Załącznik do decyzji znak ROS.6220.21.2022 z dnia 11.04.2023r.

**Charakterystyka przedsięwzięcia**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest analiza przedsięwzięcia pn.: „ **Budowa mostu na rzece Wisłok wraz z budową dojazdów do mostu na terenie gminy Boguchwała i Miasta Rzeszów ”.**

Przedsięwzięcie jest planowane w południowo - wschodniej części gminy Boguchwała oraz w południowo - zachodniej części Miasta Rzeszów, w sąsiedztwie terenów zielonych, nieużytków, pól uprawnych i lokalnie terenów rolno - przemysłowych (strefa ekonomiczna) oraz nielicznych zabudowań mieszkalnych.

Początek projektowanej inwestycji znajduje się na terenie Miasta Rzeszowa i rozpoczynać będzie się trzywlotowym skrzyżowaniem typu rondo o średnicy ok. 30 m z planowaną drogą na terenie Miasta Rzeszowa, a następnie na długości ok. 465 m droga będzie stanowiła dowiązanie do planowanej drogi na terenie miasta Boguchwała.

W ramach inwestycji zostanie wybudowany obiekt mostowy łączący miasto Rzeszów z miastem Boguchwała. Obiekt mostowy zlokalizowany będzie w odległości ok. 20 m na południe od istniejącej kładki dla pieszych. Nowy odcinek drogi wraz z mostem na długości ok. 465 m będzie biegł w całości nowym śladem, odcinkowo wzdłuż drogi istniejącej (ul. Akacjowej, miasta Boguchwała).

Nowoprojektowany most będzie obiektem trójprzęsłowym o schemacie statycznym belki ciągłej – jedno przęsło nad korytem rzeki i po jednym nad strefą zalewową. Przewiduje się, iż minimalna rozpiętość obiektu mostowego wynosiła będzie ok. 105 m, rozstaw podpór nad terenem zalewowym min. 27 m, a nad korytem rzeki min. 51 m. Projektowane podpory pośrednie (filary) obiektu mostowego posadowione będą na fundamentach pośrednich w postaci pali poza korytem rzeki, a kąt skrzyżowania osi mostu z osią rzeki wynosił będzie 90°. Szerokość dostępna dla zwierząt będzie wynosić ok. 34 m, a wysokość przestrzeni dostępnej dla zwierząt wynosić będzie ok. 5 m.

Szerokość rzeki (koryta głównego w przekroju mostowym) na przedmiotowym odcinku wynosi ok. 45 m. Powierzchnie zalewowe porośnięte są przede wszystkim roślinnością trawiastą i pojedynczymi krzewami. Inwestor przewiduje wykonanie ubezpieczenia stopy skarpy brzegów rzeki Wisłok na długości ok. 200 m w postaci opasek faszynowo-kamiennych oraz umocnienia skarpy brzegu prawego i lewego powyżej opaski (na całej jej długości) do wysokości odpowiadającej rzędnej przepływu wody dwuletniej.

Dojazdy do mostu będą spełniać wymagania drogi klasy technicznej „Z”. Na dojazdach do mostu oraz na moście planuje się przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu (2 x 3,5 m) oraz ścieżkę rowerową po jednej stronie jezdni oraz chodnik po drugiej stronie jezdni. Przy realizacji inwestycji zachodzi potrzeba wycinki drzew (ok. 130 szt.) i krzewów.

Dla projektowanej drogi założono następujące parametry techniczne:

- kategoria drogi „powiatowa”,

- klasa techniczna drogi „Z” (droga zbiorcza);
- prędkość projektowa: Vp=50 km/h;
- kategoria ruchu KR 3;
- obciążenie ruchem: 115 kN/oś;
- przekrój uliczny – 1/2;
- ilość jezdni: 1;
- szerokość jezdni - 7,0m (2 pasy ruchu);
- szerokość pasa ruchu 3,50 m + ewentualne poszerzenia na łukach poziomych o R≥200m (40/R);
- ścieżka rowerowa jednostronna asfaltowa: dwukierunkowa, szerokość min. 2,0÷2,5 m;
- chodnik jednostronny z kostki betonowej o szerokości min. 2,0÷2,5 m przy jezdni;
- budowa kanalizacji deszczowej;
- pobocza za chodnikami lub ścieżkami: min 0.3 m;
- skrzyżowania: rondo,;
- szerokość w liniach rozgraniczających: co najmniej 20 m.

Celem projektowanej inwestycji jest wykonanie mostu łączącego gminę Boguchwała z miastem Rzeszów, stanowiący alternatywne połączenie komunikacyjne. Planuje się również budowę i rozbudowę dojazdów do mostu. Dojazdy będą spełniać wymagania jak dla drogi klasy technicznej „Z”. Na dojazdach do mostu oraz na moście planuje się przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu (2x 3,5 m) oraz ścieżkę rowerową po jednej stronie jezdni oraz chodnik po drugiej stronie jezdni o szerokości minimum 2,5 m. Objęcie planowaną inwestycją dojazdów do obiektów ma na celu połączenie planowanej do budowy drogi na terenie gminy Boguchwała oraz planowanej do budowy drogi na terenie Rzeszowa. Po wybudowaniu drogi przez Miasto Rzeszów, przedmiotowa sieć dróg będzie stanowiła połączenie z planowaną do budowy drogą na terenie gminy Lubenia. Rezultatem wykonania zamierzenia inwestycyjnego jest poprawa bezpieczeństwa i komfortu wszystkich użytkowników drogi.

Zakres planowanych robót przy planowanej inwestycji:

- budowę nowego mostu na rzece Wisłok;
- budowę dojazdu do mostu od strony Boguchwały o długości około 265 m;
- budowę dojazdu do mostu od strony Rzeszowa o długości około 200 m;
- budowę skrzyżowania typu rondo na terenie miasta Rzeszów.

Planowany zakres prac przy budowie mostu:

- wykonanie wykopów pod fundament obiektu,
- wykonanie fundamentu dla obiektu,
- wykonanie konstrukcji podpór obiektu,
- wykonanie konstrukcji nośnej (przęsła/przęseł),
- wykonanie izolacji (podpór, przęseł, itp.),

- wykonanie zasypki inżynierskiej obiektu,
- wykonanie warstw konstrukcji drogi oraz nawierzchni na obiekcie oraz elementów wyposażenia,
- wykonanie zabezpieczeń antykorozyjnych elementów konstrukcyjnych obiektów,
- wykonanie reprofilacji terenu na wlocie i wylocie obiektu,
- wykonanie umocnień koryt cieków.

Przewidziano budowę nowego mostu, posiadającego normatywną jezdnię i wyposażonego w normatywny chodnik i ścieżkę rowerową oraz spełniające parametry światła, wymagane dla przepływu wód miarodajnych Q0,5%, a także spełniające wymóg nośności minimum dla klasy II zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

Zakres prac dojazdu od strony Boguchwały:
- zdjęcie warstwy humusu,
- wykonanie wykopów i nasypów,
- wykonanie wzmocnień podłoża pod konstrukcję jezdni i nasypy,
- wykonanie odwodnienia drogi (rowy, ścieki, kanalizacja) wraz z wylotami do odbiorników i urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe,
- wykonanie odcinków drenaży,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni dróg (warstwy ścieralne, wiążące, górna warstwa podbudowy zasadniczej, dolna warstwa podbudowy zasadniczej, podbudowa pomocnicza, warstwa mrozoochronna, warstwa ulepszonego podłoża,
- wykonanie z jednej strony jezdni chodnika dla pieszych,
- wykonanie z drugiej strony jezdni ścieżki rowerowej,
- wykonanie oznakowania dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w tym zabezpieczenie ruchu pieszych i zabezpieczenie ruchu pojazdów barierami ochronnymi,
- wykonanie zabezpieczenia umocnienia skarp m.in. na terenach szczególnego zagrożenia powodzią, poboczy i rowów,
- wykonanie uzupełnień istniejących nasypów drogi powiatowej do stanu projektowanego,
- wykonanie i odtworzenie rozkopów w obrębie projektowanych podpór obiektu mostowego,
- wykonanie umocnień stożków nasypu,
- wykonanie nasadzeń zieleni drogowej,
- uporządkowanie terenu.

Zakres prac dojazdu od strony Rzeszowa:
- wytyczenie przebiegu przedmiotowego odcinka drogi,
- zdjęcie warstwy humusu,

- wykonanie wykopów i nasypów,
- wykonanie wzmocnień podłoża pod konstrukcję jezdni i nasypy,
- wykonanie odwodnienia drogi (rowy, ścieki, kanalizacja) wraz z wylotami do odbiorników i urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe,
- wykonanie odcinków drenaży,
- wykonanie skrzyżowania typu rondo,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni dróg (warstwy ścieralne, wiążące, górna warstwa podbudowy zasadniczej, dolna warstwa podbudowy zasadniczej, podbudowa pomocnicza, warstwa mrozoochronna, warstwa ulepszonego podłoża,
- wykonanie z jednej strony jezdni chodnika dla pieszych,
- wykonanie z drugiej strony jezdni ścieżki rowerowej,
- wykonanie oznakowania dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w tym zabezpieczenie ruchu pieszych i zabezpieczenie ruchu pojazdów barierami ochronnymi,
- wykonanie zabezpieczenia umocnienia skarp m.in. na terenach szczególnego zagrożenia powodzią, poboczy i rowów,
- wykonanie uzupełnień istniejących nasypów drogi powiatowej do stanu projektowanego,
- wykonanie i odtworzenie rozkopów w obrębie projektowanych podpór obiektu mostowego,
- wykonanie umocnień stożków nasypu,
- wykonanie nasadzeń zieleni drogowej,
- uporządkowanie terenu.

Inwestor przewiduje wykonanie ubezpieczenia stopy skarpy brzegów rzeki Wisłok na długości około 200 m w postaci opasek faszynowo-kamiennych oraz umocnienia skarpy brzegu prawego i lewego powyżej opaski (na całej jej długości) do wysokości odpowiadającej rzędnej przepływu wody dwuletniej Q50% + 0,50m z narzutu z kamienia naturalnego zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez RZGW w Krakowie, Zarząd Zlewni Wisłoki i Wisłoka z siedzibą w Rzeszowie. Powyższe warunki zostały uzgodnione na etapie uzyskiwania poprzedniej decyzji środowiskowej, otrzymanej na potrzeby stworzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia „*Zwiększenie potencjału rozwojowego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez budowę i rozbudowę dróg wraz z budową mostu na rzece Wisłok, łączących miasto Rzeszów z Gminą Boguchwała i Gminą Lubenia w powiecie rzeszowskim*".

Obiekty inżynierskie

Wszystkie prace związane z wykonaniem obiektem mostowym oraz prace związane z umocnieniem skarp rzeki Wisłok oraz stopy skarpy zostały uzgodnione z RZGW decyzją znak: NZR-732/R/04/2016 z dnia 10.02.2016 r. W obecnym stanie z cennym ekosystemem sąsiaduje kładka dla pieszych jaki i droga wzdłuż której zostanie poprowadzony planowany dojazd od strony Boguchwały. Dowodzi to, że

funkcjonowanie obszaru Natura 2000 nie jest i nie będzie zagrożone. Podczas wykonywania prac związanych z ww. mostem może wystąpić chwilowy wzrost zmętnienia wody. Mając na uwadze skalę powyższych prac oddziaływanie w postaci zmętnienia wód powierzchniowych będzie oddziaływaniem krótkotrwałym, które szybko powróci do stanu pierwotnego. Zaznaczyć w tym miejscu należy że długość przewidzianego do umocnienia odcinka skarp i stopy skarpy w odniesieniu do długości całej rzeki jest pomijalnie mała i w żadnej fazie nie oddziałuje negatywnie na realizację celów środowiskowych określonych dla wód zlewni jednolitej części wód (zarówno powierzchniowych jak i podziemnych) na terenie, których jest położone i nie będzie stanowiło żadnego zagrożenia dla realizacji tych celów.

Planowana koncepcja mostu nie spowoduje zakłócenia przepływu wód powodziowych. Podpory planowanego obiektu zlokalizowane będą poza korytem głównym rzeki Wisłok Obiekt będzie pełnił funkcję dolnego przejścia dla dużych, średnich i małych zwierząt.

W przekroju normalnym na odcinkach projektowanych dojazdów do obiektów oraz na odcinku łączącym obiekty mostowe droga powiatowa posiadać będzie jezdnię szerokości 7,00 m. Na projektowanym do przebudowy odcinku po jednej stronie przewidziano chodnik o szerokości min. 2,50 m, a po drugiej stronie ścieżkę rowerową o szerokości min. 2,50 m.

Chodnik posiadać będzie nawierzchnię z kostki brukowej betonowej, zaś ścieżka rowerowa będzie mieć nawierzchnię asfaltową. Dodatkowo na całym odcinku przeprowadzona będzie renowacja istniejącego systemu odwodnienia drogi, który przewiduje oprócz właściwego zastosowania spadków poprzecznych i spadku podłużnego także zmianę sytuacyjno – wysokościową istniejących rowów przydrożnych, wraz z wykonaniem ich umocnień przy wylotach do koryta rzeki Wisłok.

Podstawowe minimalne zakładane parametry planowanego mostu:

- długość całkowita mostu – Lc = 110,70 m,
- szerokości użytkowe na obiekcie – 2,50 m + 2 x 3,50 m + 2,50 m (ścieżka rowerowa + jezdnia + chodnik dla pieszych)

Na obecnym etapie przygotowania do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia Inwestor nie jest w stanie dokładnie podać światła mostu. Światło obiektu zostanie określone na etapie opracowania dokumentacji projektowej i zostanie obliczone tak, aby zapewnić swobodny przepływ wody. Ze względu na brak opracowanej dokumentacji projektowej nie można wskazać dokładnych rozwiązań projektowych zastosowanych na przedmiotowym obiekcie. Ustrój nośny mostu planuje się wykonać jako konstrukcję trzyprzęsłową żelbetową. Planuje się zastosowanie prefabrykatów w jak największym zakresie. Całość obiektu, zarówno podpory jak i fundament, wykonane zostaną jako konstrukcja żelbetowa.

Most posiadać będzie typową nawierzchnię bitumiczną, ułożoną na izolacji z papy zgrzewalnej. Chodnik stanowić będą kapy żelbetowe, wyniesione ponad jezdnię obiektu o nawierzchni poliuretanowo–epoksydowej, które zostaną zamknięte na

krawędziach gzymsami prefabrykowanymi, a od strony jezdni krawężnikami kamiennymi. Obiekt mostowy posiadać będzie na końcach płyty przejściowe, a odwodnienie przewidziano powierzchniowe za pomocą zamontowanych wpustów oraz projektowanych spadków poprzecznych i spadku podłużnego niwelety obiektów.

Dla mostu przewidziano spadek daszkowy jezdni i = 2,0%, spadek poprzeczny chodnika oraz ścieżki rowerowej w kierunku jezdni. Spadek podłużny obiektu przewidziano nie mniejszy niż i = 0,5%.

Ze względu na lokalizacją Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Natura 2000 planuje się zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie przestrzeni pod obiektem mostowym do pełnienia funkcji przejść dla dużych, średnich i małych zwierząt.

Istotny wpływ na intensywność wykorzystywania przejść będzie miała harmonizacja z otoczeniem polegająca na minimalizacji efektu „obcego elementu", dlatego powierzchnia suchych półek powinna być wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Strefy łączące powierzchnię przejścia z otoczeniem porośnięte roślinnością osłonowo – naprowadzającą, które będą spełniać funkcje izolacji powierzchni przejścia przed emisjami komunikacyjnymi, osłaniania elementów konstrukcji przejść oraz zachęcania zwierząt do penetrowania obszaru przejścia oraz jego otoczenia.

Teren wokół obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt (strefa dojść) zostanie zagospodarowany w taki sposób, aby jego powierzchnia sprzyjała migracjom poprzez np. obsianie mieszanką traw, wykonanie nasadzeń drzew i krzewów. W sąsiedztwie przejść dla zwierząt po obydwu stronach drogi i po obydwu stronach przejścia (gdzie jest to możliwe) zostaną rozmieszczone karpy korzeniowe, kłody i kamienie, które będą pełnić funkcję osłon dla zwierząt. Półki zostaną w pełni połączone z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie wszystkich gatunków zwierząt małych i dużych. Końcowe odcinki półek będą posiadać przebieg bez gwałtownych załamań (w pionie i poziomie).

Wyburzenia

Inwestycja w obu rozpatrywanych wariantach nie powoduje konieczności wyburzeń budynków mieszkalnych.

Odwodnienie

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą przez system spadków poprzecznych i podłużnych wraz z odcinkami ścieków oraz kanałami deszczowymi (w postaci zorganizowanych układów kanałowych – kanalizacji deszczowej). Teren przedsięwzięcia odwadniany będzie powierzchniowo, ze sprowadzeniem wód do kanalizacji deszczowej i istniejących cieków w rejonie planowanego zainwestowania. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę kanalizacji deszczowej wraz z układami oczyszczającymi wody opadowe i roztopowe.

Zebrane wody opadowe z całego terenu przedsięwzięcia zostaną odprowadzone do istniejących, przecinanych cieków (rowy melioracyjne, drogowe) i istniejących

układów kanalizacji deszczowej.
Przewiduje się oczyszczenie wód opadowych i roztopowych w układach oczyszczających w postaci rozwiązania zintegrowanego – osadnik z opcją perspektywicznego montażu panelu lamelowego (umożliwiającego ewentualne usuwanie substancji ropopochodnych), przed właściwym zrzutem tych wód do docelowych odbiorników. Istniejące odcinki kanalizacji deszczowej zostaną zlikwidowane lub zaadaptowane do nowych warunków wysokościowych.

Oświetlenie

Lokalnie przewidziano oświetlenie uliczne w obrębie skrzyżowania typu rondo. Oświetlenie to zapewni spełnienie wymagań dotyczących natężenia oświetlenia jezdni, ścieżek rowerowych, chodników i ciągów pieszo–rowerowych.

Kolizje z sieciami istniejącymi

Ze względu na położenie drogi objętej przedsięwzięciem w rejonie zabudowy w ramach przedsięwzięcia niezbędna będzie przebudowa lub zabezpieczenie sieci kolidujących z przyjętymi rozwiązaniami. Poniżej opisano elementy związane z poszczególnymi sieciami.

Gazociągi

W rejonie inwestycji zlokalizowane są gazociągi niskiego i średniego ciśnienia. Gazociągi wysokiego ciśnienia nie występują. W związku z planowanym zagospodarowaniem terenu nastąpi zmniejszenie przykrycia rurociągów, lokalnie odkrycie ich bądź zwiększenie przykrycia i jednocześnie zwiększenie obciążeń działających na sieć. Ponadto wystąpią nienormatywne bądź kolizyjne skrzyżowania bądź zbliżenia do istniejących i projektowanych sieci uzbrojenia terenu.

Konieczne będzie w związku z tym przełożenie sieci tak, aby ich lokalizacja nie stwarzała zagrożenia rozszczelnieniem, była zgodna z obowiązującymi rozporządzeniami i wytycznymi dotyczącymi sieci gazowych i ich usytuowania oraz warunkami eksploatacyjnymi Zarządcy sieci.

Energetyka

Może wystąpić potrzeba realizacji robót dla uniknięcia kolizji z tymi sieciami. Roboty nie będą związane ze zmianą przebiegu trasy tych sieci.

Przy realizacji inwestycji drogowej zachodzi potrzeba wycinki drzew i krzewów. Na obecnym etapie przygotowania do realizacji przedmiotowej inwestycji nie można jednoznacznie wskazać ilości drzew przeznaczonych do wycinki. Drzewa i krzewy zostaną wycięte jedynie w niezbędnym zakresie oraz ograniczone do minimum.

Emisja substancji zanieczyszczających do powietrza oraz emisja hałasu podczas prowadzenia prac budowlanych, która będzie spowodowana pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących materiały budowlane, nie może zostać wyeliminowana, będzie miała charakter krótkotrwały i odwracalny. Uciążliwości dla terenów sąsiednich związane z występowaniem hałasu, wibracji, emisji do powietrza i pyłu, będą mieć charakter przejściowy, ustępujący wraz z przesuwaniem się frontu robót. Prace

realizacyjne w sąsiedztwie terenów chronionych pod względem akustycznym będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej.

Planuje się wprowadzenie rozwiązań mających na celu ograniczenie emisji do powietrza poprzez m. in.: w przypadku konieczności magazynowania materiałów sypkich, będą ono przykrywane, ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na równinnym terenie. Najbliższe sąsiedztwo przedmiotowej inwestycji stanowią pola oraz łąki. Najbliżej położony budynek znajduje się w odległości ok. 350 m od początku inwestycji na terenie Rzeszowa oraz ponad 100 m od końca inwestycji na terenie Boguchwały. Jest to zabudowa zagrodowa oraz mieszkaniowo-usługowa, dla których dopuszczalny poziom hałasu wynosi 65 dB w porze dziennej i 56 dB w nocy, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w Środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Najbliższe sąsiedztwo tereny stanowią także tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, dla których zgodnie z ww. rozporządzeniem dopuszczalny poziom hałasu wynosi 65 dB w porze dziennej i 56 dB w nocy (w przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy).

Przedsięwzięcie opisane w karcie informacyjnej ma za zadanie stworzyć w przyszłości alternatywny dojazd do miasta Rzeszowa i połączyć gminę Boguchwałą z Miastem Rzeszów.

Średnie natężenie ruchu na przedmiotowej drodze wynosić będzie ok. 1850 poj./dobę dla roku 2027, z 2% udziałem pojazdów ciężkich. Zgodnie z dokumentacją, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu drogowego przewiduje się, iż w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia, dotrzymane zostaną dopuszczalne normy poziomu hałasu na terenach chronionych pod względem akustycznym. Eksploatacja przedmiotowego układu drogowego, nie będzie wiązała się ze znaczącą emisją zanieczyszczeń do powietrza.

Powstające odpady będą odpadami typowymi dla tego typu przedsięwzięć i będą zagospodarowywane zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.) Będą one selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach, w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu się w środowisku i odbierane przez uprawnionego odbiorcę w celu ich odzysku lub unieszkodliwiania.

Zaplecze budowy będzie zlokalizowane na terenach utwardzonych. Miejsca składowania materiałów i paliw oraz miejsca postoju pojazdów, maszyn i urządzeń będą uszczelnione. Podczas prowadzonych prac stosowane będą sprawne maszyn i sprzęt budowlany. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, ścieki bytowe z zaplecza budowy będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych i wywożone regularnie do najbliższej oczyszczalni.

Jedyna ingerencja w obszar Natura 2000 Wisłok Środkowy z Dopływami będzie wiązała się z wykonaniem w korycie rzeki Wisłok dwóch tymczasowych podpór. Podpory tymczasowe wykonanie będą z żelbetowych lub stalowych elementów prefabrykowanych i rozebrane zostaną niezwłocznie po wykonaniu konstrukcji nośnej

przęsła. Pozostałe elementy wyposażenia przęsła obiektu zostaną wykonane bez pomocy podpór tymczasowych. Teren oraz podłoże po podporach tymczasowych zostanie przywrócone do stanu z przed budowy.

W trakcie prac zachowana zostanie szczególna ostrożność w celu nie dopuszczenia do zanieczyszczenia rzeki pyłem, płynami, ściekami, elementami konstrukcji stalowych i innymi materiałami budowlanymi. W razie potrzeby zastosowane zostaną osłony/konstrukcje itp. zapobiegające przedostawaniu się ww. zanieczyszczeń do rzeki. Umocnienia będą wykonane wyłącznie ze stanowisk brzegowych z wykorzystaniem materiałów naturalnych.

Prace w korycie rzeki Wisłok będą wykonywanie połówkowo, najpierw na jednym brzegu, następnie na drugim oraz wszystkie prace z użyciem sprzętu mechanicznego, ingerujące w koryto potoku będą realizowane ze stanowisk brzegowych.

Prace planowane do wykonania w obrębie rowów melioracyjnych polegające na oczyszczeniu nanosów i zieleni, ich udrożnieniu oraz odcinkowej korekcie przebiegu, będą wykonane pod nadzorem przyrodniczym - herpetologicznym.

Wody opadowe i roztopowe z drogi odprowadzane będą przez system spadków poprzecznych i podłużnych do ścieków i wpustów. Dalej wody zostaną odprowadzone do projektowanych systemów odwodnienia. Każdy wpust będzie wyposażony w kratę oraz osadnik, które zabezpieczą przed pojawieniem się w odprowadzanych wodach odpadów oraz zanieczyszczeń pływających oraz zapewnią oczyszczenie wód opadowo roztopowych. Ponadto przewiduje się wykonanie układów oczyszczania wód opadowych i roztopowych w postaci rozwiązania zintegrowanego — osadnik z opcją perspektywicznego montażu panelu lamelowego.

Biorąc pod uwagę charakter przedmiotowego układu drogowego przyjęto, że wartości stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi, będą spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 r. poz. 1311).

Celem ochrony obszaru jest zachowanie naturalnego charakteru koryt rzecznych – niezbędnego dla utrzymania chronionej ichtiofauny – wraz z towarzyszącymi rzece siedliskami grądów i łęgów. Istotne jest również utrzymanie cennych przyrodniczo kompleksów łąkowych.

Jak wynika z Raportu oddziaływania na środowisko dla zadania „Zwiększenie potencjału rozwojowego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez budowę i rozbudowę dróg wraz z budową mostu na rzece Wisłok, łączących Miasto Rzeszów z Gminą Boguchwała i Gminą Lubenia w powiecie rzeszowskim”, który odnosił się do terenu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, w zakresie dotyczącym szaty roślinnej, od początku inwestycji do brzegu rzeki Wisłok po stronie Miasta Rzeszów: planowana inwestycja zaczyna się w polach uprawnych, gdzie najczęściej dominującymi chwastami polnymi są przymiotno białe *Erigeron annus,* maruna bezwonna

*Tripleurospermum inodorum*, jasnota różowa *Lamium amplexicaule*. Nad Wisłokiem po stronie Miasta Rzeszów występują zarośla z *Salicetum albo-fragilis*, wierzbą białą *Salix alba*, kruchą *Salix fragilis*, wierzbą purpurową *Salix purpurea*, wierzbą migdałową *Salix amygdalina*, wierzbą wiciową *Salix viminalis*, czeremchą zwyczajną *Prunus padus,* trzmieliną zwyczajną *Euonymus europaea*, olchą czarną *Alnus glutinosa*, topolą kanadyjską *Populus canadensis*, robinią akacjową *Robinia pseudoacacia*. W runie znajdują się: pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, jeżyna popielica *Rubus caesius,* klon jesionolistny *Acer negundo*, kielisznik zaroślowy *Calystegia sepium,* wierzba purpurowa *Salix purpurea,* mozga trzcinowata *Phalaris arundinacea*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, malina właściwa *Rubus idaeus,* podrost olchy czarnej *Alnus glutinosa*, dziki bez czarny *Sambucus nigra,* wierzba iwa *Salix caprea,* czeremcha zwyczajna *Padus serotina*, nawłoć późna *Solidago gigantea,* bylica pospolita *Artemisia vulgaris*, jeżyna popielica *Rubus caesius*, wrotycz pospolity *Tanacetum vulgare*. Od brzegu rzeki Wisłok po stronie Gminy Boguchwała trasa drogi przechodzi przez zarośla wierzbowe Salici - Populetum z wierzbą kruchą *Salix fragilis*, topolą osika *Populus tremula*, czeremchą zwyczajną *Prunus avium*, wierzbą purpurową *Salix purpurea*. W runie gajowiec żółty *Galeobdolon luteum*, jeżyna popielica *Rubus caesius,* przytulia czepna *Galium aparine,* pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*. Na brzegach Wisłoka stwierdzono szuwar *Phalaridetum arundinaceae* z mozgą trzcinowatą *Phalaris arundinacea*, pokrzywą zwyczajną *Urtica dioica,* manna jadalna *Glyceria fluitans*.

**GMINA BOGUCHWAŁA**
ul. Suszyckich 33, 36-040 Boguchwała
NIP: 517-00-36-465, REGON: 690582000

Z up. BURMISTRZA

Bogdan Sierpiński
Kierownik Referatu
Ochrony Środowiska
/podpisano elektronicznie/