10/kr stwierdzające o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla zaplanowanej inwestycji oraz opinia sanitarna Państwowego Inspektora Sanitarny w Krośnie z dnia 14 września 2010 r., znak: PSNZ.465-54/10, stwierdzająca również potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji.

Jednocześnie 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 zakres, rodzaj, a także charakter i skalę możliwego oddziaływania na środowisko uznano, że wskazanym jest przeprowadzenie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Dlatego też Prezydent Miasta Krosna wydał postanowienie z dnia 5 listopada 2010 r. znak: OS.F.7632-1-30/10, stwierdzając w nim obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i określając zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Inwestor przedłożył Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia do tut. Organu w dniu 4 stycznia 2011 r.

Zgodnie z art. 77 ust.1 pkt 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 przed wydaniem decyzji środowiskowej Prezydent Miasta Krosna pismem z dnia 31 stycznia 2011 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w celu uzgodnienia warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia, oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie w celu wydania opinii.

W toku prowadzonego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację 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 postanowieniem z dnia 24 czerwca 2011 r. znak: KS.7632-1-30.10/11.C, wezwano Inwestora do uzupełnienia Raportu, ostateczne wyjaśnienia zostały przedłożone w dniu 20 lipca 2011 r.. 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 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 31 sierpnia 2011 r. znak: WOOŚ.4242.7.4.2011.JG-5 oraz

opinię sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie z dnia 24 lutego 2011 r. znak: PSNZ.460-3/2011.

Wszystkie warunki zawarte w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz opinii sanitarnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Na etapie opracowania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 4 i pkt 5 przywołanej na wstępie ustawy przeanalizowano opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia oraz warianty realizacji przedsięwzięcia.

W raporcie przedstawiono następujące warianty:

- najkorzystniejszy,
- alternatywne (dwa warianty lokalizacyjne I i III)

Opis przewidywanych skutków w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia:

Niepodejmowanie przedsięwzięcia jest niekorzystne z punktu widzenia środowiska, a przede wszystkim ze względu na oddziaływanie na ludzi. Z uwagi na obecny układ ulic w mieście, coraz większy ruch samochodowy oraz konieczność skomunikowania nowych terenów budowlanych podjęte przedsięwzięcie jest konieczne. Nowa droga usprawni komunikacyjnie północną część miasta, pozwoli na płynny objazd centrum miasta. Odciążenie to spowoduje poprawę standardów jakości środowiska w centrum miasta i tym samym życia mieszkańców. Nowa droga usprawni także dojazd z pozostałych dzielnic miasta do oczyszczalni ścieków oraz składowiska odpadów.

Wariant I - alternatywny przedsięwzięcia:

Wariant ten przewidywał:

- budowę skrzyżowania skanalizowanego na włączeniu obwodnicy w ul. Krakowską, skrzyżowanie wyposażone w lewoskręty,
- rozbudowę skrzyżowania ul. Drzymały i ul. Krakowskiej - skrzyżowanie skanalizowane, wloty ul. Krakowskiej z dodatkowym pasem do lewoskrętu,
- włączenie ul. Drzymały (strona północna i południowa) w obwodnicę za pomocą skrzyżowań skanalizowanych, z dodatkowym pasem na obwodnicy do lewoskrętu,
- skrzyżowanie skanalizowane na włączeniu ul. Kopernika, wyposażone w pas do lewoskrętu,

- włączenie ul. Białobrzeskiej w obwodnicę za pomocą skrzyżowania skanalizowanego,
- poprowadzenie odcinka ulicy śladem istniejącej ulicy Białobrzeskiej,
- rozbudowa istniejącego skrzyżowania ul. Białobrzeskiej z ul. Moniuszki na rondo jednopasmowe.

W wariantcie tym ruch samochodowy na skrzyżowaniach nie będzie płynny, co skutkować będzie wzmożoną emisją zanieczyszczeń, taka sytuacja może wystąpić np. przy skrzyżowaniu nowoprojektowanej ulicy i ulicy Krakowskiej. Wariant ten wymaga wykonania największej powierzchni nasypów, mniej zaawansowany projektowo wariant wymusiłby w przyszłości ponowną przebudowę układu komunikacyjnego tego rejonu. Biorąc powyższe pod uwagę zrezygnowano z realizacji przedsięwzięcia w wariantcie I.

Wariant III - alternatywny przedsięwzięcia:

Wariant ten przewidywał:

- włączenie obwodnicy do ul. Krakowskiej za pomocą ronda jednopasmowego oraz skrzyżowania skanalizowanego,
- odcinek obwodnicy prowadzony wzdłuż ul. Drzymały po stronie północnej (ul. Drzymały pełni funkcję drogi odciążającej)
- włączenie ul. Drzymały w ul. Krakowską za pomocą skrzyżowania skanalizowanego,
- skrzyżowanie skanalizowane na włączeniu ul. Kopernika, wyposażone w pas lewoskrętu,
- włączenie ul. Białobrzeskiej w obwodnicę za pomocą skrzyżowania skanalizowanego,
- droga serwisowa od ul. Wierzbowej do ul. Białobrzeskiej po stronie północnej,
- oprowadzenie odcinka ulicy śladem istniejącej ulicy Białobrzeskiej,
- rozbudowa istniejącego skrzyżowania ul. Białobrzeskiej z ul. Moniuszki na rondo jednopasmowe.

W wariantcie tym poprowadzenie ulicy po śladzie istniejącej ul. Drzymały spowoduje zbyt bliskie sąsiedztwo do terenów zabudowanych oraz przeznaczonych w planach do zabudowy. Ponadto skomplikowany i nieczytelny, stwarzający niebezpieczeństwo dla poruszających się aut oraz innych użytkowników drogi układ skrzyżowania w rejonie ul. Krakowskiej, generujący będzie nadmierny hałas.

Wariant III został odrzucony z uwagi na niejasne w/w rozwiązania ruchowe na ul. Krakowskiej i trudności w ochronie akustycznej mieszkańców przy ul. Drzymały.

Wariant II wybrany przez Inwestora:

Wariant wybrany jest wariantem z najlepiej dopracowanym pod względem rozplanowania układu drogowego. Zapewnia maksimum bezpieczeństwa dla okolicznych mieszkańców, a także użytkowników ulic. Planowany układ pozwoli na płynny przejazd po planowanej obwodnicy oraz na bezkolizyjne włączenie się z ulic na skrzyżowaniach okolicznych osiedli. Ograniczona zostanie emisja zanieczyszczeń do środowiska (powietrza i hałasu) w centrum miasta, gdzie obecnie jest nadmierny ruch, zastosowanie kanalizacji deszczowej wyeliminuje możliwość przenikania ścieków z ulicy do środowiska gruntowo - wodnego.

Planowane przedsięwzięcie zrealizowane będzie z zastosowaniem rozwiązań projektowych zmniejszających oddziaływanie na środowisko, m. in.:

- włączenie nowej ulicy za pomocą ronda w ul. Krakowską umożliwi płynny przejazd aut we wszystkich kierunkach i tym samym zmniejszenie emisji spowodowanej ograniczeniem gwałtownego hamowania,
- budowa ekranów akustycznych wpłynie pozytywnie na podniesienie standardów życia mieszkańców w rejonach gdzie obecnie już są znacznie podniesione (ul. Krakowska i ul. Białobrzaska),
- budowa ronda wpłynie na płynność ruchu samochodowego, nie wymaga gwałtownego ruszania i hamowania,
- dla bezpieczeństwa zwierząt planuje się zastosowanie szeregu przejść dla zwierząt. W ramach rekompensaty planowanej wycinki konieczne będzie nasadzenie drzew i krzewów, w tym kompensację siedliska wierzbowego na terenach obecnie zarośniętych roślinnością inwazyjną, nie rodzimą,
- w celu zminimalizowania kolizji małych zwierząt z pojazdami należy zastosować opaski naprowadzające obustronne u podstawy nasypów lub w obrębie rowu odwadniającego w postaci betonowych prefabrykatów wykonanych w kształcie litery „C” o wysokości 40-60 cm wygiętych w kierunku przeciwnym do pasa drogi, szczelnie łączących się z krawężnikami przejść dla zwierząt,
- pod projektowanym odcinkiem drogi wykonane zostaną przejścia dla zwierząt.

W związku z powyższym do realizacji wybrano wariant zaproponowany przez Inwestora z zachowaniem dopuszczalnych poziomów emisji substancji do środowiska, ponieważ wybrane rozwiązania techniczno - technologiczne gwarantują zminimalizowanie zagrożeń dla środowiska przy normalnej eksploatacji obiektu. Ponadto budowa drogi nie będzie miała ponadnormatywnego wpływu na ludzi, faunę, florę, wody powierzchniowe,

klimat, dobra materialne, dobra kultury, krajobraz oraz wzajemne oddziaływania między tymi elementami. W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe zwiększenie natężenia hałasu i wibracji emitowanych do środowiska oraz pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego w wyniku m. in.: transportu materiałów budowlanych, pylenia podczas prowadzenia prac ziemnych oraz pracy silników spalinowych sprzętu budowlanego. Uciążliwości związane z analizowanym etapem będą miały charakter krótkotrwały, odwracalny i ustaną wraz z zakończeniem prac.

Zastosowanie sprawnego sprzętu budowlanego oraz prawidłowe magazynowanie surowców budowlanych użytych w trakcie prac budowlanych pozwoli uniknąć zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych w obrębie budowy.

W trakcie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, powstawać będą odpady, które będą segregowane oraz magazynowane w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko. Będą one zabezpieczone przed oddziaływaniem czynników atmosferycznych, a następnie przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia.

Odwodnienie projektowanych ciągów komunikacyjnych będzie realizowane za pomocą kanalizacji deszczowej z urządzeniami oczyszczającymi tj. separatorami zintegrowanymi z osadnikami podczyszczającymi ścieki przed wprowadzeniem ich do wód powierzchniowych. Wody z terenu ulicy tj. z powierzchni asfaltowych i chodników będą zbierane przez kanalizację deszczową. Odwodnienie obiektu mostowego na rzece Wisłok w km 0+770 realizowane będzie systemem kanalizacji deszczowej z włączeniem do systemu odwodnienia powierzchni drogi. Odwodnienie końcowego odcinka projektowanej obwodnicy wraz z rozbudowywanym odcinkiem ul. Białobrzeskiej realizowane będzie system kanalizacji deszczowej, projektowany system włączony zostanie do istniejącego systemu kanalizacji deszczowej biegnącej wzdłuż ul. Moniuszki, przed włączeniem zainstalowany zostanie separator.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze związanego 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. 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.

W związku z eksploatacją budowanej drogi wyniki obliczeń wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych norm zanieczyszczeń do powietrza. Nowa nawierzchnia drogi, płynność ruchu, jak i wymagana poprawa jakości silników samochodowych narzucona przez normy np. Euro 5, odnośnie wszystkich pojazdów rejestrowanych od 1 października 2009 r., które muszą spełniać wymagania tej normy spowoduje, że mimo rosnącego natężenia ruchu emisja zanieczyszczeń do powietrza nie będzie wykraczała poza granice pasa drogowego.

Emisja hałasu w czasie eksploatacji przedmiotowych dróg, zgodnie z przeprowadzoną analizą i wykonanymi obliczeniami dla prognozy na rok po oddaniu przedsięwzięcia- 2015 r., oraz na 2025 rok, nie będzie powodować ponadnormatywnych zakłóceń akustycznych środowiska na sąsiadujących z nimi terenach chronionych pod względem akustycznym, zarówno w odniesieniu do norm obowiązujących dla pory dnia, jak i dla pory nocy, przy zastosowaniu zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych. W tym celu zaprojektowano 14 ekranów akustycznych, które proponuje się wykonać jako przezroczyste lub półprzezroczyste w górnej części, oraz z materiałów pochłaniających w dolnej na odcinkach, gdzie ekrany są planowane blisko budynków mieszkalnych. W rejonach gdzie budynki są nieco oddalone od ulicy można zastosować pełne ekrany pochłaniające np. w rejonie Wisłoka.

Dla obliczeń zasięgu emitowanego hałasu wykorzystano dane wyznaczone na podstawie modelu obliczeniowego natężenia ruchu (poj/h), przyjętych z wyliczeń statystycznych. Na podstawie tych danych określona została prognoza natężenia ruchu dla okresu po realizacji przedsięwzięcia (2015 rok), 10 lat po oddaniu do eksploatacji (2025 rok).

Obszar sąsiadujący z przedmiotowym układem drogowym zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, póź. 826), stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenów zabudowy zagrodowej, terenów mieszkaniowo-usługowych, dla których 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 oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB wynosi dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych dla pory dnia 55 dB i dla pory nocy 50 dB.

W celu zminimalizowania kolizji ptaków na elementy ekranów akustycznych z materiałów przezroczystych będą umieszczone czarne pionowe pasy z włókien poliamidowych o szerokości minimum 2 cm, w odległości co 10 cm.

Przeprowadzone obliczenia uwzględniające zaprojektowane ekrany akustyczne wykazały, że przy istniejącej zabudowie podlegającej ochronie akustycznej, poziom hałasu emitowanego w związku z eksploatacją projektowaną obwodnicą, znacznie się obniży i nie będzie przekraczał wartości dopuszczalnych. W związku z wykonaniem nowej nawierzchni, poprawi się płynność ruchu oraz obniży poziom emitowanego przez samochody hałasu.

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. Na podstawie wyników przeprowadzonych pomiarów w razie konieczności zostanie podjęta decyzja o konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane w obrębie obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Wisłok Środkowy z Dopływami” (PLH180030). Jak wynika z informacji przedłożonych przez wnioskodawcę, przedmiotowe przedsięwzięcie będzie przecinało rzekę Wisłok, której dolina objęta jest ochroną w ramach sieci Natura 2000. Obszar planowanego przedsięwzięcia usytuowany jest częściowo w terenie o zabudowie jednorodzinnej. Na znacznej długości obwodnica przecinać będzie tereny upraw rolniczych (częściowo nieużytkowanych) i w niewielkim stopniu łąk (rejon w sąsiedztwie ul. Drzymały). Lasy w tym rejonie ograniczone zostały przez działalność rolniczą do niewielkich zadrzewień śródpolnych, nawet wzdłuż koryta rzeki stanowią one tylko pasowe zadrzewienia (pozostałości łągów). Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, charakterystykę oraz zastosowane rozwiązania chroniące środowisko, uznano, iż planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji nie będzie wpływać na stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt, a także na gatunki, dla których został wyznaczony ww. obszar Natura 2000 oraz nie będzie wpływać na jego integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000. Stąd nie było potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania wymaganej art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, umożliwiającego zrealizowanie przedsięwzięcia. Wycinka drzew będzie przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od początku października do połowy marca. Pozostała zieleń

nieprzeznaczona do wycinki, a znajdująca się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona na czas wykonywania prac przed uszkodzeniami mechanicznymi tj. pnie zabezpieczone będą poprzez osłony przypniowe (poprzez zastosowania odeskowania lub osłony z maty słomianej bądź juty lub folii pęcherzykowych), zakrzewienia zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem np. poprzez wykonanie tymczasowych wygradzeń. Prace ziemne w strefie korzeniowej drzew, będą prowadzone ręcznie.

Z uwagi, na fakt, że istnieje możliwość migracyjną zwierząt małych i płazów zostaną wykonane przejścia dla zwierząt, przejście nie powiązane z ciekim wodnym, gdzie powierzchnia dna przejścia zostanie pokryta ziemią naturalną występującą w tym rejonie oraz przejście zespolone z rowem melioracyjnym w formie przepustów prostokątnych, zintegrowanych z ciekim. Zaleca się również nasadzenia drzew i krzewów w bezpośrednim sąsiedztwie nasypu drogi. Przepusty dla małych zwierząt i płazów zespolone z ciekami będą wyposażone w 2 półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m, ulokowane po obu stronach przepustu, powierzchnia półek pokryta będzie materiałem pochodzenia naturalnego (humus o miąższości kilka cm). Półki będą wyniesione ponad powierzchnię wody. Półki będą płynnie połączone z otoczeniem aby umożliwić dostęp zwierzętom.

W celu zminimalizowania kolizji małych zwierząt z pojazdami należy zastosować opaski naprowadzające obustronne u podstawy nasypów lub w obrębie rowu odwadniającego w postaci betonowych prefabrykatów wykonanych w kształcie litery „C” o wysokości 40-60 cm wygiętych w kierunku przeciwnym do pasa drogi, szczelnie łączących się z krawędziami przejść dla zwierząt. Realizacja przedsięwzięcia wykonana zostanie pod nadzorem przyrodnika, szczególnie w zakresie prac kompensacyjnych (nasadzeniach).

W trakcie prowadzenia robót ziemnych zabrania się składowania materiałów budowlanych w obrębie drzew, ustawiania maszyn w bezpośrednim sąsiedztwie drzew, wylewania wody z osadami cementowymi i wapiennymi w obrębie korzeni drzew i krzewów. Wykopy prowadzone w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wygradzone zostaną przenośną siatką o gęstych oczkach.

Pozostawione na noc studzienki (wypusty) mogą stanowić pułapkę dla małych zwierząt, dlatego 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, zostanie przeprowadzona kontrola tych miejsc w celu uwolnienia mogących się tam przedostać zwierząt. Przed przystąpieniem do zasypania studzienek zostanie przeprowadzona dodatkowa kontrola występowania w nich drobnych zwierząt. W przypadku stwierdzenia

uwięzionych zwierząt zostaną one bezzwłocznie uwolnione i przeniesione poza plac budowy w odpowiednie danemu gatunkowi siedlisko.

Ze względu na konieczność zachowania wymogów ochrony środowiska uznano za niezbędne nałożenie dodatkowych warunków opisanych w punkcie I i II niniejszej decyzji. Warunki te są rozstrzygnięciami indywidualnymi. Niezależnie od nich dla przedsięwzięcia konieczne jest przestrzeganie ogólnie obowiązujących przepisów na etapie jego realizacji, eksploatacji i likwidacji.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed niekorzystnym oddziaływaniem przedsięwzięcia. 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 i zanieczyszczeń powietrza. Jako kontrolne proponuje się przyjąć punkty pomiarowe podane w punkcie IV niniejszego postanowienia. Pomiary przeprowadzone winny być zgodnie z obowiązującą metodyką pomiaru hałasu drogowego - rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 02 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 póź. 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.

Jak wynika z przedłożonego materiału dowodowego, dzięki zastosowanym rozwiązaniom organizacyjnym, technicznym i technologicznym budowa nowej drogi nie będzie się wiązała ze znacznym prawdopodobieństwem wystąpienia poważnych awarii, nie wymaga również ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania oraz przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji budowlanej. Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować oddziaływania o charakterze transgranicznym na środowisko z uwagi na znaczną odległość do granicy państwa oraz niewielki ponadregionalny zasięg oddziaływania. Wobec powyższego nie określono uwarunkowań w tym zakresie.

Część inwestycji (obszar zachodni na odcinku ul. Drzymały) zgodna jest z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krosna „Białobrzegi II”. Dla pozostałego zakresu inwestycji brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W prowadzonym postępowaniu w dniach od 16 sierpnia 2011 r. do 5 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 Prezydenta Miasta Krosna z dnia 12 sierpnia 2011 r. znak: KS.7632-1-30.10/11.C 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 Urzędu Miasta Krosna oraz w miejscu realizacji inwestycji.

Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa, do tut. Urzędu wpłynęło pismo z dnia 4 września 2011 r., mieszkańców sprzeciwiających się zaplanowanej inwestycji. Jednocześnie w treści pisma wniesiono uwagi i wnioski związane z zaplanowaną inwestycją odnoszące się lokalizacji inwestycji w kontekście zapisów miejscowego planu oraz studium zagospodarowania. Ponadto poruszono kwestię lokalizacji zaplanowanej drogi w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej, skierowano również zapytania odnośnie wniosków końcowych raportu o oddziaływaniu na środowisko jak i wymaganych prawem opinii i uzgodnień dokonanych z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym jak i Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Rzeszowie. W treści pisma mieszkańcy wskazali na konieczność zorganizowania spotkania, podczas, którego zainteresowanym mieszkańcom, zostaną przedstawione uwarunkowania związane z zaplanowaną drogą.

Odnosząc się do przedmiotowych uwag i wniosków mieszkańców, zdecydowano o podjęciu kroków mających na celu przyspieszenie postępowania, poprzez wyjaśnienie zainteresowanym stronom postępowania wątpliwości co do zaplanowanej inwestycji i uzgodnienia ewentualnych interesów stron, poprzez zorganizowanie rozprawy administracyjnej, która zgodnie z obwieszczeniem Prezydenta Miasta Krosna została zorganizowana na dzień 7 października 2011 r. W trakcie przedmiotowej rozprawy

zainteresowanym stronom udostępniono do wglądu przebieg zaplanowanej drogi wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz pełną dokumentacją sprawy. Należy jednak zaznaczyć, iż duża część postulatów kierowanych przez osoby uczestniczące w rozprawie była powtarzana i dotyczyła w głównej mierze spraw związanych z samym przebiegiem drogi, sprawami przeciwpowodziowymi tego terenu, kwestiami związanymi z wyceną nieruchomości a także negatywnym oddziaływaniem zaplanowanej inwestycji na mieszkańców. Ponadto wyjaśniono kwestie poruszane w piśmie z dnia 4 września 2011 r.

Odnosząc się do uwag i wniosków wniesionych pismem z dnia 4 września 2011 r. w toku procedury udziału społeczeństwa, związanych z zaplanowaną inwestycją a odnoszących się do lokalizacji inwestycji w kontekście zapisów miejscowego planu oraz studium zagospodarowania, wskazuje, że część inwestycji (obszar zachodni na odcinku ul. Drzymały) zgodna jest z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krosna „Białobrzegi II”. Dla pozostałego zakresu inwestycji brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jednak jej przebieg jest zgodny z zapisami studium zagospodarowania. Ponadto przedmiotowa inwestycja została ujęta opracowanym, obowiązującym dla Miasta Krosna „Studium Transportowym” z grudnia 2008 r.. Kolejnym z wniosków było poddanie w wątpliwość, tego czy planując przebieg zaplanowanej drogi wzięto pod uwagę skoncentrowaną zabudowę jednorodziną, sąsiadującą z zaplanowaną inwestycją. Odpowiadając na przedmiotowy wniosek wskazuję, że zaplanowany przebieg drogi, pomimo tego, iż usytuowany jest w zwartej zabudowie, nie ma wpływu na wyburzenia budynków mieszkalnych, a zaplanowane zabezpieczenia mające na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania, związanego z eksploatowaną drogą, przyczynią się do dotrzymania dopuszczalnych wskaźników emisji, określonych przepisami ochrony środowiska.

Przed wydaniem niniejszej decyzji stronom zapewniono możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów zgodnie z art. 10 Kpa poprzez zamieszczenie zawiadomienia z dnia 10 listopada 2012 r., znak: KS.7632-1-30.10/11.C na stronie internetowej: www.krosno.pl w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krosna przy ul. Lwowskiej 28 a oraz w miejscu realizacji przedsięwzięcia. W związku przedmiotowym zawiadomieniem, do tut. Urzędu wpłynęły trzy pisma mieszkańców: Państwa Kazimierzy i Czesława Findysz, Józefa Kwaciszewskiego, oraz Roberta Jureczki wraz z Stanisławem Tuleją W treści przedmiotowych pism zawarte zostały zapisy, związane w głównej mierze z lokalizacją zaplanowanej drogi w terenach zalewowych rzeki Wisłok i wynikających z tego tytułu zagrożeń. Ponadto wskazano na niekompletność

opracowanego raportu o oddziaływaniu na środowisko w stosunku do wydanego postanowienia Prezydenta Miasta Krosna z dnia 5 listopada 2010 r. znak: OS.F.7632-1-30/10, stwierdzającego o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania, planowanego przedsięwzięcia na środowisko i określającego zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Biorąc pod uwagę przedmiotowe spostrzeżenia, uwagi i protesty pismem z dnia 13 grudnia 2012 r., zwrócono się do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, jako organu właściwego, o wskazanie takich uwarunkowań dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia, wynikających z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. póź. 239, Nr 2019 z późn. zm.), które mogłyby zostać ujęte w treści wydanej decyzji środowiskowej. W odpowiedzi na przedmiotowe pismo, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej po przeanalizowaniu przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko, udzielił informacji o zasięgu i rzędnych zw. wody Q 0.5%, Q 01% w rejonie planowanej inwestycji. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, odniósł się również do planowanych nasadzeń na terenie międzywala. Jednocześnie w treści pisma wskazano na wymagane parametry projektowanego mostu, które powinny odpowiadać wymogom określonym w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 z 2000r., póź. 735).

W toku postępowania na etapie kolejnego zawiadomienia informującego strony postępowania o zebranych materiale dowodowym (zawiadomienie z dnia 25 maja 2012 r., znak: KS.7632-1-30.10/11/12.C), wpłynęło pismo Pani Katarzyny Urbanek, która zwróciła się z wnioskiem o wykonanie w związku z zaplanowaną inwestycją ekranu akustycznego na szerokości działki nr ewidencyjny 1128 obręb Białobrzegi. O wykonanie ekranu akustycznego zwrócił się również Pan Wojciech Zajdel, który wnioskował o wykonanie ekranu akustycznego na szerokości działki nr ewidencyjny 1129 obręb Białobrzegi. Ustosunkowując się do przedmiotowych wniosków stwierdzono, że przedmiotowe działki zlokalizowane są obok siebie. Ponadto na działce o nr ewidencyjnym 1129, planowana jest budowa domu jednorodzinnego, na którego budowę uzyskano już decyzję o warunkach, dlatego celowym jest ochrona planowanej zabudowy jednorodzinnej przed negatywnym oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego. Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności zdecydowano o wydłużeniu zaprojektowanego w raporcie o oddziaływaniu na środowisko ekranu akustycznego o długości 68 m (początku ekranu w km 0+819,5) i połączeniu go z ekranem o długości 118 m (koniec ekranu w km 1+065).

Ponadto na w/w etapie do tut. Urzędu w dniu 29 czerwca 2012 r. wpłynęły pełnomocnictwa od dziesięciu stron postępowania, upoważniające radcę prawnego Daniela Damnickiego do reprezentowania w przedmiotowej sprawie. Do załączonych pełnomocnictw dołączono „wniosek o zmianę planu przebiegu budowy północnej obwodnicy miasta (droga klasy Z) pomiędzy ul. Krakowską a ul. Białobrzeską”. W treści przedmiotowego wniosku wskazano na konieczność zmiany przebiegu zaplanowanej drogi, powołania biegłych z dziedziny: geodezji, architektury oraz budowy dróg i mostów, którzy winni się wypowiedzieć co do porównania dwóch wariantów tj. proponowanego przez Gminę Krosno i mieszkańców. Jednocześnie wskazano, iż koszty wynikające z powołania w/w biegłych, winien ponieść Prezydent Miasta Krosna. Według pełnomocnika powołani biegli, winni się wypowiedzieć do pism właścicieli nieruchomości zainteresowanych niniejszą sprawą.

Odnoszących się do przedmiotowych wniosków wskazuję, że w trakcie prac nad koncepcją drogi analizowano dwa warianty lokalizacyjne (I i III) oraz wariant II stanowiący inne rozwiązanie wariantu I pod kątem włączenia do istniejącej ulicy Krakowskiej. W konsekwencji głównym kryterium wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska była analiza wpływu i oddziaływania na życie i bezpieczeństwo ludzi. Biorąc pod uwagę powyższe kryteria po rozpatrzeniu wszystkich wariantów, zdecydowano, iż najkorzystniejszym pod względem środowiskowych uwarunkowań, będzie wariant II. Niepodejmowanie przedsięwzięcia wiąże się ze stopniowym pogarszaniem się jakości dróg w Dzielnicy Białobrzegi i warunków jazdy. Wariant projektowy jest wariantem z najlepiej dopracowanym pod względem rozplanowania układu drogowego. Zapewnia maksimum bezpieczeństwa dla okolicznych mieszkańców, a także użytkowników ulic. Planowany układ pozwoli na płynny przejazd po planowanej obwodnicy oraz na bezkolizyjne włączenie się z ulic na skrzyżowaniach. Ograniczona zostanie emisja zanieczyszczeń do środowiska (powietrza i hałasu), gdzie obecnie jest nadmierny ruch, zastosowanie kanalizacji deszczowej wyeliminuje możliwość przenikania ścieków z ulicy do środowiska gruntowo – wodnego.

Zaproponowany przez mieszkańców nowy wariant lokalizacyjny w opracowanym raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie był analizowany. Należy jednak wskazać, że zaproponowana trasa drogi, przebiegać będzie z dala od terenów zamieszkałych w obszarze gdzie zlokalizowane są sieci energetyczne napowietrzne, wokół których obowiązują strefy ochronne, ograniczające funkcjonowanie, zagospodarowanie takiego terenu. Przez tego rodzaju zaproponowane rozwiązanie, mogłoby dojść do sytuacji, związanej z wybudowaniem drogi, która ze względu na swój przebieg nie miałaby zbyt wielu użytkowników. Jednocześnie wydatkowe na ten cel środki finansowe nie wydają się być właściwie

zagospodarowane dlatego, że ideą tego przedsięwzięcia jest wybudowanie drogi, która w głównej mierze będzie służyła mieszkańcom dzielnicy Białobrzegi. Warty zauważyć jest również fakt, że obecnie istniejący most na rzece Wisłok, z którego korzystają mieszkańcy tej dzielnicy jest w złym stanie technicznym i wymaga gruntownej przebudowy. Dlatego zaplanowana inwestycja uwzględnia również budowę nowego obiektu mostowego.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, według oceny tut. organu, zaproponowany przez mieszkańców wariant nie może być rozpatrywany jako wariant inwestycyjny. Nierozumiem dla organu, żądanie pełnomocnika związane z powołaniem biegłych z dziedziny: geodezji, architektury oraz budowy dróg i mostów, dlatego że proces związany z uzyskaniem decyzji środowiskowej nie wymaga takich osób. Podstawnym dokumentem w takim postępowaniu jest raport o oddziaływaniu na środowisko, który w swej treści rozstrzyga co do konieczności, realizacji zaplanowanej inwestycji i warunków pod jakimi dane przedsięwzięcie może być realizowane. Według oceny tut. organu wskazani przez pełnomocnika biegli, mogliby się wypowiedzieć co do zaplanowanej inwestycji i jej rozwiązań na etapie późniejszym tj. projektu budowlanego. W związku z powyższym zaproponowany w piśmie pełnomocnika wniosek związany z powołaniem biegłych uważa się za przedwczesny na obecnym etapie postępowania administracyjnego związanego z wydaniem decyzji środowiskowej.

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.

POUCZENIE

1. 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.

2. Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krośnie, za pośrednictwem tutejszego organu, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Odwołanie składać należy w dwóch egzemplarzach.

Załącznik do decyzji:

Załącznik nr 1 do decyzji Prezydenta Miasta Krosna z dnia 05.10.2012 r., znak: KS.7632-1-30.10/11/12.C – charakterystyka przedsięwzięcia



Z up. PREZYDENTA
Krzysztof Smirski
Naczelnik Wydziału Gospodarki
Komunalnej i Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. Joanna Segieta INWESTEKO ul. Złota 23 25-015 Kielce – pełnomocnik Gminy Krosno
2. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa
3. KS a/a

Do wiadomości:

1. Wydział Drogownictwa UM Krosna

**Załącznik nr 1 do decyzji Prezydenta Miasta Krosna z dnia 05.10.2012 r.
znak: KS.7632-1-30.10/11/12.C – charakterystyka przedsięwzięcia pn.:
„Budowa północnej obwodnicy miasta (droga klasy Z) pomiędzy ulicą
Krakowską a Białobrzeską w Krośnie”**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie północnej obwodnicy miasta (droga klasy Z) pomiędzy ulicą Krakowską a Białobrzeską w Krośnie. Będzie to droga jedno jezdniowa po jednym pasie w obu kierunkach. W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa dróg zbiorczych i dojazdowych w celu umożliwienia dojazdu do poszczególnych działek, a także mostu, przepustów i przejścia dla zwierząt. Ponadto przewidziano budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej na całym odcinku ulicy oraz budowę rowów odwodnieniowych, budowę oświetlenia ulicznego przy skrzyżowaniach, rondach oraz przebudowę istniejącego oświetlenia przy ul. Białobrzeskiej. Nie przewiduje się budowy sygnalizacji świetlnej. Przedsięwzięcie uwzględnia przebudowę kolizji infrastruktury technicznej, w tym z liniami energetycznymi napowietrznymi i kablowymi, z urządzeniami telekomunikacyjnymi, z istniejącymi sieciami gazowymi, wodociągowymi, oraz kanalizacją sanitarną. Inwestycja w całości zlokalizowana jest na terenie województwa podkarpackiego, w północno – wschodniej części miasta Krosna w dzielnicy Białobrzegi. Część zachodnia inwestycji będzie przebiegała w sąsiedztwie terenów rozproszonej zabudowy jednorodzinnej i usługowej, zagrodowej (w rejonie rzeki Wisłok, ulic Kopernika i Wierzbowej); wschodnia przez obszary rolnicze obecnie w znacznym stopniu nieużytkowane). W rejonie ul. Białobrzeskiej występuje zabudowa jednorodzinna oraz usługowa. Zakres prac przewidzianych dla przedmiotowej inwestycji obejmuje:

- 1) Budowę nowych nawierzchni- jezdni o szerokości 7 m – dwa pasy ruchu po 3,5 m
- 2) Budowę dróg serwisowych.
- 3) Budowę skrzyżowań skanalizowanych w tym dwa w formie ronda.
- 4) Budowę chodników dla pieszych.
- 5) Budowę pasa ruchu dla rowerów.
- 6) Budowę zatok autobusowych.
- 7) Budowę przejść dla pieszych.

- 8) Budowę kanalizacji deszczowej oraz rowów odwodnieniowych.
- 9) Budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego.
- 10) Przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z projektowanymi drogami.
- 11) Budowę kanałów technologicznych.
- 12) Budowę mostu, przepustów oraz przejścia dla zwierząt.

W trakcie prac wybudowane lub rozbudowane zostaną następujące skrzyżowania:

- Skrzyżowanie ul. Krakowską w formie ronda.
- Skrzyżowanie nieskanalizowane z ul. Drzymały.
- Skrzyżowanie nieskanalizowane z ul. Mikołaja Kopernika.
- Skrzyżowanie skanalizowane z ul. Białobrzeską.
- Skrzyżowanie z ulicą Moniuszki w formie ronda.

W ramach inwestycji zostaną wybudowane następujące obiekty inżynierskie:

- 1) Most jednoprzęsłowy na rzece Wisłok z podporami.

Całkowita długość mostu razem ze skrzydełkami przyczółków będzie wynosić minimalnie 75,0 m. Całkowita szerokość mostu – 21 m. Przez most poprowadzona będzie jezdnia oraz obustronnie ciągi pieszo – rowerowe. Most będzie posiadał podpory słupowe po 4 po obu stronach koryta, posadowione poza lustrem wody. Nie planuje się umocnień w dnie koryta rzeki. Umocnienia skarpy będą związane z posadowieniem podpór jednak w miarę technicznych możliwości zostaną ograniczone do niezbędnego minimum.

- 2) Przepusty pod drogą główną oraz drogami dojazdowymi i zbiorczymi.

Planuje się trzy przepusty pod obwodnicą oraz trzy przepusty pod ulicami: Kopernika, Białobrzeską i drogą serwisową:

- przepust w km 1+ 100 o średnicy 1,5 x 1,0 m,
- przepust 1 + 607 o średnicy 2,0 x 1,5 m – analogicznie w osi przepust pod drogą zbiorczą o mniejszych parametrach,
- przepust 2+124 o średnicy 1,0 x 0,8 m,
- przepust kołowy w ciągu ul. Kopernika o średnicy 1,0 m,
- przepust prostokątny lub kołowy w ciągu ul. Białobrzeskiej w kierunku wylotowym z miasta.

W związku z zaplanowaną inwestycją przewidziane są rozbiórki następujących obiektów budowlanych:


- 3 ciepłarni – przy ul. Kopernika.
- budynków gospodarczych – przy ul. Drzymały na działkach: 287/2, 2731, 234, przy ul. Skrajnej na działce: 1101,
- 2 garaży, przy ul. Drzymały działka nr 2591, Skrajna działka nr: 121a.

Planowana nawierzchnia ulicy oraz dróg serwisowych: warstwy bitumiczne na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, z ewentualną warstwą gruntu piaszczystego stabilizowanego cementem. Zakłada się wykonanie części dróg dojazdowych i zjazdów do posesji o nawierzchni z kostki betonowej, na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, z ewentualną warstwą gruntu piaszczystego stabilizowanego cementem. Chodniki i ścieżki rowerowe będą wykonane z kostki betonowej na podsypce i ew. warstwie gruntu stabilizowanego cementem lub asfaltowe. Zatoki autobusowe z kostki betonowej na podsypce na podbudowie chudego betonu oraz kruszywa łamanego stabilizowanego cementem.

W ramach inwestycji planuje się budowę sieci kanalizacji deszczowej w na całym odcinku projektowanej ulicy oraz odwodnienie mostu na rzece Wisłok. Kanalizacja deszczowa wykona zostanie z rur kanalizacyjnych z tworzywa sztucznego PE i PP. Zalecane są połączenia kielichowe uszczelniane na uszczelki gumowe, które charakteryzują się pełną szczelnością i wytrzymują ciśnienie do 5.0 m sł. wody. Wykonane odcinki sieci kanalizacji deszczowej wraz z wpustami ulicznymi i studzienkami rewizyjnymi poddawane będą próbom odbiorowym szczelności na eksfiltrację zgodnie z polskimi normami w celu potwierdzenia ich szczelności przed oddaniem do eksploatacji. Ponadto na etapie budowy zostanie wybudowany kanał technologiczny na całej długości przedmiotowej drogi.

Jako system odwodnieniowy z terenów przyległych zostanie zastosowany system rowów. Będą one miały za zadanie zbieranie dopływających wód z terenów sąsiednich. Wody dopływające do rowów nie będą miały kontaktu z powierzchnią uszczelnioną drogi. Zaleca się wykonanie rowów trawiastych. Na odcinkach gdzie będzie to wymagane dla stabilizacji skarp należy użyć prefabrykatów betonowych – ażurowych nie uszczelniających podłoża.

W ramach inwestycji przewiduje się również budowę oświetlenia na odcinku od ul. Krakowskiej do km ok. 1+200 (wraz z drogami zjazdowymi) oraz na zabudowanym odcinku ul. Białobrzzeskiej i Moniuszki..

Z up. PREZYDENTA

Naczelnik Wydziału Gospodarki
Komunalnej i Ochrony Środowiska

KS.030.13.2015.C

Wydział Drogownictwa
w miejscu

W związku z przesłanym wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 20 października 2015 r. sygn.. akt II OSK 401/14 w sprawie skargi kasacyjnej Alicji Rusinek, Heleny Zajdel, Iwony Jureczko, Kazimierza Findysz, Stanisława Tuleja i Lidii Eustachiewicz na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 30 października 2013 r. w sprawie 2015 r. w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa północnej obwodnicy miasta (droga klasy Z) pomiędzy ulicą Krakowską a Białobrzeską w Krośnie”, w wariantcie II, informuję, że przedmiotowa decyzja stała się ostateczna w dniu 31 stycznia 2013 r. 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, oraz zgłoszenia o którym mowa w art. 72 ust. 1a w/w ustawy, przy czym wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

W związku z powyższym, informuję, że w przypadku podjęcia decyzji o dalszej kontynuacji zadania, proszę o podjęcie działań mających na celu przedłożenie wniosku o uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej w terminie do 31 stycznia 2018 r.

NACZELNIK
Wydziału Inżynierii Komunalnej
i Ochrony Środowiska
Krzysztof Smerecki

Otrzymują:

1. Adresat
2. KS a/a