

1. Kopie map ewidencyjnych poświadczonych przez właściwe organy z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wnioski oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
2. Wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Sokołów Małopolski i Gminy Trzebownisko. W odniesieniu do Gmin Czarna, Głogów Małopolski, Rzeszów, Świlcza oraz pozostałych terenów dla Gminy Trzebownisko dołączono zaświadczenia o braku planów miejscowych dla terenu objętego inwestycją.
3. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – tekst ujednolicony - Tom I, II, III, IV, V – wykonawcy: Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o. o. w składzie: dr inż. Janusz Bohatkiewicz (kierownik tematu), prof. dr hab. Krzysztof Kukuła, mgr inż. Sebastian Biernacki, mgr Katarzyna Dziki, mgr Alina Gerlée, mgr inż. arch. Izabela Gnatowicz, mgr inż. Maciej Hałucha, mgr inż. Krzysztof Kowalczyk, mgr inż. Justyna Kozak, mgr inż. Dawid Kozłowski, mgr Iwona Kreft-Boufał, mgr inż. Anna Krygowska, mgr inż. Krzysztof Krygowski, mgr Daniel Maranda, mgr Michał Marcinkowski, mgr Anna Piotrowska, mgr inż. Witold Sladkowski, mgr inż. Grzegorz Wyszogrodzki, mgr Michał Żmihorski.

orzekam:

OKREŚLAM środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-19 na odcinku od początku projektowanej obwodnicy Sokołowa Małopolskiego km 448+086,12 do projektowanego Węzła Świlcza km 4+947,99 wraz z budową drogi krajowej Nr 19 na odcinku od początku obwodnicy Sokołowa Małopolskiego do Stobiernej (odcinki 1 i 2) według wariantu 5, od Stobiernej przez Węzeł Rzeszów Wschodni do istniejącego ronda w Załężu według wariantu I (odcinki 3 i 4) oraz rozwiązanie Węzła Świlcza w wariantcie półkoniczyna z pętlami naprzeciwległymi, na działkach ewidencyjnych określonych w załączniku nr 7 do raportu oraz załączniku do niniejszej decyzji (kopie map ewidencyjnych z naniesionym zakresem oddziaływania przedsięwzięcia oraz granicami terenu objętego wnioskiem) kolorem pomarańczowym – granica terenu objętego wnioskiem.

- I. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizowane będą w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac, teren przywrócony zostanie do stanu poprzedzającego ich rozpoczęcie.
2. Zaplecza techniczne budowy i bazy materiałowo-sprzętowe na początku odcinka 1, na odcinku 3 w km od 462+800 do km 468+107,16 i na całej długości odcinka 4, 5, 6 i 7, ze względu na przebieg przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 425 i jego stref ochronnych, należy odpowiednio zabezpieczyć, a ścieki z nich spływające podczyszczać w odpowiednich urządzeniach.
3. Podczas budowy obiektów mostowych należy zabezpieczyć i umocnić brzegi cieków przed zniszczeniami, które mogą być spowodowane pracą ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych.
4. W miejscach, gdzie trasa drogi przebiega w pobliżu cieków powierzchniowych (rzek, potoków) po wykonaniu nasypów, 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.
5. Zaplecza techniczne budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować poza (jeżeli jest to możliwe ze względów technicznych oraz z zastrzeżeniem przepisów BHP i BIOZ):
 - a) potencjalnym specjalnym obszarem ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolny San i Wisłok” (pltmp211) (km 465+800, km 466+600 – 467+000, km 580+600),
 - b) projektowanym użytkiem ekologicznym „Stary Wisłok” (od km 469+350 do km 469+800),
 - c) Sokołowsko-Wilczowolskim Obszarem Chronionego Krajobrazu (od km 448+000 do km 448+650),
 - d) obszarem siedliska priorytetowego *91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (potok Świerkowiec w km 464+900, Wisłok w km 465+800 i km 580+377, starorzecze Wisłoka w km 469+412 i km 469+661),
 - e) sąsiedztwem parku podworskiego z kilkoma drzewami będącymi pomnikami przyrody (km 471+700 – 471+750),
 - f) stanowiskiem widłaka goździstego w okolicach Sokołowa Małopolskiego,
 - g) stanowiskiem kopytnika pospolitego w lesie Cisowiec pomiędzy Nienadówką a Stobierną,

- h) strefami ochronnymi ujęć wody (w Turzy, Jasionce, Tajęcinie, Łące, Rzeszów-Załęże, Zaczerniu, Trzebowniku, Rudnej Małej, Świlczy),
 - i) terenami sąsiadującymi z cmentarzami,
 - j) terenami w pobliżu cieków wodnych, jezior i stawów, dolinami rzek, obszarami podmokłymi oraz leśnymi (m.in. cieki: Wisłok km 465+800 i 580+377, Starorzecze Wisłoka km 469+400 i 469+600 – 469+700, Świerkowiec km 464+900, Mrowla (Czarna) km 580+180 i 1+600, Szlachcianka km 571+900, okresowy ciek w km 449+200, cieki w km: 450+600; 451+400; 451+500; 451+680; 452+700; 454+250; 455+880; 458+350; 458+700; 460+550; 460+230; 462+850; 463+980; 467+700; 468+180; 470+500; 470+650; 470+950; 470+300; 471+840; 472+080; 472+240; 575+900; 576+272; 578+740; 578+940; 579+600; 571+240; 572+300; 0+950; 1+250; 1+980; stawy w km: 471+500, 579+500; zbiornik poeksploatacyjny ZEK „Lipie” w km 571+240),
 - k) bezpośrednim sąsiedztwem terenów zamieszkałych.
6. W przypadku lokalizacji inwestycji na terenach objętych strefą ochronną ujęć wody sposoby zabezpieczenia oraz warunki prowadzenia robót należy uzgodnić z jednostką zarządzającą ujęciem oraz organem, który utworzył strefę.
 7. Należy z należytą starannością zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami wynikającymi z tankowania maszyn roboczych, zbiorniki z olejem magazynować pod zamykaną wiatą, zabezpieczyć materiały do budowy drogi; należy okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielić terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi.
 8. Należy zachować szczególną ostrożność w czasie prowadzenia prac w rejonie cieków i zbiorników wodnych, w szczególności podczas budowy obiektów mostowych nie można dopuścić do zanieczyszczenia wód powierzchniowych zawiesinami (pyłem, piaskiem, cementem) lub do przelania się asfaltu i innych substancji szkodliwych (np. płynnego betonu podczas wylewania betonowych pali) do wody. Zaleca się stosowanie osłon zapobiegających przedostaniu się zanieczyszczeń (pyłów, ścieków, odpadów) do cieków powierzchniowych (rzek, potoków).
 9. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
 10. Prace niwelacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.

11. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy w miarę możliwości odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać w trakcie realizacji przedsięwzięcia do urządzenia zieleni.
12. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów należy odpowiednio zabezpieczyć przed ich wtargnięciem.
13. Prace w rejonie Wisłoka, Starego Wisłoka, Mrowli, Czarnej oraz Świerkowca mogące wywołać zmętnienie wody należy prowadzić poza okresem tarła ryb (poza okresem od 15 marca do 15 lipca).
14. Należy w jak największym stopniu ograniczać zmiany kierunków oraz wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych.
15. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w odpowiednich pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
16. Odpady niebezpieczne należy segregować i przekazać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionemu odbiorcy.
17. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
18. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni.
19. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00).
20. Czas pracy należy zoptymalizować tak, aby ograniczyć do minimum przejazdy ciężkich samochodów i maszyn.
21. Ekran akustyczny należy wykonać bezpośrednio po zamknięciu budowy odcinka drogi, a przed rozpoczęciem eksploatacji.
22. Należy ograniczyć do minimum wycinkę drzew i krzewów, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
23. Wycinkę drzew należy przeprowadzić w okresie poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie).
24. W wypadku prowadzenia prac ziemnych w obrębie stanowisk archeologicznych należy wyprzedzająco przeprowadzić wykopaliskowe ratownicze badania archeologiczne a w strefie obserwacji archeologicznej zapewnić stały nadzór archeologa po uzyskaniu pozwolenia konserwatorskiego.

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:

na odcinku 1:

- a) w km 452+120 (S19) nasyp ziemny o długości 400 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,
- b) w km 452+520 (S19) ekran pochłaniający o długości 200 m i wysokości 3.0 m, po stronie lewej,

na odcinku 2:

- a) w km 455+390 (S19) ekran odbijający o długości 436 m i wysokości 4.5 m, po stronie prawej,
- b) w km 455+826 (S19) ekran odbijający o długości 417 m i wysokości 3.0 m, po stronie prawej,
- c) w km 455+576 (S19) ekran odbijający o długości 609 m i wysokości 3.0 m, po stronie lewej,
- d) w km 459+580 (S19) ekran pochłaniający o długości 1400 m i wysokości 3.0 m, po stronie prawej,
- e) w km 460+980 (S19) ekran pochłaniający o długości 280 m i wysokości 3.5 m, po stronie prawej,

na odcinku 3:

- a) w km 460+790 (S19, na odcinku łącznicy) ekran mieszany o długości 190 m i wysokości 3.5 m, po stronie prawej,
- b) w km 460+800 (S19, na odcinku łącznicy) ekran mieszany o długości 210 m i wysokości 3.5 m, po stronie prawej,
- c) w km 464+850 (S19) ekran mieszany o długości 700 m i wysokości 5 m, po stronie lewej,
- d) w km 465+550 (S19) ekran mieszany o długości 1895 m i wysokości 5.0 m, po stronie lewej,
- e) w km 464+850 (S19) ekran mieszany o długości 2180 m i wysokości 4 m, po stronie prawej,
- f) w km 467+030 (S19) ekran mieszany o długości 420 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,
- g) w km 581+000 (A4) ekran mieszany o długości 350 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,

- h) w km 580+620 (A4, na łącznicy węzła) ekran mieszany o długości 340 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej (A4),
- i) w km 580+710 (A4, na łącznicy węzła) ekran mieszany o długości 400 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej (A4),
- j) w km 467+800 (S19, na łącznicy węzła) ekran mieszany o długości 360 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,

na odcinku 4:

- a) w km 469+080 (DK Nr 19) ekran pochłaniający o długości 190 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,
- b) w km 469+280 (DK Nr 19) ekran pochłaniający o długości 340 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,
- c) w km 470+270 (DK Nr 19) ekran pochłaniający o długości 410 m i wysokości 5.0 m, po stronie prawej,
- d) w km 471+020 (DK Nr 19) ekran pochłaniający o długości 1200 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,
- e) w km 471+470 (DK Nr 19) ekran odbijający o długości 750 m i wysokości 6.0 m, po stronie prawej,

na odcinku 5:

- a) w km 579+220 (A4) ekran (pochłaniający od km 579+220 do 580+100 i od 580+520 do 580+700 i odbijający od km 580+100 do 580+520) o długości 1480 m i wysokości 5.0 m, po stronie prawej,
- b) w km 578+200 (A4) ekran (pochłaniający od km 578+200 do 580+100 i od 580+520 do 580+620 i odbijający od km 580+100 do 580+520) o długości 2420 m i wysokości 5.0 m, po stronie lewej,
- c) w km 578+200 (A4) ekran pochłaniający o długości 160 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,
- d) w km 577+920 (A4) ekran pochłaniający o długości 270 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,
- e) w km 577+740 (A4) ekran pochłaniający o długości 470 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,

na odcinku 6:

- a) w km 574+600 (A4, na łącznicy węzła) ekran mieszany o długości 380 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,

- b) w km 574+400 (A4) ekran mieszany o długości 350 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,
- c) w km 571+800 (A4) ekran pochłaniający o długości 1300 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,

na odcinku 7:

- a) w km 001+000 (S19) ekran pochłaniający o długości 570 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,
- b) w km 001+720 (S19) ekran pochłaniający o długości 170 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,
- c) w km 001+900 (S19) ekran pochłaniający o długości 275 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,

na odcinku 7 (węzeł typu półkoniczyna z łącznicami naprzeciwległymi):

- a) w km 003+750 (S19) ekran pochłaniający o długości 790 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,
- b) w km 004+520 (S19) ekran odbijający o długości 510 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej,
- c) w km 004+400 (S19, na łącznicy) ekran pochłaniający o długości 450 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,
- d) w km 004+530 (w kilometrażu S19 ekran na DK Nr 4) ekran pochłaniający o długości 420 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,
- e) w km 004+530 (S19) ekran mieszany o długości 390 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej,
- f) w km 004+530 (S19, na łącznicy) ekran mieszany o długości 660 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej.

2. W przypadku zamontowania przezroczystych ekranów należy umieścić na nich nadruk w formie poprzecznych pasów.
3. Zabrania się prowadzenia prac budowlanych powodujących przenoszenie drgań, na zabytkowe obiekty budowlane lub budynki mieszkalne, przekraczających wartości dopuszczalne określone w Polskich Normach.
4. Uwzględnić przesunięcie lub przeniesienie na nowe miejsce, w uzgodnieniu z Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków, kapliczek oraz krzyży przydrożnych w przypadku ich kolizji z inwestycją.
5. Należy eliminować przysłanianie ekranami akustycznymi obiektów zabytkowych (zespoły dworsko – parkowe, kapliczki) oraz widoków na nie, poprzez zastosowanie, tam

gdzie nie spowoduje to przekroczeń standardów jakości środowiska, ekranów przezroczystych.

6. Podpory mostów na Wisłoku oraz potokach Świerkowiec i Mrowla należy sytuować poza korytem rzeki.
7. W przypadku konieczności umacniania brzegów, należy zastosować „biotechnicznych” umocnienia, np. faszyny.
8. Odprowadzanie wód opadowych po obu stronach drogi za pomocą wysoko koszonych rowów trawiastych otwartych, z zastawkami umożliwiającymi odcięcie odpływu w wypadku wystąpienia awarii, z zabezpieczonymi wylotami dla obwodnicy Sokołowa Małopolskiego.
9. Szczelne odprowadzanie wód opadowych z drogi (przy zastosowaniu rowów z uszczelnionymi skarpami i dnem, rowów trawiastych uszczelnionych geomembraną lub matą bentonitową, lub szczelnej kanalizacji deszczowej) w pobliżu strefy ochronnej ujęcia wody w Turzy oraz granicy Lokalnego Zbiornika Wód Podziemnych „Górno” (km 448+086 do km 448+600), na całej długości drogi ekspresowej S19 i autostrady A4 w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 425 i jego strefy ochronnej (od km 462+800 do km 468+107,16 w ciągu S19, w km 468+107,16 do km 472+280,56 w ciągu DK Nr 19, od km 570+300 do km 581+390 w ciągu A4, od km 0+000 do km 4+947,99 w ciągu S19), na terenach kolizji trasy z Wisłokiem (km 465+817, km 580+377) oraz ciekami powierzchniowymi (potok Świerkowiec w km 464+900, potok Mrowla (Czarna) w km 571+533 i w km 580+377), z zastosowaniem zastawek umożliwiających odcięcie odpływu w wypadku wystąpienia awarii.
10. Oczyszczanie spływów powierzchniowych poprzez urządzenia oczyszczające (osadniki) na fragmencie obwodnicy Sokołowa Małopolskiego, gdzie wody opadowe będą odprowadzane do ciek bez nazwy w km 452+690 oraz na estakadzie w Nienadówce, gdzie wody wprowadzane będą do ciek przepływającego poniżej w km 455+880.
11. Oczyszczanie spływów powierzchniowych z obiektów mostowych w celu ochrony wód starorzecza Wisłoka przed zasoleniem poprzez ich odprowadzanie do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego z osadnikiem (piaskownikiem).
12. Oczyszczanie spływów powierzchniowych poprzez urządzenia podczyszczające substancje ropopochodne (separatory) w strefach ochronnych ujęć wód podziemnych na odcinku od km 572+800 do km 575+800; separatory należy także zastosować również w celu podczyszczenia wód opadowych odprowadzanych z terenów Miejsc Obsługi Podróżnych i Obwodu Utrzymania Autostrady oraz przed wprowadzeniem wód

opadowych spływających z terenu inwestycji do następujących cieków: Wisłoka (km 465+817, km 580+377), potok Świerkowiec w km 464+900, potok Mrowla (Czarna) w km 571+533 i w km 580+377).

13. Budowę zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, do których będzie odprowadzana oczyszczona w osadnikach woda: dwóch zbiorników w miejscu, gdzie zostanie zasypany staw w Zależu oraz na terenach, gdzie brak cieków mogących pełnić funkcję odbiorników lub istniejące cieki mają zbyt małą przepustowość, a grunty mają dobre własności filtracyjne.

14. Przejścia dla zwierząt w lokalizacjach:

na odcinku 1 i odcinku 2:

- a) W km 449+186 – obiekt mostowy, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości 7 m i wysokości min. 3 m;
- b) W km 449+616 – przepust, przejście dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- c) W km 450+570 – przejście dla średnich zwierząt zespolone z przejazdem drogowym, o minimalnej szerokości w świetle 8,5 m i wysokości min. 4 m;
- d) W km 450+581 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m;
- e) W km 451+374 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- f) W km 451+516 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- g) W km 452+689 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m;
- h) W km 452+980 – powiększony przepust ramowy dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 6 m i wysokości min. 2,5 m;
- i) W km 454+262 – obiekt mostowy, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 7 m i wysokości min. 3,5 m;
- j) W km 455+815 do km 456+012 – estakada, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 150 m i wysokości min. 4 m;
- k) W km 457+204 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- l) W km 458+361 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m;

- m) W km 458+584 – górne przejście dla dużych zwierząt zespolone z przejazdem drogowym, o minimalnej szerokości w świetle 50 m;
- n) W km 458+745 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- o) W km 459+806 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m;
- p) W km 459+894 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m;
- q) W km 460+361 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- r) W km 460+546 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- s) W km 461+217 – przepust dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;

na odcinku 3 i odcinku 4:

- a) W km 460+231 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- b) W km 461+124 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- c) W km 462+869 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- d) W km 462+931 – przepust gospodarczy zintegrowany z przejściem dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 7 m i wysokości min. 4,5 m;
- e) W km 464+000 – przepust ramowy dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- f) W km 464+500 – przepust dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m;
- g) W km 464+900 – obiekt mostowy na potoku Świerkowiec, przejście dla dużych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 25 m i wysokości min. 6 m;
- h) W km 465+817 – obiekt mostowy na rzece Wisłok, przejście dla dużych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 100 m i wysokości min. 5,5 m;
- i) W km 466+371 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m;

- j) W km 467+688 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- k) W km 468+171 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- l) W km 468+207 – przejazd drogowy mogący pełnić funkcję przejścia dla mniej płochliwych średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 17 m i wysokości min. 4,6 m;
- m) W km 469+270 – przejazd drogowy mogący pełnić funkcję przejścia dla mniej płochliwych średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 17 m i wysokości min. 4,5 m;
- n) W km 469+412 – obiekt mostowy nad starorzeczem Wisłoka, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 34 m i wysokości min. 4 m;
- o) W km 469+661 – obiekt mostowy nad starorzeczem Wisłoka, przejście dla dużych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 170 m i wysokości min. 5,5 m;
- p) W km 470+150 – przepust, przejście dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,2 m i wysokości min. 1,2 m;
- q) W km 470+336 – wiadukt, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 17 m i wysokości min. 5 m;
- r) W km 470+762 – wiadukt kolejowy, przejście dla dużych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 40 m i wysokości min. 5,5 m;
- s) W km 470+912 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,2 m i wysokości min. 1,2 m;
- t) W km 471+304 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m;
- u) W km 471+826 – przepust dla płazów, o minimalnej szerokości w świetle 1,2 m i wysokości min. 1,2 m,

na odcinku 5 i odcinku 6:

- a) W km 580+377 – obiekt mostowy na rzece Wisłok i Mrowli, przejście dla dużych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 300 m i wysokości min. 5 m,
- b) W km 579+947 – wiadukt, przejście dla dużych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 11 m i wysokości min. 4,5 m,
- c) W km 579+642 – przepust dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m,

- d) W km 579+077 – przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m,
- e) W km 578+490 – obiekt mostowy na rzece Czarna, przejście dla zwierząt średnich, o minimalnej szerokości w świetle 13 m i wysokości min. 3,5 m,
- f) W km 577+995 - przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 2 m i wysokości min. 1,5 m
- g) W km 577+605 - przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 2 m i wysokości min. 1,5 m,
- h) W km 576+050 - przepust dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m,
- i) W km 575+890 - przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m,
- j) W km 573+500 - przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m,
- k) W km 572+323 – wiadukt, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 8 m i wysokości min. 4,5 m,
- l) W km 571+888 – obiekt mostowy, przejście dla średnich zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 20 m i wysokości min. 4 m,
- m) W km 571+530 – obiekt mostowy, przejście dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 60 m i wysokości min. 2 m,

na odcinku 7:

- a) W km 0+467 – przepust dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m,
- b) W km 0+884 - przepust dla średnich zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 8 m i wysokości min. 3,5 m,
- c) W km 1+298 - przepust dla płazów o minimalnej szerokości w świetle 1,2 m i wysokości min. 1,2 m,
- d) W km 1+595 – obiekt mostowy na potoku Mrowla, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 25 m i wysokości min. 3 m,
- e) W km 1+975 – przepust dla płazów minimalnej szerokości w świetle 1,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- f) W km 2+500 - przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 2 m i wysokości min. 1,5 m,

- g) W km 3+250 - przepust ramowy dla średnich zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 8 m i wysokości min. 3 m,
 - h) W km 4+100 – przepust dla małych zwierząt o minimalnej szerokości w świetle 3 m i wysokości min. 2 m
15. Na powierzchni przejść oraz obszarach najść należy:
- a) wybudować po obu stronach przejść górnych oraz na obiektach inżynierskich nad przejściami dolnymi osłony antyolśnieniowe o wysokości 2,2 – 2,4 m,
 - b) na powierzchni przejść górnych utworzyć warstwę ziemi o miąższości min. 80 cm, w tym ok. 50 cm ziemi urodzajnej,
 - c) nasadzić kępowo i pojedynczo drzewa i krzewy gatunków pochodzenia rodzimego, charakterystyczne dla siedlisk występujących w otoczeniu przejść,
 - d) zaprojektować harmonijne połączenia z konstrukcjami naprowadzającymi (nachylenie najść nie przekraczające 15°).
16. W przypadku przepustów połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części przejścia, a po obu stronach powinny znajdować się pasy suchego terenu (lub półki), położone ponad poziomem wysokiej wody, o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta. Przepusty te powinny mieć wysokość min. 1 m, a w przypadku przepustów kołowych średnicę, co najmniej 1,5 m. Budowa przedmiotowych przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków.
17. Zastosowanie obustronnych wygradzeń z siatki o wysokości 2,2 m kierujących zwierzęta do przejść i zabezpieczające przed wtargnięciem na drogę (z przerwami w miejscach przejść górnych oraz odpowiednio dobranym rozmiarem oczek siatki, aby uniemożliwić wejście na jezdnię płazom, gadom i małym ssakom) na odcinkach w pobliżu szlaków migracji zwierząt, w lokalizacjach:

Odcinek 1:

- a) od km 448+800 do km 451+000,
- b) od km 452+800 do km 454+260,

Odcinek 2:

- a) wzdłuż krawędzi drogi krajowej od strony S19,
- b) od km 456+235 do km 458+550,
- c) od km 458+630 do km 458+928,
- d) pomiędzy drogą ekspresową a drogą serwisową,
- e) od km 456+182 do km 458+550,
- f) od km 458+630 do km 459+200,

Odcinek 3 i 4:

k) od km 462+700 do km 467+000 (z wyłączeniem węzła Jasionka oraz mostu na Wisłoku),

Odcinek 5 i 6:

a) A4 na całym odcinku,

Odcinek 7:

a) od km 0+680 do km 1+080,

b) od km 1+400 do km 1+800,

c) od km 3+050 do km 3+550.

18. Ze względów krajobrazowych oraz w celu ograniczenia hałasu i zanieczyszczeń powietrza na terenach o dużych walorach przyrodniczych, a także dla ochrony terenów rolniczych i zabudowy należy wykonać nasadzenia pasów zieleni wysokiej i/lub średniej wykorzystując do tego gatunki rodzime. Pasy zieleni należy rozmieścić w lokalizacjach:

W ciągu drogi:

a) od km 451+700 do km 453+200, po wschodniej stronie drogi,

b) od km 453+000 do km 454+500, po zachodniej stronie drogi,

c) od km 457+000 do km 459+200, wzdłuż drogi serwisowej,

d) od km 456+430 do km 460+300, wzdłuż istniejącej drogi krajowej Nr 19,

e) od km 460+140 do km 460+750, po stronie zachodniej,

f) od km 469+270 (przejazd) do km 469+400 (most na Starorzeczu Wisłoka), po obu stronach drogi,

g) od km 471+100 do km 471+550, po stronie wschodniej,

h) od km 471+500 do km 472+280, po stronie zachodniej,

i) od km 578+100 do km 580+100, po stronie północnej,

j) od km 579+200 do km 580+100, po stronie południowej,

k) od km 571+700 do km 573+300, po stronie północnej,

l) od km 571+600 do km 574+500, po stronie południowej,

m) od km 1+100 do km 1+900 - dodatkowo, poza ekranami, po stronie zachodniej,

n) od km 1+600 do km 2+600, po stronie wschodniej,

oraz w węzłach:

a) Sokołów Małopolski – km 451+000 (w ciągu S19) (jeżeli będzie to technicznie możliwe),

b) Jasionka – km 464+800 (w ciągu S19),

c) Rzeszów Wschodni – km 581+900 (w ciągu A4),

d) Rzeszów Centralny – km 574+800 (w ciągu A4),

e) Rzeszów Zachodni – km 571+100 (w ciągu A4),

f) Świlcza – 4+500 (w ciągu S19).

19. W ramach minimalizacji wpływu na łągi zlokalizowane nad brzegami rzek oraz starorzecza Wisłoka zaleca się wykonać nasadzenia olszy czarnej (*Alnus glutinosa*), jesionu wyniosłego (*Fraxinus excelsior*) i topoli czarnej (*Populus nigra*) w lokalizacjach:

- a) km 469+300 wokół proponowanego w sąsiedztwie Wisłoka zbiornika retencyjno-infiltracyjnego,
- b) od km 469+400 do km 469+550, po stronie zachodniej drogi,
- c) od km 469+700 do km 469+800, po stronie zachodniej drogi.

III. Przed przekazaniem do użytkowania opracowany zostanie program działań w przypadku wystąpienia awarii związanych z przewozem substancji niebezpiecznych.

IV. Po upływie jednego roku od dnia oddania rozpatrywanego odcinka drogi ekspresowej i autostrady do użytkowania przeprowadzona zostanie analiza porealizacyjna, w tym w szczególności w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, ochrony środowiska gruntowo-wodnego, ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem. Analiza przedstawiona zostanie właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane będą odpowiednie środki ochrony. 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.

V. Wykonane zostaną w terminie jednego roku od oddania drogi do użytkowania pomiary hałasu i stężeń zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego oraz gleby, w tym NO_x niezbędne dla oceny skuteczności zastosowanych środków łagodzących oddziaływanie, w tym akustyczne, w punktach reprezentatywnych dla wszystkich występujących w zasięgu potencjalnego oddziaływania drogi obszarów chronionych przed hałasem.

VI. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie złożyła w dniu 29 marca 2007 r. wniosek w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S-19

na odcinku od początku projektowanej obwodnicy Sokołowa Młp. km 448+086,12 (ist. DK-19) do Węzła Rzeszów Wschodni – A-4/S-19 (wspólny przebieg) od węzła Rzeszów Wschodni do Węzła Rzeszów Zachodni – S-19 od Węzła Rzeszów Zachodni do Węzła Świlcza km 4+947,99 – długości ok. 35,5 km, wraz z budową drogi krajowej Nr 19 na odcinku od Węzła Rzeszów Wschodni do istniejącego ronda w m. Załęże – długości 4,8 km”.

Wniosek został prawidłowo skompletowany - zgodnie z art. 46a ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska. Dla Gminy i Miasta Sokołów Małopolski i częściowo Gminy Trzebowniko przedłożono wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dla pozostałych gmin oraz terenów Gminy Trzebowniko, dołączono zaświadczenia o braku planów miejscowych dla terenu objętego inwestycją.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami 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 2007/A/0130. Stosowną informację o przedłożonym Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko umieszczono w ww. wykazie w formularzu E pod nr 2007/E/0088.

Wojewoda jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1a ustawy Prawo ochrony środowiska w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 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 ze zm.). Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa podkarpackiego, na obszarze pomiędzy miejscowościami: Sokołów Małopolski i Świlcza. Polega na budowie drogi ekspresowej S19 na odcinku od początku projektowanej obwodnicy Sokołowa Małopolskiego (km 448+086,12) do projektowanego Węzła Świlcza (km 4+947,99) – długości ok. 35,5 km wraz z budową drogi krajowej DK 19 na odcinku od Węzła Rzeszów Wschodni do istniejącego ronda w Rzeszowie Załężu – długości 4,8 km. Na odcinku od Węzła Rzeszów Zachodni do Węzła Rzeszów Wschodni droga ekspresowa S19 będzie miała wspólny przebieg z autostradą A4.

Budowa drogi ekspresowej S19 i dobudowa odcinka drogi krajowej DK Nr 19 ma na celu powstanie alternatywnego połączenia dla trzech dróg krajowych: DK Nr 4, DK Nr 9 i DK Nr 19, pełniących kluczową rolę dla transportu krajowego i międzynarodowego. Droga Nr 4 wchodzi w skład ciągu międzynarodowego E40, droga DK Nr 9 w skład ciągu międzynarodowego E371, a droga DK Nr 19 przejmuje ruch międzynarodowy na przejściu granicznym w Kuźnicy i prowadzi go w kierunku południowym. Obecny stan połączeń

drogowych utrudnia poruszanie się po wszystkich trzech ciągach komunikacyjnych i może spowodować przeniesienie ruchu ciężkiego na drogi niższych klas lub poza granice kraju dla ruchu międzynarodowego. Celem budowy odcinka drogi ekspresowej S19 jest odsunięcie ruchu od obszarów mieszkaniowych, przede wszystkim od centrum Rzeszowa i Sokołowa Małopolskiego, zmniejszenie oddziaływania na środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu. Budowa dróg S-19 oraz A-4 została zaliczona do inwestycji priorytetowych, ujętych w rządowym „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 - 2012”.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia dla środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o analizy zawarte w Raporcie zostały ustalone uwarunkowania realizacji oraz eksploatacji drogi, zapewniające ochronę środowiska.

Po analizie przedłożonej wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dokumentacji oraz w związku z protestami mieszkańców miejscowości Nienadówka wezwano Inwestora do opracowania dodatkowego wariantu przebiegu drogi przez tą miejscowość, w odległości około 100 m na wschód od wariantu nr 3. W związku z powyższym wezwaniem Inwestor opracował dodatkowy wariant nr 6 przebiegu przedmiotowej trasy przez miejscowość Nienadówka.

W ramach oceny oddziaływania na środowisko rozpatrywano 7 odcinków przebiegu drogi:

- odcinek 1 – obwodnica Sokołowa Małopolskiego w ciągu S19 w wariantach 1, 3, 4 i 5;
- odcinek 2 – Sokołów Małopolski - Stobierna w ciągu S19 w wariantach 1, 3, 4, 5 i 6;
- odcinek 3 – Stobierna - Węzeł Rzeszów Wschodni w ciągu S19 w wariantach I i II;
- odcinek 4 – Węzeł Rzeszów Wschodni – rondo Załęże w ciągu DK Nr 19 w wariantach I i II;
- odcinek 5 – Węzeł Rzeszów Wschodni – Węzeł Rzeszów Centralny w ciągu S19/A4;
- odcinek 6 – Węzeł Rzeszów Centralny – Węzeł Rzeszów Zachodni w ciągu S19/A4;
- odcinek 7 – Węzeł Rzeszów Zachodni – Węzeł Świlcza w ciągu S19;
- oraz wariant zerowy polegający na zaniechaniu realizacji przedsięwzięcia.

Wariant zerowy oznacza sytuację, w której ruch będzie się odbywał po istniejącej sieci dróg, co przy przewidywanym wzroście natężenia ruchu daje podstawy do przewidywania nasilania się negatywnego oddziaływania istniejącej sieci dróg na środowisko, dobra kultury i warunki życia ludzi. Negatywne oddziaływane w szczególności polegałoby na znacznym

pogorszeniu się klimatu akustycznego w centrum Rzeszowa i Sokołowa Małopolskiego, wzroście emisji zanieczyszczeń atmosferycznych, wzroście zanieczyszczeń pochodzących ze spływów opadowych, zwiększeniu ryzyka awarii oraz obniżeniu bezpieczeństwa i sprawności ruchu. W związku z tym wariant zerowy został przez Inwestora odrzucony.

Wariant 1, dla odcinków 1 i 2 obejmujących obwodnicę Sokołowa Małopolskiego oraz trasę Sokołów Małopolski - Stobierna w ciągu S19 (km 448+086,12 – 461+410,52), przebiega po zachodniej stronie Sokołowa Małopolskiego, poprzez tereny użytkowane rolniczo (mozaika pól, łąk i pastwisk z zadrzewieniami i zakrzewieniami śródpolnymi). Wymaga on wyburzenia 25 budynków mieszkalnych i 33 gospodarczych. Zakres prac zakłada wybudowanie 5 wiaduktów, węzła, estakady oraz 10 przepustów. Początek obwodnicy znajduje się na terenie Sokołowsko-Wilczowolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. W odległości ok. 3 km od północnego krańca inwestycji znajdują się tereny objęte ochroną sanatoryjną (lasy ochronne otaczające Sanatorium Przeciwgruźlicze i Ośrodek Rehabilitacyjny we wsi Górno). Na odcinku od km 458+580 do km 458+800 trasa przebiega w odległości ok. 100 m od granicy zwartej kompleksu leśnego, w którym był projektowany rezerwat przyrody „Medynia Głogowska” i który jest szlakiem migracji zwierzyny o znaczeniu ponadregionalnym.

Wariant 3, dla odcinków 1 i 2 (km 448+086,12 – 461+420,40) przebiega po wschodniej stronie Sokołowa Małopolskiego poprzez tereny użytkowane rolniczo. Wymaga on wyburzenia 8 budynków mieszkalnych i 9 gospodarczych. Zakres prac zakłada wybudowanie 1 węzła, 2 rond, estakady oraz 15 przepustów. Trasa przebiega w odległości ok. 250 m od oczyszczalni ścieków, w której sąsiedztwie znajdują się zadrzewienia śródpolne stanowiące miejsce bytowania i rozrodu płazów, a także ostoję dla zwierzyny (ptaki, sarny). Obwodnica w tym wariantcie przecina niebieski szlak turystyczny prowadzący przez najbardziej atrakcyjne turystycznie tereny regionu (z Głogowa Młp. przez Sokołów Młp. do miejscowości Julin). Od km 452+457 trasa biegnie mijając po prawej stronie, w odległości 350 m, składowisko odpadów komunalnych. Projektowana trasa przebiega w pobliżu cmentarza (km 455+400) oraz przez strefę ochrony krajobrazu wokół zabytkowego kościoła w Nienadówce (estakada od ok. km 455+745 do km 455+985).

Wariant 4, dla odcinków 1 i 2 (km 448+086,12 – 461+475,38) przebiega podobnie jak wariant 3 po wschodniej stronie Sokołowa Małopolskiego, z modyfikacją trasy polegającą na dalszym jej odsunięciu od terenów mieszkaniowych w północno-wschodniej części miasta. Wymaga on wyburzenia 15 budynków mieszkalnych i 25 gospodarczych. Zakres prac zakłada wybudowanie 1 węzła, estakady oraz 16 przepustów.

Wariant 5, dla odcinków 1 i 2 (km 448+086,12 – 461+312,22) przebiega początkowo jak wariant 3 po wschodniej stronie Sokołowa Małopolskiego, natomiast w końcowej części pokrywa się z wariantem 4 – jego trasa przebiega bliżej oczyszczalni ścieków i jest odsunięta od terenów zabudowy w rejonie drogi wojewódzkiej nr 881. Wariant ten, na odcinku od miejscowości Nienadówka do Stobiernej, jest projektowany w jednym korytarzu komunikacyjnym wraz z istniejącą drogą krajową DK Nr 19. Wymaga on wyburzenia 15 budynków mieszkalnych i 25 gospodarczych. Zakres prac zakłada wybudowanie 1 węzła, estakady, wiaduktu oraz 16 przepustów.

Wariant 6, dla odcinków 1 i 2 (km 448+086,12 – 461+411,27) jest modyfikacją wariantu 5 na odcinku przejścia przez wieś Nienadówkę (km 453+871,62 – 457+839,60), na pozostałych odcinkach warianty pokrywają się. Wydłużenie trasy wynosi 99,04 m. Wymaga on wyburzenia 6 budynków mieszkalnych i 12 gospodarczych. Zakres prac zakłada wybudowanie 1 węzła, estakady, wiaduktu oraz 16 przepustów. Trasa wariantu przebiega w odległości 140 m od cmentarza i przecina Nienadówkę w pobliżu ośrodka zdrowia.

Trasy wszystkich wariantów na początku odcinka 1 przebiegają w odległości ok. 350 m od strefy ochronnej ujęcia wody w Turzy.

Dla odcinków 1 i 2 zaplanowano dwa Miejsca Obsługi Podróżnych: MOP II kategorii ze stacją benzynową i punktem obsługi gastronomicznej obsługujące pojazdy jadące w stronę Rzeszowa (wariant 1,3,4 ok. km 455+000, wariant 5 – ok. km 454+780, wariant 6 – ok. km 454+600) oraz MOP II lub III kategorii (wariant 1,3,4 – ok. km 459+600, wariant 5 – ok. km 459+480, wariant 6 – ok. km 459+580).

Odcinek 3 obejmuje trasę od Stobiernej do Węzła Rzeszów Wschodni w ciągu S19 (km 460+141,48 – 468+107,16 w wariantcie I, km 460+141,48 – 468+317 w wariantcie II). Został zaprojektowany jako droga dwujezdniowa z pasem rozdziału do Węzła Jasionka.

W wariantcie I w km 467+475,82 odcinek 3 krzyżuje się z planowanym przebiegiem A4 (Węzeł Rzeszów Wschodni). Budowa odcinka wiąże się z koniecznością wyburzenia 3 budynków mieszkalnych i 3 gospodarczych. Zakres prac obejmuje wybudowanie 2 węzłów, 3 wiaduktów, 2 mostów (na potoku Świerkowiec oraz na rzece Wisłok) oraz 4 przepustów. Początek odcinka przebiega na terenach po wschodniej stronie zagospodarowanych rolniczo, a po zachodniej zabudowanych, a dalej biegnie przez grunty orne, łąki i nieużytki. Trasa przebiega w odległości ok. 100 m od cmentarza w miejscowości Stobierna. Przecina dolinę Wisłoka, który jest rzeką nieuregulowaną i charakteryzuje się wysokimi walorami przyrodniczymi i krajobrazowymi. Trasa omija po wschodniej stronie nowy Ośrodek Zbioru Gazu Terliczka i przecina zabudowania tej miejscowości, mijając w odległości ok. 150 m na

zachód zabudowania szkoły. Węzeł Rzeszów Wschodni, który połączy drogę S19 z autostradą A4, projektowany jest na terenach rolniczych, w zdecydowanej większości odłogowanych.

W wariantcie II w km 467+480 odcinek 3 krzyżuje się z planowanym przebiegiem A4 w Węźle Rzeszów Wschodni. W związku z koniecznością połączenia dróg gminnych po północnej i południowej stronie autostrady w rejonie przysiółków Budy i Łąka zaprojektowano wiadukt nad autostradą (km 581+811) w ciągu drogi gminnej oraz dodatkowe rondo na skrzyżowaniu dróg lokalnych. Zakres prac obejmuje wybudowanie 2 węzłów, 2 rond, 6 wiaduktów, 2 mostów (na potoku bez nazwy oraz na rzece Wisłok) oraz 15 przepustów. Początek odcinka przebiega na terenach po wschodniej stronie zagospodarowanych rolniczo, a po zachodniej zabudowanych, a dalej biegnie przez grunty orne, łąki i nieużytki.

Dla odcinka 3 w wariantcie I Inwestor uzyskał decyzje lokalizacyjne (decyzja Nr 2/05 z dnia 18 lutego 2005 r. i decyzja Nr 3/05 z dnia 30 marca 2005r.).

Odcinek 4 obejmuje trasę od węzła Rzeszów Wschodni do ronda Załęże w ciągu DK Nr 19 (km 468+107,16 – 472+280,56 w wariantcie I, km 468+317 – 472+755 w wariantcie II). Pełnił on będzie funkcję drogi dojazdowej do autostrady A-4. Został zaplanowany jako droga dwujezdniowa z pasem rozdziału.

Trasa wariantu I przebiega przez tereny, stanowiące przede wszystkim nieużytki, które przeplatają się z gruntami ornymi i łąkami. Budowa odcinka wiąże się z koniecznością wyburzenia 3 budynków mieszkalnych i 4 gospodarczych. Zakres prac obejmuje wykonanie 4 wiaduktów, 2 mostów (nad starorzeczem Wisłoka) oraz 7 przepustów. W km 469+412 i km 469+661, gdzie planowana trasa przecina starorzeczka Wisłoka projektowany jest użytek ekologiczny.

Budowa odcinka 4 w wariantcie II wiąże się z koniecznością wyburzenia 9 budynków mieszkalnych i 13 gospodarczych. Zakres prac obejmuje wykonanie 3 wiaduktów, mostu (nad starorzeczem Wisłoka) oraz 10 przepustów.

Dla odcinka 4 w wariantcie I Inwestor uzyskał decyzję lokalizacyjną (decyzja Nr 6/05 z dnia 30 marca 2005 r.).

Odcinek 5 – od Węzła Rzeszów Wschodni do Węzła Rzeszów Centralny (km 574+582,00 – 581+390 w ciągu A4) oraz odcinek 6 – od Węzła Rzeszów Centralny do Węzła Rzeszów Zachodni (km 570+300 – 574+852 w ciągu A4) będą pełnić funkcję północnej części obwodnicy Rzeszowa. Budowa wiąże się z koniecznością wyburzenia 6 budynków mieszkalnych i 4 gospodarczych. Autostrada posiadać będzie 2 jezdnie, 3 pasy każda. Zakres

prac obejmuje wykonanie węzła z wiaduktem (węzeł Rzeszów Centralny), 5 wiaduktów, 4 mostów (nad rzeką Czarna, nad rzeką Szlachcianka, nad potokiem bez nazwy i nad rzeką Wisłok i Mrowla) oraz 7 przepustów. W Węźle Rzeszów Zachodni, w km 571+000 planuje się budowę Obwodu Utrzymania Autostrady (OUA). Trasa przebiega przez tereny rolnicze, miejscami odłogowane. Mija strefę ujęcia wody dla Zakładu Mleczarskiego w Trzebownisku, znajdująca się na północny zachód od miejscowości Góry. W km 575+700 mija obszar leśny będący fragmentem większego kompleksu leśnego (Nadleśnictwa Głogów), w którym znajduje się rezerwat „Bór”.

Odcinek 7 od Węzła Rzeszów Zachodni do Węzła Świlcza w ciągu S19 (km 0+000 – 4+947,99) obejmuje budowę drogi dwujezdniowej. Zakres prac obejmuje wykonanie dwóch węzłów - Węzła Rzeszów Zachodni z 3 wiaduktami oraz Węzła Świlcza, 4 wiaduktów, mostu (nad potokiem Mrowla) i 4 przepustów. Trasa przebiega przez obszary rolnicze.

Węzeł Rzeszów Zachodni zlokalizowany będzie w odległości ok. 100 m od granicy obszaru górniczego (Zakład Eksploatacji Kruszywa „Lipie”), na terenie którego, w sąsiedztwie rzeki Mrowli, znajduje się duży zbiornik wodny.

Dla odcinków 1-6 zaplanowano powierzchniowe odprowadzanie wód opadowych z drogi a dla odcinka 7 dodatkowo odwodnienie wgłębne. Wody będą odprowadzane przez rowy otwarte lub kanalizację deszczową do istniejących cieków i zbiorników, przy czym na niektórych fragmentach trasy zastosowane zostaną urządzenia podczyszczające. Na wszystkich odcinkach w miejscach o przekroczonych dopuszczalnych wartościach poziomu hałasu przewiduje się budowę ekranów akustycznych.

Po wszechstronnej analizie możliwych przebiegów trasy obwodnicy Sokołowa Małopolskiego oraz odcinka Sokołów Małopolski – Stobierna (odcinek 1 i 2) jako najlepszy z punktu widzenia ochrony siedlisk przyrodniczych, zabytków kultury materialnej, zdrowia człowieka a także warunków technicznych realizacji przedsięwzięcia wybrano **wariant 5**.

W przypadku odcinków 3 i 4 (Stobierna – Węzeł Rzeszów Wschodni oraz Węzeł Rzeszów Wschodni – rondo Załęże) najkorzystniejszym dla środowiska rozwiązaniem jest **wariant I**.

W przypadku rozwiązań Węzła Świlcza najlepszym wariantem minimalizującym oddziaływanie oraz w największym stopniu ograniczającym ryzyko wypadku jest **węzeł typu półkoniczyna z łącznicami naprzeciwległymi**.

Zgodnie z zaleceniami, których celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko, prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu. Place budowy na wybranych odcinkach, ze względu na przebieg przez obszar GZWP Nr 425 i jego stref ochronnych, zostaną odpowiednio zabezpieczone, a ścieki z nich spływające będą podczyszczane w odpowiednich urządzeniach. Zaplecza budowlane będą zlokalizowane poza (jeżeli jest to możliwe ze względów technicznych oraz z zastrzeżeniem przepisów BHP i BIOZ): potencjalnym specjalnym obszarem ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolny San i Wisłok”, projektowanym użytkiem ekologicznym „Stary Wisłok”, Sokołowsko-Wilczowolskim Obszarem Chronionego Krajobrazu, obszarem siedliska priorytetowego *91E0, sąsiedztwem parku podworskiego, stanowiskiem widłaka goździstego, stanowiskiem kopytnika pospolitego, oraz strefami ochronnymi ujęć wody, terenami sąsiadującymi z cmentarzami, terenami w pobliżu cieków wodnych, jezior i stawów, dolinami rzek, obszarami podmokłymi oraz leśnymi oraz bezpośrednim sąsiedztwem terenów zamieszkałych.

Podczas budowy obiektów mostowych zostaną zabezpieczone i umocnione brzegi cieków przed zniszczeniami, które mogą być spowodowane pracą ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych. Powierzchnia ziemi zostanie z należytą starannością zabezpieczona przed potencjalnymi zanieczyszczeniami wynikającymi z tankowania maszyn roboczych. Zbiorniki z olejem będą magazynowane pod zamykaną wiatą, materiały do budowy drogi będą odpowiednio zabezpieczone przed rozproszeniem, terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych będą okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi.

W czasie prowadzenia prac w rejonie cieków i zbiorników wodnych, w szczególności podczas budowy obiektów mostowych, zostanie zachowana szczególna ostrożność, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód powierzchniowych zawiesinami lub do przelania się asfaltu i innych substancji szkodliwych do wody. Wykonawca robót, na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, posiadać będzie odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń.

Prace niwelacyjne będą prowadzone w taki sposób, aby w jak największym stopniu ograniczyć odwodnienie pobliskich terenów.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod drogę. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej zostanie odpowiednio

zdeponowana i ponownie w miarę możliwości wykorzystana, jeśli będzie spełniać wymagania, jako warstwa pod przyszłą zielenią.

Odpady budowlane w miarę możliwości będą segregowane i składowane w wydzielonych miejscach, w kontenerach oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne będą segregowane i przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionemu odbiorcy. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty, a ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone do najbliższej oczyszczalni.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. W związku z tym prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6.00 – 22.00), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości te będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

W czasie eksploatacji drogi, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, będą występowały uciążliwości akustyczne. Hałas generowany przez ruch drogowy spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach zabudowy mieszkaniowej, gdzie w celu ochrony akustycznej zaprojektowano budowę ekranów akustycznych. Przy ich zastosowaniu oddziaływanie hałasu na środowisko nie powinno przekraczać wartości dopuszczalnych. Należy także podkreślić, że w wyniku realizacji inwestycji, klimat akustyczny wzdłuż istniejących dróg krajowych Nr 4, 9 i 19 oraz w centrum Rzeszowa ulegnie znacznej poprawie, bowiem budowa drogi S19 pozwoli zminimalizować bardzo duży ruch tranzytowy. Jednak w celu weryfikacji analiz akustycznych zawartych w raporcie zaleca się przeprowadzenie analizy porealizacyjnej. Zaleca się wykonanie pomiarów hałasu przy zabudowie mieszkaniowej. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony.

W przypadku stwierdzenia, że skuteczność zastosowanych zabezpieczeń dla zabudowań mieszkalnych położonych wzdłuż pasa drogowego jest niewystarczająca, należy podjąć dodatkowo odpowiednie przedsięwzięcia chroniące mieszkańców tej zabudowy przed uciążliwym i szkodliwym oddziaływaniem drogi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy), może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter krótkoterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Z obliczeń przeprowadzonych dla okresu eksploatacji drogi wynika, iż poziom maksymalnych stężeń zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery nie będzie przekraczał stężeń dopuszczalnych, za wyjątkiem możliwego przekroczenia poziomu odniesienia dla tlenków azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu, który nie przekroczy granicy pasa drogowego.

Wody opadowe odprowadzane będą po obu stronach drogi za pomocą wysoko koszonych rowów trawiastych otwartych, z zastawkami umożliwiającymi odcięcie odpływu w wypadku wystąpienia awarii, z zabezpieczonymi wylotami dla obwodnicy Sokołowa Małopolskiego.

W pobliżu strefy ochronnej ujęcia wody w Turzy oraz granicy Lokalnego Zbiornika Wód Podziemnych „Górno”, na całej długości S19 i autostrady A4 w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 425 i jego strefy ochronnej, na terenach kolizji trasy z Wisłokiem oraz ciekami powierzchniowymi, w których stwierdzono obecność chronionych gatunków, wody opadowe odprowadzane będą przy zastosowaniu rowów z uszczelnionymi skarpami i dnem, rowów trawiastych uszczelnionych geomembraną lub matą bentonitową, lub szczelnej kanalizacji deszczowej, z zastosowaniem zastawek umożliwiających odcięcie odpływu w wypadku wystąpienia awarii.

Na fragmencie obwodnicy Sokołowa Małopolskiego, gdzie wody opadowe będą odprowadzane do cieku bez nazwy oraz na estakadzie w Nienadówce, gdzie wody wprowadzane są do cieku przepływającego poniżej, spływy powierzchniowe będą oczyszczane poprzez urządzenia oczyszczające (osadniki). Spływy powierzchniowe z obiektów mostowych będą oczyszczane w celu ochrony wód starorzecza Wisłoka przed zasoleniem poprzez ich odprowadzanie do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego z osadnikiem (piaskownikiem). Wody opadowe i roztopowe spływające z obszaru inwestycji w rejonie stref ochronnych ujęć wód podziemnych, obiektów mostowych przechodzących przez Wisłok, Mrowlę i Świerkowiec oraz spływające z terenów Miejsc Obsługi Podróżnych i Obwodu

Utrzymanie Autostrady przed wprowadzeniem do odbiorników zostaną podczyszczone w separatorach.

Planowana inwestycja przebiega w części przez obszar lub w bezpośrednim sąsiedztwie terenów prawnie chronionych, takich jak: potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolny San i Wisłok” (pltmp211) (trasa przecina obszar w km 465+800 i km 580+600 km oraz graniczy z nim od km 466+600 do km 467+000.), Sokołowsko-Wilczowolski Obszar Chronionego Krajobrazu (trasa przecina obszar w km 448+000 – km 448+650) oraz projektowany użytek ekologiczny „Stary Wisłok” (trasa przecina obszar trzykrotnie w od km 469+350 do km 469+800).

Sokołowsko-Wilczowolski Obszar Chronionego Krajobrazu utworzony został w celu zachowania krajobrazu, który jest mozaiką zbiorowisk leśnych, użytków rolnych oraz zabudowy wiejskiej i małomiasteczkowej, a na jego terenie obowiązuje szereg zakazów (rozporządzenie nr 80/05 Wojewody Podkarpackiego z dnia 31 października 2005 r. w sprawie Sokołowsko-Wilczowolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Podka. Nr 138, poz. 2106). Zgodnie z art. 24 ust.2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.) zakazy te nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest omawiana droga. Niezależnie od tego, realizacja inwestycji, ze względu na rozmiary i zakres przedsięwzięcia, nie będzie stanowiła zagrożenia dla walorów przyrodniczych tego obszaru.

Potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Dolny San i Wisłok”. Na obszarze tym występuje ichtiofauna o dużej różnorodności (29 gatunków ryb, m.in. świnka, brzana, kleń, ukleja, kiełb, płoć, a także boleń – gatunek zanikający w wielu rzekach Europy, wymieniony w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej). Z gatunków ryb z listy zawartej w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej na obszarze tym występują lub z dużym prawdopodobieństwem mogą występować dodatkowo: brzana, głowacz białopłetwy, koza, różanka, minóg strumieniowy, kiełb Kesslera i piekielnica. Szczególne znaczenie dla funkcjonowania tego ekosystemu mają gatunki ryb takie jak: brzana, świnka, certa i strzebla potokowa. Spośród innych gatunków wymienionych w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej na tym obszarze występuje wydra i bóbr. Obszar charakteryzuje się także bogatą awifauną terenów nadbrzeżnych. Trasa oprócz kolidowania z obszarem w dwóch miejscach może także wpływać na niego na skutek przekraczania dopływów Wisłoka: Świerkowca, Mrowli i Czarnej. Możliwe negatywne oddziaływanie drogi w czasie jej eksploatacji (zanieczyszczenia zawierające ropopochodne i związki chemiczne służące do zimowego utrzymania dróg) zostanie zminimalizowane przy uwzględnieniu wymagań w zakresie

ochrony środowiska zawartych w sentencji, dotyczących odprowadzania spływów powierzchniowych z drogi i mostów oraz przy racjonalnym używaniu soli w okresie zimowym.

Projektowany użytek ekologiczny „Stary Wisłok” to dawne koryto Wisłoka wraz z pasmem zadrzewień i zakrzewień, stanowiące ostoję wielu gatunków zwierząt wodnych i ziemnowodnych oraz licznych ptaków. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z koniecznością usunięcia fragmentów łągu jesionowo-olszowego (siedlisko priorytetowe *91E0). Ze względu na niewielki rozmiar płatów, znaczne przerzedzenie drzewostanu oraz stopień przekształcenia łągu przeprowadzenie w tych lokalizacjach mostów, przy ograniczeniu do niezbędnego minimum wycinki starszych drzew, nie spowoduje znaczących strat w siedliskach.

Trasa planowanej inwestycji przebiega w odległości ok. 11 km od specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Kołacznia” PLH180006, w odległości ok. 1200 m od obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Puszcza Sandomierska” oraz w odległości ok. 8 km od potencjalnego obszaru Natura 2000 „Wisłok Środkowy z dopływami”.

Obszar Natura 2000 „Kołacznia” został utworzony dla ochrony jedyne w Polsce stanowiska różanecznika żółtego, dla którego – zgodnie z punktem 4.3 Standardowego Formularza Danych (SDF) – głównym zagrożeniem jest zacienienie przez rozrastający się drzewostan sosnowy, zainfekowanie grzybami, wykopywanie roślin i łamanie gałęzi. Z uwagi na znaczną odległość budowa i eksploatacja projektowanej trasy nie wpłynie negatywnie na populację różanecznika.

Obszar Natura 2000 „Puszcza Sandomierska” PLB180005 obejmuje mozaikę lasów (znaczną część jednego z większych leśnych kompleksów w Polsce ciągnącego się na terenie Kotliny Sandomierskiej pomiędzy Tarnobrzegiem, Stalową Wolą i Rzeszowem) i ekstensywnie użytkowanych terenów rolniczych. Obszar stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków. Zgodnie z punktem 4.3 Standardowego Formularza Danych (SDF) głównym zagrożeniem dla obszaru Puszcza Sandomierska jest zarastanie łąk i pastwisk, usuwanie zadrzewień śródpolnych i nadrzecznych, wycinanie starych, dziuplastych drzew, intensyfikacja gospodarki rolnej, stosowanie pestycydów i innych środków chemicznych, zalesianie gruntów ornych oraz eksploatacja lasu bez odnawiania. Ze względu na charakter obszaru „Puszcza Sandomierska” (obszar ptasi) w raporcie oceny oddziaływania na środowisko poddano analizie teren, na którym planowana jest budowa węzła Rzeszów Zachodni, oddalonego o ok. 1200 m od granic obszaru. Teren ten jest częściowo porośnięty roślinnością łąkową a częściowo są to ugory i nieużytki. Przedstawia on niewielką wartość

pod względem faunistycznym ze względu na zaawansowany proces sukcesji wtórnej, brak dobrze wykształconych zadrzewień śródpolnych i silną antropopresję. Ze względu na odległość projektowana inwestycja nie będzie wpływać na obszar „Puszcza Sandomierska”.

Obszar „Wisłok Środkowy z dopływami” jest szczególnie istotny dla ochrony brzanki. Ze względu na odległość, kierunek płynięcia wód oraz przeszkodę, jaką dla wymiany ryb, drobnej fauny i migracji szkodliwych substancji stanowi sztuczny zalew w Rzeszowie projektowana inwestycja nie będzie wpływać na obszar „Wisłok Środkowy z dopływami”.

Projektowana inwestycja nie przebiega przez teren rezerwatów, parków krajobrazowych, użytków ekologicznych i pomników przyrody. Najbliżej położone to: rezerwat leśny „Bór” - w odległości ok. 2,5 km, leśny „Wydrze” - 4 km, krajobrazowo-leśny „Lisia Góra” - 5,5 km, faunistyczny „Zabłocie” - 6,5 km, florystyczny „Kołacznia” - 11 km, torfowiskowy „Suchy Łuk” - 14 km, leśny „Wielki Las” 14,5 km oraz Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy w odległości ok. 25 km. Innymi położonymi w pobliżu projektowanej trasy obszarami chronionymi są: Brzózniński OChK - w odległości ok. 3 km, Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski OChK - ok. 2 km, użytek ekologiczny „Trzciana Olszyny”, użytek ekologiczny „Dębina” w odległości 100 m, projektowane użytki ekologiczne w miejscowościach Stobierna (podmokłe pastwisko), Nowa Wieś (oczko wodne), Terliczka (oczko wodne), Krasne Załęże (torfowisko). Planowana droga nie będzie oddziaływać na ww. tereny ze względu na ich odległość.

W rejonach przecięcia przez inwestycję cieków znajduje się siedlisko priorytetowe *91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (potok Świerkowiec w km 464+900, Wisłok w km 465+800 i km 580+377, starorzecze Wisłoka w km 469+412 i km 469+661). Łągi występujące nad Wisłokiem są zdegradowane, ograniczone do niewielkich płatów lub bardzo wąskiego pasa wzdłuż brzegów rzeki. Starsze drzewa występują nielicznie, a wysoki udział mają kenofity, świadczące o znacznym antropogenicznym przekształceniu płatów łągów. Niewielki rozmiar płatów, ograniczenie wyłącznie do stromych brzegów rzek, znaczne przerzedzenie drzewostanu oraz stopień przekształcenia łągów pozwalają na założenie, iż przeprowadzenie w tych lokalizacjach mostów, przy ograniczeniu do niezbędnego minimum wycinki starszych drzew, nie spowoduje znaczących strat w siedliskach. Poniżej ujścia Świerkowca do Wisłoka na terasie zalewowej znajduje się niewielkie stanowisko chronionego gatunku - zimowita jesiennego, ale nie jest ono zagrożone przez planowaną inwestycję ze względu na odległość od trasy.

Inne wartościowe przyrodniczo tereny kolidujące lub sąsiadujące z planowaną trasą to: wilgotne i podmokłe łąki, charakteryzujące się liczną obecnością płazów znajdujące się

w początkowej części I odcinka, za przecięciem z drogą wojewódzką Mielec-Leżajsk, w pobliżu oczyszczalni ścieków; zwarty kompleks leśny „Las Dębina”, którego centralną część zajmuje częściowo zmeliorowane torfowisko niskie, będące potencjalnym miejscem występowania rzadkich gatunków flory i fauny (km 470+500 – 471+000) w odległości ok. 150-200 m; park podworski z kilkoma drzewami uznanymi za pomniki przyrody (km 471+700 – 471+750); nieliczne, pojedyncze stanowisko gatunku ściśle chronionego – widłaka goździstego w okolicach Sokołowa Małopolskiego, w odległości 50 m; liczne stanowisko gatunku częściowo chronionego – kopytnika pospolitego w lesie Cisowiec pomiędzy Nienadówką a Stobierną w odległości ok. 50 m. Obszary te oraz stanowiska gatunków chronionych nie są zagrożone przez planowany przebieg trasy z uwagi na odległość i lokalizację zapleczy budowy poza ww. terenami.

W celu ochrony fauny narażonej na oddziaływanie planowanej inwestycji plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów zostanie odpowiednio zabezpieczony przed ich wtargnięciem, a prace w rejonie Wisłoka, Starego Wisłoka, Mrowli oraz Świerkowca mogące wywołać zmętnienie wody będą prowadzone poza okresem tarła ryb (poza okresem od 15 marca do 15 lipca).

Należy uznać, że przy uwzględnieniu wszystkich wymagań w zakresie ochrony środowiska zawartych w sentencji planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla wymienionych wyżej obszarów.

Projektowana droga nie przecina korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym, koliduje jednak ze szlakiem migracyjnym zwierząt w rejonie Cisowca (km 458+130 – 458+460). Jest to korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadregionalnym, łączący Lasy Lubaczowskie przy granicy z Ukrainą i Puszcą Sandomierską, wykorzystywany przez duże ssaki i ssaki drapieżne (wilk i ryś). Projektowana droga przecina także wiele lokalnych szlaków migracji zwierzyny. W celu zachowania korytarzy migracyjnych dużych zwierząt, a także w celu zmniejszenia strat w stanie zwierzyny i ograniczenia do minimum liczby wypadków drogowych, do jakich dochodzi w wyniku nagłego wtargnięcia zwierzyny na drogę, zaprojektowano szereg przejść dla zwierząt. Dla zwierząt drobnych (małe ssaki, płazy) przewidziano przejścia połączone z przepustami. Dodatkowo w celu zabezpieczenia przed wtargnięciem na jezdnię zwierząt zostaną zaprojektowane na wybranych odcinkach drogi obustronne wygradzenia z siatki o wysokości 2,2 m kierujące zwierzęta do przejść (z przerwami w miejscach przejść górnych oraz odpowiednio dobranym rozmiarem oczek siatki, aby uniemożliwić wejście na jezdnię płazom, gadom i małym ssakom).

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinka drzew będzie prowadzona poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie).

Podczas prac w maksymalny sposób zostaną ograniczone zmiany kierunków oraz wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych. Podpory mostów na Wisłoku oraz potokach Świerkowiec i Mrowla zaprojektowane zostaną poza korytem rzeki. Jeśli zaistnieje konieczności umacniania brzegów zastosowane zostaną „biotechniczne” umocnienia, np. faszyna.

Ze względów krajobrazowych oraz w celu ograniczenia hałasu i zanieczyszczeń w terenach o dużych walorach przyrodniczych, a także dla ochrony terenów rolniczych i zabudowy wykonane zostaną nasadzenia pasów wysokiej i średniej zieleni przy wykorzystaniu rodzimych gatunków występujących naturalnie w rejonie inwestycji. W ramach minimalizacji wpływu na łągi zlokalizowane nad brzegami rzek oraz starorzeczca Wisłoka wykonane będą nasadzenia olszy czarnej, jesionu wyniosłego i topoli czarnej.

Uwzględniając przedstawione wnioski, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, przy wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Projektowana droga koliduje lub zbliża się do zabytków głównie na odcinku Sokołów Małopolski – Stobierna, gdzie przebiega w niewielkiej odległości od obecnej drogi krajowej Nr 19 oraz przecina wieś Nienadówka. Są to: kościół, cmentarze, kapliczki, zespół dworsko – parkowy oraz budynki mieszkalne i użytkowe.

Na trasie planowanej inwestycji znajdują się stanowiska archeologiczne. W celu zabezpieczenia dóbr kultury zostaną przeprowadzone wyprzedzające badania archeologiczne. Dodatkowo w trakcie prowadzenia robót ziemnych zostanie zapewniony stały nadzór archeologiczny.

W celu zminimalizowania kolizyjności przelatujących ptaków z ekranami wykonanymi jako przezroczyste wprowadzono obowiązek zamieszczenia na ekranach pionowych czarnych pasów (warunek II.2.) Według badań naukowców szwajcarskich takie rozwiązanie najskuteczniej minimalizuje ryzyko kolizji z tymi obiektami, co potwierdzone zostało także w publikacji Walasz K., Tworek S., Wiehle D. 2006. Ochrona ptaków i ich siedlisk - MTO, Kraków.

W wyniku analiz przeprowadzonych w Raporcie ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie, z uwagi na jego skalę i rodzaj oddziaływań na środowisko, nie będzie oddziaływać transgranicznie – oddziaływania wynikające z emisji wpływać będą na tereny znacznie oddalone od granic państwa (kilkadziesiąt kilometrów), wskutek czego nie ma możliwości wystąpienia oddziaływania transgranicznego na żaden z komponentów środowiska.

Droga ekspresowa przejmie dużą część ruchu (głównie tranzytowego) z istniejącej sieci dróg krajowych w rejonie Rzeszowa, po której przewożone są różnego rodzaju ładunki, w tym niebezpieczne. Na wypadek wystąpienia awarii zostaną zastosowane urządzenia ochrony wód, które zapewnią odpowiednią ochronę środowiska. Dodatkowo niniejszą decyzją nałożono obowiązek opracowania programu działań w przypadku wystąpienia awarii.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w celu sprawdzenia skuteczności zaprojektowanych działań i środków w zakresie ochrony akustycznej i terenów wymagających ochrony przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania rozpatrywanego odcinka autostrady do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania do użytkowania. Wykonana analiza winna wskazywać czy standardy jakości środowiska na tych terenach przy zastosowaniu przyjętych rozwiązań technicznych są zachowane, oraz w razie ich niedotrzymania, z analizy winna wynikać konieczność wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń bądź konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W prowadzonym postępowaniu zapewniono udział społeczeństwa – zgodnie z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska. Ogłoszenie o przedmiotowym wniosku wraz z informacją o możliwości i terminie składania uwag, z zachowaniem 21-dniowego terminu ich składania, zostało umieszczone na stronie internetowej Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego. Zapewniono udział społeczeństwa przy współpracy Gmin, na terenie których lokalizowane jest przedsięwzięcie, tj. powiadomiono mieszkańców w sposób zwyczajowo przyjęty o prowadzonym postępowaniu, z zachowaniem ww. 21-dniowego terminu, m.in. poprzez wywieszenie informacji o wniosku na tablicy ogłoszeń poszczególnych Urzędów. Zarówno ww. ogłoszenie jak i powtórne ogłoszenie związane z przedstawieniem przez Inwestora dodatkowego wariantu przebiegu trasy ekspresowej przez miejscowość Nienadówka a także ogłoszenie o tekście jednolitym Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ukazały się na łamach prasy – zostały opublikowane w gazecie codziennej „Nowiny”. Dodatkowo Inwestor we własnym zakresie przekazał do publicznej wiadomości, poprzez

wywieszenie w miejscowościach Sokołów Małopolski, Nienadówka, Krzywe, Stobierna, Jasionka, Kamionka, Wólka Podleśna, Terliczka, Łukawiec, Łąka, Nowa Wieś, Trzebownisko, Rzeszów, Zaczernie, Rudna Mała, Rudna Wielka, Mrowla, Świlcza na trasie planowanej drogi ekspresowej S-19, obwieszczenia Wojewody o tekście jednolitym Raportu.

Po przesłaniu przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie dnia 10.08.2007 r. materiałów uzupełniających do raportu obejmujących dodatkowy wariant przebiegu trasy ekspresowej przez miejscowość Nienadówka oraz w dniu 03.07.2008 r. tekstu ujednoliconego Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ponownie powiadomiono strony postępowania.

Przeprowadzone postępowanie w sprawie oceny oddziaływania obejmowało ponadto uzyskanie niezbędnych uzgodnień – zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska. Uzyskano postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie z dnia 22 listopada 2007 r. znak: SNZ.460-153/07 oraz postanowienie Ministra Środowiska z dnia 22 sierpnia 2008 r. znak: DOOŚ-153D/6255-1/07/08/JSz. Z treścią powyższych postanowień zapoznano społeczeństwo zachowując terminy określone w art. 49 Kpa, tj. postanowienia rozesłano do zainteresowanych Gmin z prośbą o poinformowanie mieszkańców – zgodnie z ww. art. 49 Kpa. Równocześnie ww. postanowienia zostały wywieszone na tablicy ogłoszeń Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego z zachowaniem wymaganych terminów.

W toku postępowania i w wyniku przedłożenia przez Inwestora uzupełnień zdecydowano, że dla uzyskania przejrzystości ustaleń raportu winien być on ujęty w formie ujednoliconej. Po uzyskaniu jednolitego tekstu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powtórnie wystąpiono o opinię do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie dnia 4 lipca 2008 r. Pismem z dnia 19 sierpnia 2008 r., znak: SNZ.460-48/08 Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie poinformował, iż po zapoznaniu się z tekstem ujednoliconym Raportu, podtrzymuje stanowisko w sprawie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Również do Ministra Środowiska skierowano ujednolicony tekst Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 19 października 2007 r. w budynku Regionalnego Centrum Szkolenia Administracji w Rzeszowie przy ul. J. Piłsudskiego 38, została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa, na której zostało omówione przedmiotowe przedsięwzięcie z uwzględnieniem jego oddziaływania na środowisko oraz ustaleń procedury

oceny oddziaływania na środowisko. W trakcie rozprawy, jak i przed rozprawą każdy mógł zapoznać się ze zgromadzonymi w sprawie dokumentami oraz uzyskać stosowne wyjaśnienia i informacje.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia wpłynęły uwagi i wnioski dotyczące projektowanego przedsięwzięcia, tj.:

- pisma mieszkańców miejscowości Nienadówka z dnia 5 marca 2007 r. dotyczące przesunięcia trasy przebiegu wariantu 4-tego drogi ekspresowej w miejscowości Nienadówka, w kierunku wschodnim,
- pisma mieszkańców miejscowości Nienadówka zawierające protest w stosunku do wszystkich wariantów przebiegu drogi ekspresowej S-19 przez miejscowość Nienadówka,
- pisma mieszkańców Nienadówki w sprawie budowy ekranów akustycznych wzdłuż drogi ekspresowej oraz zmiany lokalizacji zaprojektowanych obecnie zjazdów z drogi ekspresowej,
- pismo mieszkańców miejscowości Nienadówka w sprawie zmiany przebiegu drogi ekspresowej,
- pismo mieszkańców miejscowości Nienadówka w sprawie ponownego rozpatrzenia wariantów przebiegu drogi ekspresowej przez miejscowość Nienadówka po zachodniej stronie drogi krajowej nr 19,
- pisma mieszkańców miejscowości Nienadówka w sprawie odrzucenia wariantu nr 6 przebiegu drogi ekspresowej przez miejscowość Nienadówka,
- pismo mieszkańców miejscowości Nienadówka zawierające protest w stosunku do wariantu nr 3 i 6 przebiegu drogi ekspresowej przez miejscowość Nienadówka,
- pisma mieszkańców Nienadówki zawierające protest w stosunku do wariantu nr 5 przebiegu drogi ekspresowej przez miejscowość Nienadówka.

Wszystkie pisma zostały przesłane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie celem ustosunkowania się do nich.

Odnosnie zastrzeżeń do wariantu nr 4 Inwestor wskazał, iż na etapie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego zostały przeprowadzone dwukrotnie konsultacje społeczne. Pierwsze konsultacje były prowadzone w dniach od 10 lipca 2006 r. do 24 lipca 2006 r., natomiast drugie w dniach od 11 września 2006 r. do 22 września 2006 r. W okresie

trzech tygodni po pierwszych konsultacjach i dwóch tygodni po drugich, wszyscy zainteresowani mogli składać wnioski Inwestorowi w sprawie proponowanych przebiegów drogi. W związku z m.in. pisemnym postulatem Burmistrza Sokołowa Małopolskiego termin zgłaszania na piśmie wniosków w przedmiotowej sprawie przedłużono do 13 października 2006 r. Dodatkowo zostały zorganizowane spotkania z mieszkańcami Nienadówki w dniu 6 sierpnia 2006 r. oraz 10 października 2006 r. Z I i II konsultacji społecznych zostały opracowane Raporty, które zostały przekazane do publicznej wiadomości. Ogłoszenie o możliwości i miejscu zapoznania się z Raportami zostało zamieszczone w dziennikach „Nowiny” i „Gazeta Wyborcza”, na stronie internetowej Oddziału GDDKiA w Rzeszowie i na tablicach ogłoszeń Urzędów Gmin w Sokołowie Młp., Czarnej i Trzebownisku.

Odnośnie zarzutów związanych z wariantem nr 4 (tożsamy z wariantem nr 5) Inwestor wyjaśnił, iż wybór przez projektanta i później Inwestora tego wariantu, jest efektem oceny wpływu inwestycji m.in. na ludzi, klimat akustyczny, wody podziemne i powierzchniowe, faunę, florę i powietrze.

Odnośnie braku wyjaśnień dotyczących proponowanego przez część mieszkańców Nienadówki przejścia drogi S-19 po śladzie drogi lokalnej, tzw. „Simisiówki” Inwestor wyjaśnił, iż wariant taki został zgłoszony jako nieformalny wniosek na spotkaniu z mieszkańcami Nienadówki i był rozważany w ramach I Konsultacji społecznych. Wyjaśnienia w tym zakresie zostały zamieszczone przez projektanta w Raporcie z I konsultacji społecznych. Najistotniejszymi argumentami przemawiającymi na niekorzyść tego przebiegu są m.in. konieczność przecięcia terenów zabudowy mieszkaniowej wsi Kąty Trzebuskie, a co za tym idzie powstanie kolejnego konfliktu społecznego, lokalizacja drogi na gruntach słabonośnych, konieczność zajęcia obszarów gruntów chronionych oraz wydłużenie trasy.

Odnośnie braku uzasadnienia społecznego i nieefektywność ekonomiczna wariantu nr 4 przejścia przez Nienadówkę Inwestor wskazał, iż wybór wariantu uznanego za najkorzystniejszy odbył się w wyniku analizy wielokryterialnej. Elementem rozpatrywanym w tej analizie były m.in. koszty realizacji inwestycji i liczba budynków przeznaczonych do wyburzenia. Wybór wariantu kompromisowego jest wypadkową wszystkich rozpatrywanych kryteriów. Bardzo istotnym argumentem przemawiającym za wariantem nr 5 jest fakt, iż przez Nienadówkę będzie przechodził tylko jeden korytarz transportowy, w którym umiejscowione będą dwie drogi krajowe, istniejąca DK19 oraz ekspresowa S19. Ma to bardzo pozytywne znaczenie w przyszłości, gdyż rozdzielenie tych dróg spowoduje powstanie swoistej enklawy między drogami, bardzo niekorzystnej dla ludzi, którzy będą tam mieszkać.

Oдноśnie przesunięcia wariantu przejścia przez Nienadówkę w kierunku wschodnim, Inwestor poinformował, iż zgodnie z postanowieniem Wojewody Podkarpackiego, znak: ŚR.IV-6613/13/07, wydanym w dniu 2 maja 2007 r. Inwestor zlecił spółce „EKKOM” Kraków wykonanie opracowania, będącego wymaganym uzupełnieniem Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, o szczegółową analizę porównawczą wariantu wskazanego jako najkorzystniejszy dla środowiska z wariantem nr 3 oraz analizę poprowadzenia drogi ekspresowej S-19 przez Nienadówkę w wariantcie odległym o około 100 m na wschód od wariantu nr 3 (wymaganą pismem Dyrektora Wydziału Środowiska i Rolnictwa Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego w Rzeszowie, znak: ŚR.IV-6613/13/07 z dnia 18 maja 2007 r.).

Oдноśnie odsunięcia drogi ekspresowej od Kościoła Parafialnego w Nienadówce i cmentarza, Inwestor wyjaśnił, że efektem budowy drogi ekspresowej będzie likwidacja utrudnień w związku z przekroczeniem drogi DK19 przez pieszych oraz trudności związanych z włączeniem do ruchu na obecnej drodze krajowej pojazdów z drogi gminnej i powiatowej. Pozytywny efekt przyniesie przeniesienie ruchu tranzytowego z istniejącej drogi krajowej DK19, która w przyszłości będzie obsługiwała głównie ruch lokalny, na nową drogę ekspresową S19. Wariant kompromisowy przebiegu drogi S19 przez miejscowość Nienadówka zakłada wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego wraz z jego poszerzeniem, jednakże z wyniesieniem drogi ekspresowej na estakadę, co w połączeniu z zaprojektowanymi ekranami akustycznymi pomiędzy odcinkami w wykopie spowoduje stworzenie pewnego rodzaju tunelu zapewniającego maksymalną izolację akustyczną. Dostęp do cmentarza z istniejącej drogi zostanie zapewniony wiaduktem nad drogą ekspresową, a jedyna niedogodność polegać będzie na przesunięciu go w rejon końca cmentarza.

Oдноśnie sytuacji przedstawionej przez strony postępowania, Inwestor wyjaśnił, iż pozytywna opinia Inwestora dotycząca planowanej przez nich lokalizacji budynku mieszkalnego, wydana była wg stanu wiedzy w dniu wydania pisma, tj. 19 lutego 2002 r., kiedy to w Nienadówce nie była planowana droga ekspresowa. W tamtym czasie droga ekspresowa S-19 miała przebiegać po zachodniej stronie Sokołowa Małopolskiego i włączać się do Węzła autostrady A-4 Rzeszów Zachodni. Przebieg drogi S-19 po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 19 od Trzebuski do Stobiernej został zatwierdzony przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dopiero 25 marca 2004 r.

Dodatkowo w odpowiedzi na pisma mieszkańców Nienadówki Inwestor poinformował, iż na wnioskowanych odcinkach projektowanej drogi ekspresowej przeprowadzone analizy nie wykazały, żeby w zakresie hałasu dla najbardziej obciążonego ruchem wariantu – 2026 rok, wystąpiły możliwości przekroczenia poziomu hałasu, wygenerowanego przez ruch samochodowy. Jednocześnie Inwestor wskazał zasadność ostatecznego rozstrzygnięcia tej kwestii na etapie analizy porealizacyjnej. Jeżeli w wyniku tej analizy okaże się, iż budowa ekranów akustycznych jest zasadna, zostaną one wykonane. Odnośnie postulatu odsunięcia łącznika z drogi ekspresowej Inwestor wyjaśnił, iż łącznik, o którego przesunięcie wnioskowano, nie będzie w tym miejscu realizowany.

Inwestor wyjaśnił, iż pomimo opracowania przez Biuro EKKOM, na wniosek Wojewody Podkarpackiego, wariantu nr 6 - wnioskowanym przez Inwestora w dalszym ciągu pozostał wariant nr 5.

Odnośnie zarzutów podniesionych w piśmie mieszkańców wsi Nienadówka dotyczących protestu przeciwko rozpatrywaniu wariantów 1, 4 i 5, tożsamy na odcinku przebiegu przez Nienadówkę Inwestor wyjaśnił, iż jak wynika z przeprowadzonych analiz, wyniesienie drogi na estakadę spowoduje poprawę ruchu na skrzyżowaniach dróg lokalnych z istniejącą drogą krajową i poprawę bezpieczeństwa w rejonie centrum wsi. Wydłużenie drogi z kościoła do cmentarza wyniesie 200 m (poprzez specjalnie w tym celu zaprojektowany wiadukt nad drogą ekspresową), a nie jak wskazują mieszkańcy – 1,7 km. Podważenie sposobu zabezpieczenia przed hałasem i jego efektywności w rejonie kościoła Inwestor uznał za nieuzasadnione. Ekran w istotny sposób poprawią klimat akustyczny w rejonie kościoła oraz całej Nienadówki. Wykonanie estakady przy użyciu technologii bezwibracyjnych oraz głębokie jej posadowienie zapewnią ochronę kościoła oraz budynków przyległych przed negatywnym oddziaływaniem drgań. Jeżeli pomimo zastosowania tych zabezpieczeń wystąpiłyby zniszczenia budynków i zostałyby udowodnione, że powstały one na etapie budowy lub eksploatacji drogi S-19, to właścicielowi budynku wypłacone zostanie odszkodowanie z polisy ubezpieczeniowej wykonawcy robót budowlanych (etap budowy), bądź z polisy przyszłego zarządcy drogi (etap użytkowania drogi).

Ponadto Inwestor wyjaśnił, iż pomiary zanieczyszczeń powietrza przy trasach charakteryzujących się dużo większym natężeniem ruchu pojazdów od planowanego na drodze ekspresowej S-19, wykonywane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska na zlecenie Biura EKKOM nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu. W rok po oddaniu do użytkowania przedmiotowej inwestycji, w toku analizy porealizacyjnej, zostaną wykonane pomiary, które określą rzeczywiste oddziaływania drogi

ekspresowej, a w przypadku stwierdzenia przekroczenia norm zanieczyszczeń powietrza Inwestor będzie zobligowany do podjęcia działań naprawczych lub minimalizujących te przekroczenia. Jednocześnie zostanie przeprowadzona analiza skuteczności ekranów akustycznych. W przypadku niekorzystnych wyników badań urządzenia ochronne zostaną zmodyfikowane.

Na postanowienie Ministra Środowiska z dnia 22 sierpnia 2008 r. znak: DOOŚ-153D/6255-1/07/08/JSz uzgadniające uwarunkowania środowiskowe dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie przysługiwało zażalenie w trybie art. 141 § 1 Kpa, jednakże strony niezadowolone z ustaleń postanowienia, zgodnie z art. 127 § 3 Kpa w związku z art. 144 Kpa, zwróciły się do Ministra Środowiska z wnioskami o ponowne rozpatrzenie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowej inwestycji.

Wnioski podpisane przez mieszkańców miejscowości Nienadówka dotyczyły zawieszenia przedmiotowego postępowania do czasu sporządzenia aneksu do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zawierającego aktualne badania emisji do powietrza zanieczyszczeń pochodzących ze spalin oraz aktualnych uciążliwości akustycznych.

Ponadto strony wyraziły sprzeciw wobec realizacji inwestycji na terenie miejscowości Nienadówka w wariantcie nr 5, co uzasadniały możliwością zniszczenia zabytkowego kościoła w Nienadówce oraz oszpecenia lokalnego krajobrazu poprzez realizację drogi S-19 w tym wariantcie. Strony wyraziły również obawę o swoje bezpieczeństwo w związku z przecięciem bezpośredniego ciągu komunikacyjnego dla pieszych pomiędzy kościołem a cmentarzem parafialnym, co zdaniem stron narusza ustawę o bezpieczeństwie publicznym. Dodatkowo protestujący wnieśli zastrzeżenia dotyczące naruszenia art. 10 Kpa w związku z pominięciem ich jako stron w przedmiotowym postępowaniu.

Wniosek podpisany przez właścicieli nieruchomości oraz firm funkcjonujących wzdłuż odcinka drogi krajowej E40 przy planowanym Węźle Świlcza, dotyczył ponownego rozpatrzenia sprawy zasadności usytuowania ekranów akustycznych na ww. odcinku drogi.

Minister Środowiska na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i pkt 2 Kpa oraz art. 127 § 3 i art. 144 Kodeksu postępowania administracyjnego, w związku z art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, po rozpatrzeniu wniosków stron postępowania o ponowne rozpatrzenie sprawy, uchylił pkt II.1, wers 27 i 28 od góry strony nr 5 ww. postanowienia i w tym zakresie orzekł: „- w km 004+520 (S19) ekran odbijający o długości 510 m i wysokości 4,0 m, po stronie prawej”. Pozostała część przedmiotowego postanowienia pozostała bez zmian.

Minister Środowiska ustosunkowując się do wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy, w postanowieniu z dnia 30 października 2008 r. znak: DONOOS-153D/DOOS-6255-2/08/JSz, odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 10 Kpa wyjaśnił, iż zawiadomienie o wyłożeniu raportu do publicznego wglądu, jak również pouczenie o możliwości składania wniosków i zastrzeżeń do raportu stanowi zgodnie z art. 32 ustawy Prawo ochrony środowiska, elementy procedury udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie ochrony środowiska. Zgodnie z art. 10 Kpa, stronom postępowania przysługują szersze prawa niż społeczeństwu, tzn. mają one zapewniony czynny udział w każdym stadium postępowania. W czasie całego postępowania Strony mają wgląd w dokumentację sprawy, w tym raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz mogą w dowolnym momencie przed wydaniem decyzji składać wnioski do postępowania, które zostaną uwzględnione w końcowej decyzji, w tym wypadku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 20, a więc znajduje tu zastosowanie art. 49 Kpa, wg którego Strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania; w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia. Zgodnie z powyższym Wojewoda Podkarpacki, w trybie art. 49 Kpa, powiadomił strony o wszczęciu postępowania i o wyłożeniu raportu w drodze obwieszczenia.

W kwestii wniosków złożonych przez Strony o przeprowadzenie badań aktualnego stanu emisji do powietrza zanieczyszczeń pochodzących ze spalin oraz badań stanu uciążliwości akustycznych generowanych przez ruch drogowy na odcinku drogi krajowej Nr 19 w miejscowości Nienadówka przez wyspecjalizowaną jednostkę oraz określenia norm w tym zakresie przez Starostę Rzeszowskiego, należy uznać je za bezzasadne.

Zarówno starosta, jak i wojewoda, jako organ prowadzący postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, nie mają prawa określania norm w zakresie standardów jakości środowiska w zakresie hałasu i zanieczyszczeń powietrza, które zostały określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) oraz rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281) i uwzględnione w raporcie.

Ponadto z danych i informacji zamieszczonych w raporcie wynika, że w celu określenia aktualnego stanu zanieczyszczenia powietrza w rejonie planowanego przedsięwzięcia zostały przeprowadzone pomiary emisji oraz wykorzystano wyniki pomiarów tła zanieczyszczenia powietrza na analizowanym obszarze wykonanych przez Wojewódzką Stację Sanitarno-Epidemiologiczną i Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska.

W kwestii istniejących w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, Minister Środowiska wyjaśnił, że zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 6 lit. g, ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, organem właściwym w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów jest Wojewódzki Konserwator Zabytków. W myśl przywołanych wyżej przepisów opiniuje on planowane przedsięwzięcie w tym zakresie. Natomiast Minister Środowiska uzgadniając warunki realizacji przedsięwzięcia na podstawie art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska nie rozstrzyga wszystkich kwestii związanych z ochroną środowiska i ochroną zabytków. Nie może on przekraczać swych właściwości i wkraczać w kompetencje innych organów administracji publicznej.

W odniesieniu do kwestii naruszenia ustawy o bezpieczeństwie publicznym ze względu na zablokowanie ciągu komunikacyjnego dla pieszych pomiędzy kościołem a cmentarzem Minister Środowiska zaznaczył, że organ uzgadniający nie może przekraczać swych kompetencji ograniczonych do formułowania warunków realizacji przedsięwzięcia w zakresie ochrony środowiska. Organ ten dokonuje uzgodnienia w granicach swej właściwości i kompetencji określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska w zakresie ocen oddziaływania na środowisko. Dokonanie rozstrzygnięcia dotyczących rozwiązań komunikacyjnych wykracza poza zakres Ministra Środowiska.

W kwestii dotyczącej usytuowania ekranów akustycznych na odcinku drogi krajowej E40 przy Węzle Świlcza stwierdzono, iż w analizowanym rejonie, oprócz obiektów usługowych, znajdują się również budynki mieszkalne, które podlegają ochronie akustycznej. Ochrona ta zostanie zapewniona poprzez zastosowanie ekranów akustycznych. Nie istnieje zatem możliwość rezygnacji z ekranów, czy też z ich skrócenia, nie ma natomiast przeszkód w zmianie typu ekranu z nieprzezroczystych (pochłaniających) na przezroczyste (odbijające) przy zachowaniu pozostałych parametrów ekranu (lokalizacja, długość, wysokość).

Ponadto zasięgnięto także opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Delegatura w Rzeszowie o wskazanie niezbędnych uwarunkowań dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia wynikających z ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Uwarunkowania te zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie, m.in. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia spełniać będzie obowiązujące standardy jakości środowiska.

Przychylając się do wniosku Inwestora, mając na względzie interes społeczny, jakim jest niewątpliwie budowa fragmentu ciągu komunikacyjnego łączącego kraje nadbałtyckie z m.in. Polską, Słowacją, Węgrami, decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, decyzji od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, w przypadku gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

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

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji są załączniki Nr 1 i Nr 2 (charakterystyka przedsięwzięcia oraz mapy ewidencyjne z zaznaczonym przebiegiem drogi S-19).
2. Warunki określone w punktach I i II niniejszej decyzji stanowią wymogi ochrony środowiska w rozumieniu art. 76 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska.
3. Na wprowadzanie do środowiska wód opadowo-roztopowych za pomocą szczelnych, otwartych lub zamkniętych systemów kanalizacyjnych oraz na budowę bądź przebudowę prowadzonych przez wody powierzchniowe obiektów mostowych, w tym również przepustów, wymagane jest uzyskanie stosownego pozwolenia wodnoprawnego w trybie ustawy Prawo wodne (Dz. U. Nr 239/2005 r. poz. 2019 z późn. zm.).
4. Zgodnie z art. 46 ust. 4b ustawy Prawo ochrony środowiska, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust.

- 4 ww. ustawy, oraz do zgłoszenia, o którym mowa w art. 46 ust. 4a ww. ustawy, przy czym złożenie wniosku albo dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić 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. 46 ust. 4c ustawy Prawo ochrony środowiska, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Ministra Środowiska za pośrednictwem Wojewody Podkarpackiego w terminie 14 dni od daty jej otrzymania. Odwołanie składać należy w dwóch egzemplarzach



Miroslaw Karapyta

Załączniki do decyzji:

Załącznik – Charakterystyka przedsięwzięcia

Załącznik - Mapy ewidencyjne z zaznaczonym przebiegiem drogi S-19



Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

„Budowa drogi ekspresowej S-19 na odcinku od początku projektowanej obwodnicy Sokołowa Małopolski km 448+086,12 (ist. DK-19) do Węzła Rzeszów Wschodni – A-4/S-19 (wspólny przebieg) od Węzła Rzeszów Wschodni do Węzła Rzeszów Zachodni – S-19 od Węzła Rzeszów Zachodni do Węzła Świlcza km 4+947,99 – długości ok. 35,5 km, wraz z budową drogi krajowej Nr 19 na odcinku od Węzła Rzeszów Wschodni do istniejącego ronda w m. Załęże – długości 4,8 km”

Na odcinku od początku obwodnicy Sokołowa Małopolskiego do Stobiernej (odcinki 1 i 2) według wariantu 5, od Stobiernej przez Węzeł Rzeszów Wschodni do istniejącego ronda w Załężu według wariantu I (odcinki 3 i 4) oraz rozwiązanie Węzła Świlcza w wariancie półkoniczyna z pętlami naprzeciwległymi

Budowa drogi ekspresowej S19 i dobudowa odcinka drogi krajowej DK Nr 19 pomiędzy Węzłem Rzeszów Wschodni a rondem Załęże, na analizowanym obszarze stanowić będzie alternatywne połączenie dla trzech dróg krajowych: DK Nr 4 DK Nr 9 i DK Nr 19. pełniących kluczową rolę dla transportu zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej. Droga krajowa Nr 4 (Jędrzychowie – Bolesławiec – Legnica – Wrocław – Katowice – Oświęcim – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Jarosław – Korczowa) wchodzi w skład ciągu międzynarodowego E40, droga krajowa Nr 9 (Radom – Ilża – Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Lipnik – Klimontów – Łoniów – Nagnajów – Kolbuszowa – Głogów Małopolski – Rzeszów – Babica – Lutcza – Domaradz – Miejsce Piastowe – Dukla – Barwinek – Granica Państwa) wchodzi w skład ciągu międzynarodowego E371, natomiast droga krajowa Nr 19 (Granica Państwa – Kuźnica – Białystok – Siemiatycze – Międzyrzec Podlaski – Kock – Lubartów – Lublin – Kraśnik – Janów Lubelski – Nisko – Sokołów Małopolski – Rzeszów) przejmuje ruch międzynarodowy na przejściu granicznym w Kuźnicy i prowadzi go w kierunku południowym. Należy podkreślić, iż obecny stan utrudnia poruszanie się po wszystkich trzech ciągach i bez przeprowadzenia radykalnych zmian w układzie komunikacyjnym kraju (poprawie stanu dróg, zagęszczeniu sieci dróg szybkiego ruchu)

sytuacja ta może spowodować przeniesienie ruchu ciężkiego na alternatywne drogi niższych klas oraz, w skrajnych przypadkach (ruch międzynarodowy), poza granice kraju.

Przedmiotowa inwestycja budowy drogi ekspresowej S19 pomiędzy Sokołowem Małopolskim a Świlczą jest przedsięwzięciem planowanym do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności Unii Europejskiej. Na odcinku od Węzła Rzeszów Zachodni do Węzła Rzeszów Wschodni S19 będzie miała wspólny przebieg z autostradą A4. Analizowany odcinek wchodzi w skład projektowanej drogi ekspresowej obsługującej ruch pomiędzy przejściem granicznym w Kuźnicy Białostockiej a przejściem granicznym w Barwinku. Ze względu na klasę drogi i jej zasięg inwestycja ma duże znaczenie zarówno dla połączeń regionalnych, jak i międzynarodowych.

Budowa analizowanego ciągu drogi ekspresowej S19 ma newralgiczne znaczenie dla województwa podkarpackiego. Projektowana droga przejmując większość ruchu tranzytowego z istniejących dróg wpłynie na poprawę ich przepustowości, co ma szczególne znaczenie w przypadku obszarów miejskich, przez które przechodzą wymienione drogi. Mniejsze zatłoczenie w tych obszarach poprawi bezpieczeństwo ruchu zarówno pieszym, rowerzystom, jak i użytkownikom zmotoryzowanym oraz wpłynie radykalnie na poprawę stanu środowiska.

W ramach opracowywania dokumentacji projektowej zastosowano następujący podział na odcinki:

- **Odcinek 1** – Obwodnica Sokołowa Małopolskiego (w ciągu S19);
- **Odcinek 2** – Sokołów Małopolski – Stobierna (w ciągu S19);
- **Odcinek 3** – Stobierna – Węzeł Rzeszów Wschodni (w ciągu S19);
- **Odcinek 4** – Węzeł Rzeszów Wschodni – rondo Załęże w ciągu DK Nr 19);
- **Odcinek 5** – Węzeł Rzeszów Wschodni – Węzeł Rzeszów Centralny (od km 574+852 do km 581+390 w ciągu A4),

– **Odcinek 6** – Węzeł Rzeszów Centralny – Węzeł Rzeszów Zachodni (od km 570+300 do km 574+852 w ciągu A4),

– **Odcinek 7** – Węzeł Rzeszów Zachodni – Węzeł Świlcza (od km 0+000 do km 4+947,99 w ciągu S19).

Na odcinku nr 1 i 2 droga ekspresowa przebiega po wschodniej stronie Sokołowa Małopolskiego z modyfikacją trasy polegającą na przybliżeniu jej do terenów oczyszczalni ścieków i odsunięciu od istniejących zabudowań w rejonie DW drogi wojewódzkiej Nr 881. Budowa drogi na tym odcinku wymagać będzie wyburzenia 15 budynków mieszkalnych oraz 25 budynków gospodarczych. Niweleta drogi została przyjęta zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w przepisach prawa. Pochylenia kształtują się w zakresie od 0.3% do 3.3% i nie przekraczają one wartości dopuszczalnych.

Odcinek drogi na tym obszarze będzie posiadał następujące parametry techniczne:

- klasa drogi – S (ekspresowa),
- obciążenie – 115 kN/oś,
- przekrój poprzeczny – jednojezdniowy 2+1 (w I etapie), dwujezdniowy (w II etapie),
- prędkość projektowa V_p – 100 km/h,
- kategoria obciążenia ruchem – KR4/KR5/KR6 zależnie od prognozowanego obciążenia ruchem,
- prędkość miarodajna V_m – 110 km/h,
- liczba pasów ruchu – 2+1 (docelowo 2x2).

Dostępność drogi będzie realizowana tylko w węzłach.

Budowa drogi ekspresowej realizowana będzie etapowo. W pierwszym etapie planuje się wykonanie jednej jezdni o przekroju 2+1 pasowym poza rejonem węzła z drogą wojewódzką DW Nr 875, gdzie przewiduje się wykonanie przekroju dwujezdniowego. Na tym odcinku drogi zaplanowano jeden Węzeł na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką DW Nr

875. Zaplanowano Węzeł WB typu „karo” z wiaduktem w ciągu drogi ekspresowej S19. Przewidziano również możliwość podłączenia postulowanego przez Burmistrza Sokołowa Małopolskiego łącznika pomiędzy drogami wojewódzkimi DW Nr 875 i DW Nr 881. Łącznik będzie posiadał jezdnię o szerokości 7 m, opaski bitumiczne o szerokości 0.5 m oraz pobocza gruntowe ulepszone o szerokości 1.5 m. W pasie rozdziału na drodze wojewódzkiej zaproponowano dwa ronda o średnicy zewnętrznej $R=40$ m, a prędkość projektową V_p na łącznicach przyjęto 150 km/h. Ze względu na podłączenie planowanego łącznika z drogą wojewódzką DW Nr 881 rondo zachodnie zaplanowano jako pięciowłotowe.

Skrzyżowania trasy drogi na tym odcinku będą realizowane w następujący sposób:

- na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1366R (Markowizna – Sokołów Małopolski – Wólka Sokołowska) zlokalizowanym w km 448+640.50 drogi ekspresowej S19 zaplanowano przejazd drogowy w ciągu drogi powiatowej, bez możliwości wjazdu (wyjazdu) na drogę ekspresową S19,
- na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką DW Nr 875 (Mielec – Kolbuszowa – Sokołów Małopolski – Leżajsk) zlokalizowanym w km 451+027.00 drogi ekspresowej S19 zaplanowano Węzeł drogowy typu „karo”, z obiektem zlokalizowanym w ciągu drogi ekspresowej S19,
- na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką DW Nr 881 (Sokołów Małopolski – Łańcut – Kańczuga – Pruchnik – Żurawica) zlokalizowanym w km 452+390.50 zaplanowano przejazd drogowy, w ciągu drogi wojewódzkiej, bez możliwości wjazdu (wyjazdu) na drogę ekspresową S19,
- na skrzyżowaniu z drogą gminną w rejonie cmentarza w miejscowości Nienadówka zaplanowano w km 455+355.50 przejazd drogowy w ciągu drogi gminnej bez możliwości wjazdu (wyjazdu) na drogę ekspresową S19,
- na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1217 R (Trzeboś – Nienadówka – Hucisko) zlokalizowanym w km 456+865.00 zaplanowano estakadę bez możliwości wjazdu (wyjazdu) w ciągu drogi ekspresowej S19,
- na skrzyżowaniu z drogą gminną Nienadówka – Poręby zlokalizowanym w km 458+584.50 zaplanowano przejazd drogowy nad drogą ekspresową S19 w ciągu drogi gminnej bez możliwości wjazdu (wyjazdu) na drogę ekspresową S19 oparty na wspólnej konstrukcji z przejściem dla zwierząt,

- na skrzyżowaniu z drogą gminną w km 460+440.00 zaplanowano wiadukt drogowy w ciągu drogi ekspresowej S19 bez możliwości wjazdu na tą drogę.

Dodatkowo dla zapewnienia obsługi terenów przyległych do drogi ekspresowej S19 zaplanowano drogi zbiorcze i dojazdowe zapewniające dostęp do drogi publicznej w sąsiedztwie drogi ekspresowej.

Na tym odcinku drogi, w miejscach o przekroczonych dopuszczalnych wartościach poziomu hałasu, przewidziano budowę ekranów akustycznych.

Odwodnienie drogi zapewnione będzie za pomocą rowów otwartych i przepustów, a w razie konieczności ścieków trójkątnych z odprowadzeniem po podczyszczeniu do odbiorników naturalnych. Zastosowano dwa rodzaje rowów: w obrębie nasypów powyżej 2 m wysokości rowy trapezowe, na pozostałym obszarze rowy typu mulda. Pod muldami zaplanowano sączki podłużne.

W km 454+571.00 zaplanowano przejazd gospodarczy, pod drogą ekspresową S19. Konstrukcja tego obiektu składa się ze ścian żelbetowych posadowionych na ławach żelbetowych, na których wspiera się łuk z blachy trapezowej.

Na całym projektowanym odcinku, warstwy ścieralna, wiążąca i podbudowa zasadnicza będą wykonane z warstw bitumicznych, natomiast podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego. Dodatkowo, zaplanowano wymianę gruntu.

Na tym odcinku zaplanowano Miejsca Obsługi Podróżnych, które zlokalizowane w około km 454+780.00 i w km 459+480.00 drogi ekspresowej S19. Przewiduje się, iż wybudowane MOP-y będą posiadały II lub III kategorię.

Na odcinku 3 droga ekspresowa w całości przebiega w granicach administracyjnych gminy Trzebownisko. Zaczyna się w miejscowości Stobierna w km 460+141,48 skrzyżowaniem z istniejącą drogą krajową DK19, (odcinek drogi ekspresowej S19 od km 461+032.86), a kończy za projektowanym Węzłem autostradowym Rzeszów Wschodni w km 468+107.16 drogi ekspresowej S19. Długość odcinka wynosi ok. 8 km.

Analizowany odcinek został zaplanowany jako droga dwujezdniowa z pasem rozdziału w I etapie do Węzła Jasionka o następujących parametrach technicznych, zgodnych z obowiązującymi w tym zakresie przepisami:

- klasa techniczna drogi – S (droga ekspresowa),
- obciążenie – 115 kN/oś,
- przekrój poprzeczny – jednojezdniowy 2+1 (w I etapie od Stobiernej do Jasionki) dwujezdniowy w drugim etapie, dwujezdniowy od Jasionki do Rzeszowa Wschodniego (już w I etapie),
- prędkość projektowa – 100 km/h,
- kategoria obciążenia ruchem – KR5,
- prędkość miarodajna – 110 km/h.

W węzłach projektowanego odcinka występują trzy rodzaje łącznic:

- jednopasowa (P1),
- dwupasowa (P4),
- dwukierunkowa P1 z pasem dzielącym,

dla których prędkości projektowe przyjęto w zakresie 40–60 km/h.

Analizowany odcinek drogi ekspresowej również będzie realizowany etapowo, przy czym pierwszy etap dotyczy budowy jednej jezdni (wschodniej) wraz z docelową budową węzłów i przebudową infrastruktury technicznej, natomiast drugi przewiduje dobudowanie drugiej jezdni. Docelowo, ze względu na klasę drogi (droga ekspresowa) przewiduje się, że jej dostępność będzie ograniczona i odbywała się będzie wyłącznie na skrzyżowaniach i węzłach. Trasa zaprojektowanego odcinka nie wykracza poza granice planu zagospodarowania przestrzennego.

Na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 569 Wólka Podleśna – Jasionka – Medynia Głogowska zaplanowano Węzeł w formie „półkoniczyny”, obsługujący ruch m.in. do lotniska w Jasionce. Droga ekspresowa prowadzona jest górą, natomiast powiatowa dołem.

Na skrzyżowaniu łącznic z drogi ekspresowej z drogą powiatową (przebiegającą po śladzie istniejącym), zaplanowano dwa ronda. Łącznice drogi ekspresowej posiadają pasy włączania i wyłączania o odpowiednich parametrach. W km 467+475.82 przedmiotowy odcinek drogi krzyżuje się z planowanym przebiegiem autostrady A4, gdzie zaplanowano Węzeł w postaci dwóch „trąbek” na autostradzie i na drodze krajowej. Z uwagi na to, iż przejazd autostradą na odcinku pomiędzy Węzłem Rzeszów Wschodni a Węzłem Rzeszów Zachodni będzie się odbywał bezpłatnie, miejsce poboru opłat zostanie umieszczone na wschód od węzła. Niweleta drogi została przyjęta zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w przepisach prawa. Pochylenia podłużne przekraczają wartości dopuszczalnych i kształtują się w granicach od 0,5 % do 2,38 %.

Na trasie odcinka 3 drogi ekspresowej zaplanowano następujące obiekty mostowe:

- Wiadukt w km 462+061.58 nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej Nr 1375R Stobierna – Medynia Głogowska (projektowany przejazd drogowy);
- Wiadukt w km 464+789.50 w ciągu drogi ekspresowej nad drogą powiatową Nr 1376R Jasionka – Medynia Głogowska (Węzeł Jasionka typu półkoniczyna z łącznicami typu pośredniego).
- Wiadukt w km 467+475.82 w ciągu drogi ekspresowej S19 (Węzeł Rzeszów Wschodni typu podwójna trąbka z łącznicami typu pośredniego).
- Most na potoku Świerkowiec w km 464+900.0:
- Most na rzece Wisłok w km 465+817.50:

Odprowadzenie wód opadowych z korpusu projektowanej drogi ekspresowej S19 będzie realizowane powierzchniowo poprzez rowy otwarte, natomiast na węzłach woda z rowów otwartych będzie podczyszczana w odpowiednich urządzeniach i przekazywana do odbiorników naturalnych. W pasie dzielącym, zaplanowano system kanalizacji deszczowej.

Woda opadowa będzie przekazana do następujących odbiorników:

- km 460+750 – 461+000 strona lewa – zbieracz \varnothing 120 mm (studzienki drenarskie) z odprowadzeniem wody (wylot prefabrykowany) do projektowanego lewostronnego rowu przydrożnego w km 460+925,
- km 461+000 – 461+400 strona lewa – zbieracz \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do projektowanego przełożenia ciekłu (2 wyloty) w km 461+160,
- km 461+400 – 461+900 strona lewa i prawa ze względu na przebieg niwelety projektowanej drogi w wykopie przecinana drenarka (sączki i zbieracze) zostanie przejęta wylotami, a woda sprowadzona po skarpach wykopów (ściek z prefabrykowanych elementów betonowych) do rowów przydrożnych,
- km 461+900 – 462+870 strona prawa – zbieracze \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do rowów przydrożnych w km 462+040, 462+380, 462+610 oraz 462+870 do istniejącego ciekłu wodnego; przewiduje się wyloty z betonowych elementów prefabrykowanych,
- km 462+870 – 463+130 strona lewa – zbieracz \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do istniejącego ciekłu w km 462+870 (wylot betonowy),
- km 463+130 – 464+500 strona lewa i prawa ze względu na przebieg niwelety projektowanej drogi w wykopie przecinana drenarka (sączki i zbieracze) zostanie przejęta wylotami, a woda sprowadzona po skarpach wykopów (ściek z prefabrykowanych elementów betonowych) do rowów przydrożnych,
- km 464+500 – 464+900 strona prawa zbieracz \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do rowu przydrożnego w km 464+780 i w km 464+900 do potoku Świerkowiec przy użyciu wylotów z elementów betonowych,
- km 467+530 – 467+688 strona lewa i prawa zbieracz \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do projektowanego przepustu konstrukcyjnego w km 467+688,
- km 467+688 – 467+860 strona prawa zbieracz \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do projektowanego przepustu konstrukcyjnego w km 467+688,
- km 467+910 – 468+400 strona prawa zbieracz \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do projektowanego przepustu konstrukcyjnego w km 468+171.50.

Na analizowanym odcinku drogi zaplanowano następujące przepusty:

- km 460+955.70 – przepust kołowy o średnicy \varnothing 1.2,

- km 462+868.95 – przepust kołowy o średnicy \varnothing 2.0,
- km 467+688.95 – przepust kołowy o średnicy \varnothing 1.2.

Na całym projektowanym odcinku warstwy: ścieralna, wiążąca i górna część podbudowy jezdni będą wykonane z betonu asfaltowego, dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, natomiast warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego.

Odcinek 4 obejmuje trasę od Węzła Rzeszów Wschodni do ronda Załęże w ciągu DK Nr 19 (km 468+107,16 – 472+280,56).

Projektowany odcinek drogi krajowej przebiega w granicach administracyjnych gminy Trzebownisko i miasta Rzeszów. Zaczyna się poza obszarem Węzła autostradowego Rzeszów Wschodni w km 468+107.16 i kończy na istniejącym skrzyżowaniu (duże rondo) z dwiema miejskimi drogami klasy „GP” w km 472+280.56. Całkowita długość odcinka wynosi około 4 km.

Analizowany odcinek został zaprojektowany jako droga dwujezdniowa z pasem rozdziału o następujących parametrach technicznych, zgodnych z obowiązującymi w tym zakresie przepisami:

- klasa techniczna drogi – GP (główna ruchu przyspieszonego),
- obciążenie – 115 kN/oś,
- przekrój poprzeczny – dwujezdniowy,
- prędkość projektowa – 100km/h,
- kategoria obciążenia ruchem – KR4,
- prędkość miarodajna – 110 km/h,
- ilość pasów ruchu – 4.

Trasa drogi została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, które warunkują bezpieczeństwo i komfortowy przejazd wszystkim uczestnikom ruchu. Niweleta drogi została przyjęta zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w przepisach prawa.

Na trasie tego odcinka drogi ekspresowej zaplanowano następujące obiekty mostowe:

- Wiadukt w km 468+206.78 w ciągu drogi ekspresowej nad drogą powiatową Nr 1382R Trzebowniko – Łukawiec (projektowany przejazd drogowy).
- Wiadukt w km 469+270.80 w ciągu drogi ekspresowej S19 nad drogą powiatową Nr 1375R Trzebowniko – Łukawiec (projektowany przejazd drogowy).
- Most nad starorzeczem Wisłoka w km 469+661.00.
- Most nad starorzeczem Wisłoka w km 469+412.00.
- Wiadukt w km 470+336.16 w ciągu drogi krajowej DK NR 19 nad drogą dojazdową do giełdy samochodowej (projektowany przejazd drogowy).
- Wiadukt w km 470+762.81 w ciągu drogi krajowej DK Nr 19 nad linią kolejową do elewatorów zbożowych (projektowany przejazd drogowy).

Odwodnienie korpusu projektowanego odcinka drogi będzie realizowane powierzchniowo za pomocą rowów otwartych.

Woda opadowa będzie odprowadzana do następujących przepustów i rowów melioracyjnych:

- km 468+415 – 468+720 strona prawa zbieracz Ø 120 mm z odprowadzeniem wody do rowu przydrożnego w km 468+815. do istniejącego rowu melioracyjnego w km 468+640 (istniejący wylot drenarski, projektowana studnia drenarska),
- km 468+730 – 469+080 strona prawa zbieracz Ø 120 mm z odprowadzeniem wody do istniejącego rowu melioracyjnego km 468+830 (istniejący wylot drenarski) projektowana studnia drenarska,

- km 469+165 – 469+400 strona lewa projektowany zbieracz \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do starorzecza Wisłoka,
- km 470+800 – 471+115 strona prawa projektowane zbieracze \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do istniejącego rowu melioracyjnego w km 470+970 projektowane wyloty drenarskie 2 szt,
- km 471+130 – 471+480 strona prawa zbieracze \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do istniejącego rowu melioracyjnego w km 471+310,
- km 471+650 – 471+930 strona prawa projektowane zbieracze \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do istniejącego rowu melioracyjnego w km 471+825,
- km 471+950 – 472+230 strona prawa projektowane zbieracze \varnothing 120 mm z odprowadzeniem wody do istniejącego rowu melioracyjnego w km 472+080.

Na analizowanym odcinku drogi zaplanowano następujące przepusty:

- km 468+171.50 – przepust kołowy o średnicy \varnothing 1.2,
- km 470+150.00 – przepust kołowy o średnicy \varnothing 1.2,
- km 470+962.83 – przepust kołowy o średnicy \varnothing 1.2,
- km 472+074.60 – przepust kołowy o średnicy \varnothing 1.2,
- km 460+231.41 – przepust ramowy o wymiarach 150x150 m,
- km 466+370.41 – przepust ramowy o wymiarach 200x300 m,
- km 471+295.73 – przepust ramowy o wymiarach 150x150 m.

Na całym projektowanym odcinku warstwy: ścierna, wiążąca i górna część podbudowy jezdni będą wykonane z betonu asfaltowego, dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, natomiast warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego.

Odcinek 5 – od Węzła Rzeszów Wschodni do Węzła Rzeszów Centralny (km 574+582,00 – 581+390) oraz odcinek 6 – od Węzła Rzeszów Centralny do Węzła Rzeszów Zachodni (km 570+300 – 574+852) pokrywające się z przebiegiem autostrady A4. Ze względu na to, iż odcinki: od Węzła A4 Rzeszów Wschodni do Węzła A4 Rzeszów

Centralny, oraz od Węzła A4 Rzeszów Centralny do Węzła A4 Rzeszów Zachodni wchodzi w skład wspólnego opracowania projektu budowy autostrady, cechują je takie same parametry techniczne. Zostały ujęte i opisane jako jeden odcinek.

Projektowany fragment drogi przebiega przez obszar gmin: Trzebownisko i Głogów Małopolski. Całkowita długość odcinka autostrady na tym odcinku wynosi około 11,09 km. Na całym projektowanym odcinku autostrady przewidziano przekrój 2 x 2 pasy ruchu oraz następujące parametry techniczne:

- Klasa techniczna autostrady A,
- Prędkość projektowa 120 km/h,
- Obciążenie nawierzchni 115 KN/oś,
- Ilość i szerokość jezdni 2 x 7.50 m,
- Szerokość pasa ruchu 3.75 m,
- Szerokość pasa awaryjnego 3.00 m,
- Szerokość pasa dzielącego 12.50 m,
- Szerokość pobocza ziemnego minimum 1.25 m.

Docelowo autostrada posiadać będzie 3 pasy ruchu w każdą stronę. Dodatkowe pasy zostaną wybudowane w pasie dzielącym. Po wybudowaniu trzeciej jezdni autostrada charakteryzować się będzie następującymi parametrami:

- Klasa techniczna autostrady A,
- Prędkość projektowa 120 km/h,
- Obciążenie nawierzchni 115 KN/oś,
- Ilość i szerokość jezdni 2 x 11.25 m,
- Szerokość pasa ruchu 3.75 m,
- Szerokość pasa awaryjnego 3.00 m,
- Szerokość pasa dzielącego 5.00 m,

– Szerokość pobocza ziemnego minimum 1.25 m.

W węzłach projektowanego odcinka autostrady występują łącznice jednojezdniowe i dwujezdniowe o prędkościach projektowych przyjętych z zakresu 40–60 km/h. Niweleta autostrady została zaprojektowana przy użyciu łagodnych spadków w sposób zapewniający jak najwyższy poziom komfortu jazdy. Ze względu na to, iż analizowana droga jest autostradą, wjazd na nią może odbywać się jedynie poprzez węzły. Na tym odcinku znajdują się następujące węzły:

- **Węzeł Rzeszów Wschodni**

Węzeł autostradowy Rzeszów Wschodni zlokalizowany w miejscu przecięcia autostrady z planowanym przebiegiem drogi ekspresowej S19.

- **Węzeł Rzeszów Centralny**

Węzeł autostradowy Rzeszów Centralny położony w km 574+582.00 autostrady A4 zostanie poprowadzony nad istniejącą drogą krajową Nr 9 (Radom – Rzeszów) z założeniem rozbudowy do dwóch jezdni, istniejącą linią kolejową (Radom – Rzeszów) z uwzględnieniem jej przebudowy oraz z uwzględnieniem planowanej budowy drogi powiatowej do obsługi strefy ekonomicznej.

Węzeł został zaplanowany jako „*półkoniczyna*” z łącznicami typu pośredniego, z wiaduktem w ciągu autostrady nad linią kolejową i drogą krajową DK Nr 9.

Ponadto, w skład analizowanego odcinka autostrady wchodzi następujące wiadukty:

- Wiadukt drogowy zlokalizowany w km 574+582 usytuowany w miejscu przecięcia autostrady z linią kolejową Rzeszów-Ocice,
- Wiadukt drogowy zlokalizowany w km 576+669 usytuowany w miejscu przecięcia autostrady z drogą gminną,
- Wiadukt drogowy zlokalizowany w km 578+220 usytuowany w miejscu przecięcia autostrady z drogą gminną,
- Wiadukt drogowy zlokalizowany w km 579+947 usytuowany w miejscu przecięcia autostrady z drogą gminną,

- Wiadukt drogowy zlokalizowany w km 580+844 usytuowany w miejscu przecięcia autostrady z drogą gminna.

Trasa analizowanego odcinka autostrady została wyznaczona w sposób przecinający ciek wodny, nad którymi zaplanowano następujące obiekty mostowe:

- Most nad rzeką Czarna w km 571+533.0,
- Most nad rzeką Szlachcianka w km 571+888.0,
- Most nad potokiem bez nazwy w km 579+490.0,
- Most nad rzekami: Wisłok i Mrowla oraz nad drogą krajową w km 580+377.0.

Projektowany odcinek autostrady będzie odwadniany przez dwa niezależne systemy:

- system zamknięty, który ma za zadanie odprowadzić wodę z jezdni, pasów awaryjnych, pasów włączenia i wyłączenia do projektowanej kanalizacji a stamtąd do urządzeń podczyszczających,
- system otwarty, który poprzez system rowów otwartych ma odprowadzić wodę ze skarp nasypów i wykopów korpusu autostrady oraz przyległego terenu do projektowanych przepustów i cieków wodnych.

Obydwa systemy będą działały niezależnie, z tym, że wodę po oczyszczeniu projektuje się wyprowadzać do rowów otwartych, a stamtąd poprzez przepusty do cieków wodnych.

Odbiornikami wód opadowych z odcinka drogi są następujące przepusty:

- km 575+806 – przepust stalowy o wymiarach w świetle F 2.2m, pod autostradą o ukosie 90°,

- km 576+285- przepust stalowy o wymiarach w świetle F 2.2 m, pod autostradą o ukosie 44°,
- km 578+944- przepust stalowy o wymiarach w świetle F 2.2 m, pod autostradą o ukosie 90°,
- km 578+944- przepust betonowy o wymiarach w świetle F 300x150 m, pod drogą zbiorczą,
- km 578+944- przepust betonowy o wymiarach w świetle F 300x150 m, pod drogą zbiorczą,
- km 579+610- przepust betonowy o wymiarach w świetle F 1.5 m, pod autostradą,
- km 579+610- przepust betonowy o wymiarach w świetle F 1.5 m, pod drogą zbiorczą.

Na projektowanym odcinku drogi, warstwy: ścieralna, wiążąca i podbudowa zasadnicza będą wykonane z betonu asfaltowego, zaś podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego. Wszystkie warstwy zostaną ułożone na ulepszonym podłożu z mrozoodpornego materiału na geotkaninie propylenowej na płótnie.

Na przedmiotowym odcinku autostrady A4 nie zaplanowano miejsc obsługi podróżnych. W węźle Rzeszów Zachodni, w km 571+000 (autostrady A4) w miejscowości Mrowla planuje się budowę Obwodu Utrzymania Autostrady (OUA). Przewiduje się lokalizację na nim następujących obiektów:

- budynek administracyjno-socjalny,
- budynek gospodarczo - magazynowo - warsztatowy,
- wiatę na sprzęt,
- stację wytwarzania solanki i magazyn soli,
- magazyn materiałów pędnych,
- zasieki - magazyn na środków odśnieżnych,
- portiernię, śmietnik, stację transformatorową.

Odcinek 7 od Węzła Rzeszów Zachodni do Węzła Świlcza w ciągu drogi ekspresowej S19 (km 0+000 - 4+947,99) obejmuje budowę drogi dwujezdniowej. Odcinek ten na całej

długości przebiega w granicach administracyjnych gminy Świlcza. Początek projektowanego odcinka znajduje się na węźle autostradowym Rzeszów Zachodni w km 0+000 i kończy za Węzłem Świlcza. Długość tego odcinka wynosi około 5 km.

Inwestycja obejmuje budowę drogi dwujezdniowej o parametrach drogi ekspresowej. Dostęp dla ruchu lokalnego będzie się odbywał wyłącznie poprzez węzły za pośrednictwem rozbudowanej sieci dróg zbiorczych i innych o znaczeniu lokalnym. Z uwagi na prognozowane duże natężenia ruchu, odcinek ten zostanie w całości wybudowany w jednym etapie i będzie posiadał przekrój dwujezdniowy z pasem dzielącym o następujących parametrach technicznych:

- klasa techniczna drogi – S (ekspresowa),
- obciążenie osi obliczeniowej – 115 kN/oś,
- przekrój poprzeczny – dwujezdniowy,
- prędkość projektowa – 100 km/h,
- kategoria obciążenia ruchem – KR5,
- prędkość miarodajna – 110 km/h,
- ilość pasów ruchu – 4.

Na węzłach projektowanego odcinka występują trzy rodzaje łącznic:

- jednopasowa (P1),
- dwupasowa (P4),
- dwukierunkowa P1,

z pasem dzielącym o następujących parametrach technicznych:

- prędkość projektowa – 30–60 km/h dla P1 i P4, 40 km/h dla P1 z pasem dzielącym,
- obciążenie osi obliczeniowej – 115 kN/oś.

Pochylenie niwelety odcinka drogi przyjęte zostało zgodnie z warunkami technicznymi ujętymi w przepisach prawa.

Trasa projektowanej drogi ekspresowej S19 zlokalizowana jest w pasie terenu zarezerwowanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Świlcza,

jednakże w przypadku węzłów obszar ten okazał się niewystarczający i ich elementy częściowo wykraczają poza obszary zarezerwowane w MPZP.

Na tym odcinku znajduje się również Węzeł Rzeszów Zachodni.

Węzeł autostradowy Rzeszów Zachodni zlokalizowany na przecięciu autostrady A4 (km 571+111) z planowanym przebiegiem drogi ekspresowej S19 – km 0+000.00. Przyjęto Węzeł typu podwójna trąbka z łącznicami typu pośredniego. Trąbka nr 1 zlokalizowana w km 570+682 (wg A4), promień łącznicy około 50 m, trąbka nr 2 zlokalizowana w km 0+191 (wg kilometrażu drogi ekspresowej S-19 od osi autostrady), promień łącznicy około 50 m.

Na przedmiotowym odcinku przewiduje się następujące obiekty inżynierskie:

- Wiadukt w ciągu łącznicy węzła nad projektowaną autostradą km 570+682,
- Wiadukt w ciągu drogi ekspresowej S19 (km 000+000) nad projektowaną autostradą (km 571+111 wg A4),
- Wiadukt nad drogą ekspresową S19 km 000+191 w ciągu projektowanej łącznicy węzła,
- Most nad potokiem Mrowła w km 1+595.00,
- Wiadukt w km 1+912.00 w ciągu drogi powiatowej Nr 35551 Bratkowice — Miłocin nad projektowaną drogą ekspresową S19 (projektowany przejazd drogowy bez możliwości wjazdu na drogę ekspresową S19),
- Wiadukt w km 2+867.00 w ciągu istniejącej linii kolejowej Kraków – Medyka nad projektowaną drogą ekspresową S19 (projektowany przejazd kolejowy),
- Wiadukt w km 2+897.00 w ciągu projektowanej drogi powiatowej nad drogą ekspresową S19,
- Wiadukt w km 4+543.50 w ciągu drogi ekspresowej nad istniejącą drogą krajową Nr 4 z drogami zbiorczymi (Węzeł Świlcza typu półkoniczyna z łącznicami typu pośredniego).

Na tym odcinku przewidywane są dwa rodzaje odwodnienia:

- odwodnienie powierzchniowe z przejściem spływającej wody odcinkami do kanalizacji deszczowej i (na przeważającej części) do rowów otwartych,
- odwodnienie wgłębne odprowadzające wodę z dolnych warstw nawierzchni z przejściem do kanalizacji deszczowej lub rowów.

Wody opadowe z projektowanej drogi odprowadzane będą rowami przydrożnymi do istniejących cieków wodnych. Przed odprowadzeniem wód deszczowych do ścieków wodnych i do ziemi zaplanowano urządzenia podczyszczające składające się z osadnika służącego do usuwania z wody zawiesiny. Woda opadowa będzie odprowadzana do następujących odbiorników:

- przepusty rurowe stalowe z blach falistej o średnicy w świetle \varnothing 120 cm, w km: 0+884.00, 1+298.00, 1+975.35,
- przepust ramowy żelbetowy o wymiarach w świetle 150x150 cm zlokalizowany w km 1+975.35, którego część przelotowa została zaprojektowana z prefabrykatów żelbetowych zamkniętych o śr. 150 x 150 cm zbrojonych na klasę obciążenia „A”.

Na całym projektowanym odcinku warstwy konstrukcyjne nawierzchni, w tym warstwa:

- ścieralna,
- wiążąca,
- podbudowa jezdni, będą wykonane z betonu asfaltowego, zaś dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Ponadto wykonana zostanie warstwa mrozoochronna.

Parametry warstw będą zgodne z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi.

Planuje się budowę ekranów akustycznych w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:

na odcinku 1:

- w km 452+120 (S19) nasyp ziemny o długości 400 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;
- w km 452+520 (S19) ekran pochłaniający o długości 200 m i wysokości 3.0 m, po stronie lewej;

na odcinku 2:

- w km 455+390 (S19) ekran odbijający o długości 436 m i wysokości 4.5 m, po stronie prawej;
- w km 455+826 (S19) ekran odbijający o długości 417 m i wysokości 3.0 m, po stronie prawej;
- w km 455+576 (S19) ekran odbijający o długości 609 m i wysokości 3.0 m, po stronie lewej;
- w km 459+580 (S19) ekran pochłaniający o długości 1400 m i wysokości 3.0 m, po stronie prawej;
- w km 460+980 (S19) ekran pochłaniający o długości 280 m i wysokości 3.5 m, po stronie prawej;

na odcinku 3:

- w km 460+790 (S19, na odcinku łącznicy) ekran mieszany o długości 190 m i wysokości 3.5 m, po stronie prawej;
- w km 460+800 (S19, na odcinku łącznicy) ekran mieszany o długości 210 m i wysokości 3.5 m, po stronie prawej;
- w km 464+850 (S19) ekran mieszany o długości 700 m i wysokości 5 m, po stronie lewej;
- w km 465+550 (S19) ekran mieszany o długości 1895 m i wysokości 5.0 m, po stronie lewej;
- w km 464+850 (S19) ekran mieszany o długości 2180 m i wysokości 4 m, po stronie prawej;
- w km 467+030 (S19) ekran mieszany o długości 420 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;

- w km 581+000 (A4) ekran mieszany o długości 350 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;
- w km 580+620 (A4, na łącznicy węzła) ekran mieszany o długości 340 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej (A4);
- w km 580+710 (A4, na łącznicy węzła) ekran mieszany o długości 400 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej (A4);
- w km 467+800 (S19, na łącznicy węzła) ekran mieszany o długości 360 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;

na odcinku 4:

- w km 469+080 (DK Nr 19) ekran pochłaniający o długości 190 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;
- w km 469+280 (DK Nr 19) ekran pochłaniający o długości 340 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;
- w km 470+270 (DK Nr 19) ekran pochłaniający o długości 410 m i wysokości 5.0 m, po stronie prawej;
- w km 471+020 (DK Nr 19) ekran pochłaniający o długości 1200 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;
- w km 471+470 (DK Nr 19) ekran odbijający o długości 750 m i wysokości 6.0 m, po stronie prawej;

na odcinku 5:

- w km 579+220 (A4) ekran (pochłaniający od km 579+220 do 580+100 i od 580+520 do 580+700 i odbijający od km 580+100 do 580+520) o długości 1480 m i wysokości 5.0 m, po stronie prawej;
- w km 578+200 (A4) ekran (pochłaniający od km 578+200 do 580+100 i od 580+520 do 580+620 i odbijający od km 580+100 do 580+520) o długości 2420 m i wysokości 5.0 m, po stronie lewej;
- w km 578+200 (A4) ekran pochłaniający o długości 160 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;
- w km 577+920 (A4) ekran pochłaniający o długości 270 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;

- w km 577+740 (A4) ekran pochłaniający o długości 470 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;

na odcinku 6:

- w km 574+600 (A4, na łącznicy węzła) ekran mieszany o długości 380 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;
- w km 574+400 (A4) ekran mieszany o długości 350 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;
- w km 571+800 (A4) ekran pochłaniający o długości 1300 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;

na odcinku 7:

- w km 001+000 (S19) ekran pochłaniający o długości 570 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;
- w km 001+720 (S19) ekran pochłaniający o długości 170 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;
- w km 001+900 (S19) ekran pochłaniający o długości 275 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;

na odcinku 7 (Węzeł typu półkoniczyna z łącznicami naprzeciwległymi):

- w km 003+750 (S19) ekran pochłaniający o długości 790 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;
- w km 004+520 (S19) ekran odbijający o długości 510 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej;
- w km 004+400 (S19, na łącznicy) ekran pochłaniający o długości 450 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;
- w km 004+530 (w kilometrażu S19 ekran na DK Nr 4) ekran pochłaniający o długości 420 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;
- w km 004+530 (S19) ekran mieszany o długości 390 m i wysokości 4.0 m, po stronie lewej;
- w km 004+530 (S19, na łącznicy) ekran mieszany o długości 660 m i wysokości 4.0 m, po stronie prawej.

Projektowane przejścia dla zwierząt znajdują się w następujących lokalizacjach:

na odcinku 1 i odcinku 2:

- w km 449+186 – obiekt mostowy, przejście dla średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 7 m szerokości i wysokości minimum 3 m;
- w km 449+616 – przepust, przejście dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 450+570 – przejście dla średnich zwierząt zespolone z przejazdem drogowym, o wymiarach w świetle 8,5 m szerokości i wysokości minimum 4 m;
- w km 450+581 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m;
- w km 451+374 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 451+516 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 452+689 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m;
- w km 452+980 – powiększony przepust ramowy dla średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 6 m szerokości i wysokości minimum 2,5 m;
- w km 454+262 – obiekt mostowy, przejście dla średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 7 m szerokości i wysokości minimum 3,5 m;
- w km 455+815 do km 456+012 – estakada, przejście dla średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 150 m szerokości i wysokości minimum 4 m;
- w km 457+204 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 458+361 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m;
- w km 458+584 – górne przejście dla dużych zwierząt zespolone z przejazdem drogowym, o wymiarach w świetle 50 m szerokości;
- w km 458+745 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 459+806 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m;
- w km 459+894 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m;
- w km 460+361 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;

- w km 460+546 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 461+217 – przepust dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- na odcinku 3 i odcinku 4:
- w km 460+231 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 461+124 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 462+869 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 462+931 – przepust gospodarczy zintegrowany z przejściem dla średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 7 m szerokości i wysokości minimum 4,5 m;
- w km 464+000 – przepust ramowy dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 464+500 – przepust dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m;
- w km 464+900 – obiekt mostowy na potoku Świerkowiec, przejście dla dużych zwierząt, o wymiarach w świetle 25 m szerokości i wysokości minimum 6 m;
- w km 465+817 – obiekt mostowy na rzece Wisłok, przejście dla dużych zwierząt, o wymiarach w świetle 100 m szerokości i wysokości minimum 5,5 m;
- w km 466+371 – przepust ramowy dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m;
- w km 467+688 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 468+171 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 468+207 – przejazd drogowy mogący pełnić funkcję przejścia dla mniej płochliwych średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 17 m szerokości i wysokości minimum 4,6 m;
- w km 469+270 – przejazd drogowy mogący pełnić funkcję przejścia dla mniej płochliwych średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 17 m szerokości i wysokości minimum 4,5 m;

- w km 469+412 – obiekt mostowy nad starorzeczem Wisłoka, przejście dla średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 34 m szerokości i wysokości minimum 4 m;
- w km 469+661 – obiekt mostowy nad starorzeczem Wisłoka, przejście dla dużych zwierząt, o wymiarach w świetle 170 m szerokości i wysokości minimum 5,5 m;
- w km 470+150 – przepust, przejście dla płazów, o wymiarach w świetle 1,2 m szerokości i wysokości minimum 1,2 m;
- w km 470+336 – wiadukt, przejście dla średnich zwierząt, o wymiarach w świetle 17 m szerokości i wysokości minimum 5 m;
- w km 470+762 – wiadukt kolejowy, przejście dla dużych zwierząt, o wymiarach w świetle 40 m szerokości i wysokości minimum 5,5 m;
- w km 470+912 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,2 m szerokości i wysokości minimum 1,2 m;
- w km 471+304 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,5 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m;
- w km 471+826 – przepust dla płazów, o wymiarach w świetle 1,2 m szerokości i wysokości minimum 1,2 m,

na odcinku 5 i odcinku 6:

- w km 580+377 – obiekt mostowy na rzece Wisłok i Mrowli, przejście dla dużych zwierząt, o wymiarach w świetle 300 m szerokości i wysokości minimum 5 m,
- w km 579+947 – wiadukt, przejście dla dużych zwierząt, o minimalnej szerokości w świetle 11 m i wysokości min. 4,5 m,
- w km 579+642 – przepust dla małych zwierząt, o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m,
- w km 579+077 – przepust ramowy dla małych zwierząt o wymiarach w świetle 3 m szerokości i wysokości minimum 2 m,
- w km 578+490 – obiekt mostowy na rzece Czarna, przejście dla zwierząt średnich, o wymiarach w świetle 13 m szerokości i wysokości minimum 3,5 m,
- w km 577+995 - przepust ramowy dla małych zwierząt o wymiarach w świetle 2 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m
- w km 577+605 - przepust ramowy dla małych zwierząt o wymiarach w świetle 2 m szerokości i wysokości minimum 1,5 m,

- W km 576+050 - przepust dla małych zwierząt o minimalnej szerokości 3 m i wysokości min. 2 m,
- W km 575+890 - przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości 3 m i wysokości min. 2 m,
- W km 573+500 - przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości 3 m i wysokości min. 2 m,
- W km 572+323 – wiadukt, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości 8 m i wysokości min. 4,5 m,
- W km 571+888 – obiekt mostowy, przejście dla średnich zwierząt o minimalnej szerokości 20 m i wysokości min. 4 m,
- W km 571+530 – obiekt mostowy, przejście dla małych zwierząt, o minimalnej szerokości 60 m i wysokości min. 2 m,

na odcinku 7:

- W km 0+467 – przepust dla małych zwierząt o minimalnej szerokości 3 m i wysokości min. 2 m,
- W km 0+884 - przepust dla średnich zwierząt o minimalnej szerokości 8 m i wysokości min. 3,5 m,
- W km 1+298 - przepust dla płazów o minimalnej szerokości 1,2 m i wysokości min. 1,2 m,
- W km 1+595 – obiekt mostowy na potoku Mrowla, przejście dla średnich zwierząt, o minimalnej szerokości 25 m i wysokości min. 3 m,
- W km 1+975 – przepust dla płazów minimalnej szerokości 1,5 m i wysokości min. 1,5 m,
- W km 2+500 - przepust ramowy dla małych zwierząt o minimalnej szerokości 2 m i wysokości min. 1,5 m,
- W km 3+250 - przepust ramowy dla średnich zwierząt o minimalnej szerokości 8 m i wysokości min. 3 m,
- W km 4+100 – przepust dla małych zwierząt o minimalnej szerokości 3 m i wysokości min. 2 m.

WOJEWODA PODKARPACKI


Mirosław Karapyta



Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, 35-959 Rzeszów, ul. Legionów 20
2. Urząd Gminy Czarna, 37-125 Czarna 260, z prośbą o powiadomienie stron postępowania w trybie art. 49 Kpa
3. Urząd Gminy i Miasta Sokołów Młp., ul. Rynek 1, 36-050 Sokołów Młp., z prośbą o powiadomienie stron postępowania w trybie art. 49 Kpa
4. Urząd Miejski w Głogowie Młp., ul. Rynek 1, 36-060 Głogów Młp., z prośbą o powiadomienie stron postępowania w trybie art. 49 Kpa
5. Urząd Gminy Trzebownisko, 36-001 Trzebownisko 976, z prośbą o powiadomienie stron postępowania w trybie art. 49 Kpa
6. Urząd Gminy Świlcza, 36-072 Świlcza 168, z prośbą o powiadomienie stron postępowania w trybie art. 49 Kpa
7. Prezydent Miasta Rzeszowa, ul. Rynek 1, 35-064 Rzeszów, z prośbą o powiadomienie stron postępowania w trybie art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Środowiska
2. Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie
4. ŚR.IV a/a

100