



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOŚ.4200.4.2017.JG.43

Rzeszów, dnia 19 października 2017 r.

DECYZJA

Działając na podstawie

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257);
- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 6, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 12 maja 2017 r. Zarządu Województwa Podkarpackiego, w imieniu którego występuje Pan Marcin Szeremeta, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 Naklik – Leżajsk – Łańcut – Szklary w m. Łańcut i Wola Dalsza wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych” w ramach zadania pn.: „Budowa DW 877 – łącznik pomiędzy autostradą A4 i DK 94” oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) karty informacyjnej przedsięwzięcia z uzupełnieniami,
- 2) mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 3) wypisów z rejestru gruntów, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie ono oddziaływać,
- 4) poświadczonych przez właściwy organ kopii map ewidencyjnych, obejmujących teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz teren, na który będzie ono oddziaływać;

orzekam

I. STWIERDZAM brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 Naklik – Leżajsk – Łańcut – Szklary w m. Łańcut i Wola Dalsza wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych” w ramach zadania pn.: „Budowa DW 877 – łącznik pomiędzy autostradą A4 i DK 94”, o ile będą spełnione następujące warunki:

1. Prowadząc prace budowlane należy zapewnić oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, w tym wyznaczyć miejsca zapleczy socjalnych budowy, składowisk materiałów i odpadów (w tym ziemi), miejsc postoju samochodów i maszyn budowlanych, oraz dróg do obsługi budowy na terenach obecnie przekształconych, w tym zajętych przez drogi. W celu uniknięcia przedostania się zanieczyszczeń do wód należy wykluczyć lokalizację zapleczy budowlanych, składowisk materiałów, miejsc naprawy oraz tankowania pojazdów budowlanych w odległości minimum 100 m od koryt cieków/starorzecza, oraz obszarami narażonymi na zalewanie przy wystąpieniu wyższych stanów wód, obszarami podmokłymi, miejscami okresowej stagnacji wód.

2. Wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum i przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem 1 marca – 15 października. W przypadku zaistnienia konieczności dokonania wycinki pojedynczych drzew w ww. okresie lęgowym, możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa, że dane drzewo nie jest wykorzystywane przez ptaki jako miejsce gniazdowania, jak również że wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. Jednocześnie wycinka drzew starych, dziuplastych, powinna zostać poprzedzona kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów (w tym porostów). W razie stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia pni drzew przez zwierzęta lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.
3. Znajdujące się w obrębie placu budowy drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki, należy odpowiednio zabezpieczyć na czas wykonywania prac budowlanych poprzez wygradzenie powierzchni zlokalizowanej w odległości minimum 1 m od pnia drzewa. (przy drzewach dojrzałych teren ogrodzony powinien obejmować powierzchnię min. równą rzutowi korony). W sytuacji, gdy ww. sposób zabezpieczenia pni będzie niemożliwy do zrealizowania, zostanie zastosowane odeskowanie pni, poprzedzone owinięciem pni np. matami słomianymi lub trzcinowymi. Deski będą przylegać do pnia możliwie jak największą powierzchnią. Osłona z desek wokół całego pnia o wys. nie mniejszej niż 150 cm, powinna być umieszczona tak, aby dolna część desek opierała się na podłożu. W razie potrzeby należy chronić także korony drzew poprzez podwiązywanie gałęzi narażonych na uszkodzenia, wykonywanie dodatkowych osłon oraz wykonanie cięć redukujących rozmiary korony. Zabezpieczając drzewa w ww. sposób nie należy stosować gwoździ. W przypadku uszkodzenia korzenia lub gałęzi usunięcie powstałych szkód należy zlecić specjalistycznej firmie ogrodniczej. Nie wolno obcinać korzeni szkieletowych, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć odpowiednimi preparatami grzybobójczymi.
4. W obrębie korzeni i koron zabronione jest składowanie materiałów budowlanych. Nie można zmieniać poziomu gruntu przy pniach drzew, szczególnie dotyczy to podsypywania prowadzącego do obumierania drzew.
5. Konieczne do wykonania wykopy budowlane bezpośrednio przy drzewach należy wykonywać ręcznie, w odległości nie mniejszej niż 2 m od pnia. Podczas wykonywania takich wykopów należy zwrócić szczególną uwagę, aby nie spowodować mechanicznego uszkodzenia korzeni lub ich przesuszenia. Wykopy w pobliżu drzew należy niezwłocznie zasypywać, szczególnie podczas upałów prace powinno się prowadzić odcinkami, aby skrócić do minimum okres narażenia korzeni na utratę wilgoci. Przy wykonaniu głębokich wykopów należy zakładać ekrany zabezpieczające, zgodnie z zasadami pielęgnacji drzew. W bezpośrednim sąsiedztwie drzew nie wolno przechowywać maszyn i urządzeń budowlanych. Dojazdy należy zorganizować tak, aby samochody nie niszczyły koron drzew i nie uszkadzały ich kory na pniach.
6. Usunięcie pokrywy roślinnej a następnie odhumusowanie należy poprzedzić kontrolą terenu przeprowadzoną przez zespół nadzoru przyrodniczego (ornitologa, entomologa, herpetologa), pozwalającą na wykluczenie ewentualnego, bezpośredniego negatywnego wpływu prac ziemnych na zwierzęta, w tym na ptaki zakładające gniazda na ziemi. W razie stwierdzenia występowania miejsc rozrodu lub lęgu chronionych gatunków, należy podjąć odpowiednie działania np. wstrzymać prace ziemne do momentu opuszczenia miejsc rozrodu lub lęgu, lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt. W rejonie ww. miejsc należy maksymalnie zawęzić pas budowy, maksymalnie skrócić czas realizacji robót, nie wykraczać z robotami, zwłaszcza przy użyciu ciężkiego sprzętu za linie placu budowy.
7. Odhumusowanie terenu planowanej inwestycji należy prowadzić od środka terenu ku jego brzegom.
8. Zdjętą wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi należy magazynować na placu budowy w sposób uporządkowany (pryzmy) i zabezpieczony, celem wykorzystania jej np. do

urządzenia terenów zieleni przydrożnej czy umacniania skarp lub podczas prac wykończeniowych.

9. Prace związane z realizacją inwestycji należy prowadzić w porze dziennej, w tym należy je tak zaplanować, aby nie wymagały używania na placu budowy sztucznego oświetlenia o dużym natężeniu (ograniczenie takie nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, nie pozwalającej na ich przerwanie).

10. Powstałe na placu budowy głębokie wykopły ze stagnującą wodą, głębokie koleiny inne zagłębienia, w których możliwe jest gromadzenie wody i powstanie potencjalnych siedlisk płazów należy niezwłocznie likwidować. Likwidację takich miejsc należy poprzedzić kontrolą pod kątem obecności w nich płazów i innych drobnych zwierząt. Odłowione zwierzęta należy przenieść w odpowiednie danemu gatunkowi siedlisko (na odległości nie dalszą niż możliwości migracyjne danego gatunku). Zasypywanie osuszonych wykopów, kolein, itp. należy wykonać bezpośrednio po odłowieniu zwierząt. Wszystkie czynności związane z likwidacją zbiorników wodnych, zastoisk wodnych i innych miejsc, w których stwierdzono obecność płazów należy wykonywać pod nadzorem herpetologa należącego do zespołu nadzoru przyrodniczego, który wyznaczy szczegółowy harmonogram prac związanych z osuszaniem i ostateczną likwidacją miejsc stanowiących siedliska (również potencjalne) płazów.

11. W celu ograniczenia do minimum możliwości przedostania się płazów i innych małych zwierząt na teren budowy, w miejscach zastoisk wody, wykopów, w rejonie przeznaczonych do likwidacji zbiorników wodnych (staw w km ok. 1+800) oraz innych miejsc, które stanowią lub mogą stanowić miejsca atrakcyjne do rozrodu płazów, oraz w miejscach stwierdzonych migracji wykonane zostaną tymczasowe płotki ochronne. Szczegółowa lokalizacja, jak i długość płotków tymczasowych zostanie ustalona z udziałem nadzoru przyrodniczego.

12. Tymczasowe ogrodzenie ochronne wykonane zostanie z folii, geowłókniny lub siatki PCV (o oczkach mniejszych niż 0,5 cm) o wysokości min. 40 cm nad powierzchnię terenu. Ogrodzenie zostanie wkopane w ziemię na głębokość min. 10 cm. Górna część ogrodzenia (o dł. min. 5 cm) będzie odgięta pod kątem 45-90° na zewnątrz drogi w kierunku otaczającego terenu; skrajne odcinki ogrodzenia, będą przebiegać możliwie pod kątem prostym od terenu objętego robotami i wyprofilowane będą w kształt litery „U”.

13. Wzdłuż tymczasowego ogrodzenia ochronnego rozmieszczone zostaną pułapki łowne (pojemniki o wysokości ok. 30-40 cm, szerokości otworu ok. 30 cm wkopane równo z gruntem, z perforowanym dnem, wyłożonym patykami i liśćmi oraz umieszczonym materiałem osłaniającym przed słońcem). Pułapki zostaną wykonane w sposób umożliwiający wyjście małym ssakom. Pułapki łowne należy umieścić blisko ogrodzenia tak aby do niego przylegały. Rozmieszczenie i zagęszczenie pułapek łownych określi herpetolog z nadzoru przyrodniczego.

14. W przypadku montażu ogrodzenia wykonanego z folii, czy geowłókniny należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łączy sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Ogrodzenia należy regularnie sprawdzać pod kątem uszkodzeń, szczelności. Wszystkie wykryte usterki w ogrodzeniu będą bezzwłocznie usuwane. Również pułapki łowne będą regularnie kontrolowane (minimum dwa razy dziennie), a płazy i inne zwierzęta które wpadną do nich niezwłocznie uwalniane. Odłów zwierząt, jak i ich przeniesienie do odpowiedniego siedliska prowadzone będą pod nadzorem herpetologa.

15. W zależności od harmonogramu prac, płotki tymczasowe należy wykonać przed rozpoczęciem migracji jesiennych lub wiosennych. Montaż ogrodzeń należy wykonać przy udziale herpetologa będącego członkiem nadzoru przyrodniczego.

16. Demontaż ogrodzeń tymczasowych należy przeprowadzić po zakończeniu robót budowlanych oraz wykonaniu i odbiorze stałych ogrodzeń herpetologicznych ochronno – naprowadzających.

17. Należy zapewnić możliwość migracji zwierząt po obu stronach projektowanej sieci dróg poprzez przystosowanie do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt następujących obiektów inżynierskich:

Oznaczenie obiektu	Konstrukcja	Przyjęte światło przepustu		Min. szerokość pólek dla zwierząt	Współczynnik względnej ciasnoty	Zagospodarowanie przestrzeni przejścia, najść	Ogrodzenia ochronno – naprowadzające	Funkcjonalność
		B [m]	H [m]	[m]				
P2	Skrzynka prefabrykowana żelbetowa	1,5	1,3	-	0,13	Pokrycie powierzchni dna humusem o dużych zdolnościach retencjonowania wody o grubości min. 20 cm; wypłaszczenie strefy najść na odcinku min. 3 m o nachyleniu min. 1:3	Obustronne, km od ok. 1+114 do ok. 1+346 str. prawa i ok. 1 +357 str. lewa	Przejście suche dla zwierząt
P3	Skrzynka prefabrykowana żelbetowa	3,0	1,6	2 x 1,0	0,34	Półki – kamień obsypany humusem, połączone z przylegającym terenem	-	Przepust z funkcją przejścia dla zwierząt
P4	Skrzynka prefabrykowana żelbetowa	3,5	1,6	2 x 1,2	0,28	Półki – kamień obsypany humusem, połączone z przylegającym terenem	-	Przepust z funkcją przejścia dla zwierząt
P5	Skrzynka prefabrykowana żelbetowa	2,0	1,5	-	0,2	Pokrycie powierzchni dna humusem o dużych zdolnościach retencjonowania wody o grubości min. 20 cm; wypłaszczenie strefy najść na odcinku min. 3 m o nachyleniu min. 1:3	Wzdłuż drogi wojewódzkiej od km ok. 2+500 do km ok. 2+768 - str. prawa oraz od km ok. 2+496 do km ok. 2+785 - strona lewa oraz wzdłuż proj. drogi wewnętrznej wlot północny: po stronie prawej od km ok. 0+003 do km ok. 0+067	Przejście suche dla zwierząt
P6	Skrzynka prefabrykowana żelbetowa	2,0	1,8	-	0,18	Pokrycie powierzchni dna humusem o dużych zdolnościach retencjonowania wody o grubości min. 20 cm; wypłaszczenie strefy najść na odcinku min. 3 m o nachyleniu min. 1:3	Proj. droga wewnętrzna, wlot południowy - po stronie lewej od km ok. 0+014 do km ok. 0+127 wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 2 zjazdach indywidualnych, po stronie prawej od km ok. 0+006 do km ok. 0+127, wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 2 zjazdach indywidualnych, oraz na drodze wojewódzkiej w km ok. 2+457 do km ok. 2+484 strona prawa	Przejście suche dla zwierząt
P7	Skrzynka prefabrykowana żelbetowa	1	0,8	-	0,07	Pokrycie powierzchni dna humusem o dużych zdolnościach retencjonowania wody o grubości min. 20 cm; wypłaszczenie strefy najść na odcinku min. 3 m o nachyleniu min. 1:3	Proj. droga wewnętrzna, wlot południowy - po stronie lewej od km ok. 0+014 do km ok. 0+127 wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 2 zjazdach indywidualnych, po stronie prawej od km ok. 0+006 do km ok. 0+127, wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 2 zjazdach indywidualnych, oraz na drodze wojewódzkiej w km ok. 2+457 do km ok. 2+484 strona prawa	Przejście suche dla zwierząt

Dodatkowe półki dla zwierząt należy także zaprojektować wzdłuż projektowanego przepustu P3 oraz odcinka drogi biegnącej wzdłuż koryta Starego Wisłoka.

18. Wszelkie urządzenia i obiekty drogowe, w szczególności związane z odwodnieniem, odprowadzaniem i podczyszczaniem ścieków, które mogą powodować śmiertelność zwierząt należy tak zaprojektować oraz zlokalizować w uzgodnieniu z prowadzącym nadzór herpetologiem, aby nie mogły być wykorzystywane jako miejsca okresowego lub stałego bytowania zwierząt, a także nie utrudniały dostępu do obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt. Przy projektowaniu systemu odprowadzania wód opadowych wykluczone jest zastosowanie tzw. korytek krakowskich lub głębokich rowów betonowych.

19. W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt na eksploatowanej drodze oraz naprowadzenia zwierząt do obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt wykonane zostaną stałe ogrodzenia herpetologiczne w lokalizacjach podanych w tabeli poniżej:

Oznaczenie obiektu	Ogrodzenia ochronno - naprowadzające
P2	Obustronne, km od ok. 1+114 do ok. 1+346 str. prawa wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 4 zjazdach indywidualnych i km od ok. 1+114 do ok. 1+357 str. lewa wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 1 zjeździe indywidualnym
P3	Obustronne, km od ok. 1+700 do ok. 2+134 str. prawa wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 1 jezdni dodatkowej i od ok. 1+700 do ok. 2+135 str. lewa wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 4 zjazdach indywidualnych i 1 jezdni dodatkowej
P4	
P5	Wzdłuż drogi wojewódzkiej od km ok. 2+500 do km ok. 2+768 – str. prawa oraz od km ok. 2+496 do km ok. 2+785 – strona lewa wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 4 zjazdach indywidualnych oraz wzdłuż proj. drogi wewnętrznej wlot północny: po stronie prawej od km ok. 0+003 do km ok. 0+067
P6	
P7	Proj. droga wewnętrzna, wlot południowy - po stronie lewej od km ok. 0+014 do km ok. 0+127 wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 2 zjazdach indywidualnych, po stronie prawej od km ok. 0+006 do km ok. 0+127, wraz z systemem rynien z kratą wpadową na 4 zjazdach indywidualnych, oraz na drodze wojewódzkiej w km ok. 2+457 do km ok. 2+484 strona prawa

20. W celu zachowania ciągłości stałych ogrodzeń herpetologicznych, na przecinanych drogach zjazdowych należy zamontować rynny zatrzymujące o szerokości min. 50 cm z kratą wpadową o optymalnej szerokości szczelin 6 cm. Kraty wpadowe należy stabilnie zamocować na rynnie, w sposób uniemożliwiający przemieszczanie się jej w trakcie przejazdów; krata musi być odporna na odkształcenia pod wpływem obciążeń związanych z ruchem pojazdów. Rynna musi być szczelnie i płynnie połączona z systemem ogrodzeń ochronno - naprowadzających biegnących wzdłuż drogi głównej. Rynna wraz z kratą nie może posiadać elementów stanowiących dla przechodzących zwierząt potencjalne pułapki.

21. Sposób wykonania stałych ogrodzeń herpetologicznych oraz rynien zatrzymujących (w tym wybór materiału budowlanego, konstrukcji, itd.), wskazany zostanie przez nadzór przyrodniczy. Istotnym jest, aby ogrodzenia w sposób szczelny oraz płynny łączyły się z zarówno z rynnami zatrzymującymi oraz czołami obiektów pełniących funkcję przejścia dla zwierząt.

22. W uzasadnionych przypadkach, po uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym możliwe jest dokonanie zmian zarówno w zakresie lokalizacji, jak i długości stałych ogrodzeń herpetologicznych oraz wskazanie innych miejsc do wykonania stałych wygradzeń.

23. Konieczne jest prowadzenie regularnego corocznego monitoringu obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt pod kątem trwałości zagospodarowania powierzchni strefy dostępnej dla zwierząt, stanu technicznego ogrodzeń ochronnych, występowania pułapek antropogenicznych, stanu zachowania roślinności na przejściach, pod względem penetracji przez ludzi (szczególnie dotyczy przejścia stanowiącego obiekt mostowy). Monitoring obejmował będzie także kontrolę drożności przejść - usuwanie wszelkiego materiału obcego

blokującego światło obiektu i przepustowość ekologiczną; stanu elementów stanowiących zagospodarowanie przejść i najść do przejść.

24. Na etapie eksploatacji drogi, stałe ogrodzenia herpetologiczne należy sprawdzać pod kątem szczelności oraz oczyszczać 3 razy w ciągu roku tj. przez migracjami wiosennymi płazów (luty – marzec), przed migracjami młodych osobników (koniec maja-początek czerwca), przed migracjami jesiennymi (sierpień) i w miarę potrzeby remontowane, czyszczone. Kontrola stanu technicznego rynien zatrzymujących i ich czyszczenie odbywało się będzie 2 razy w roku (marzec, sierpień).

25. W celu dodatkowej poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w miejscach uzgodnionych z nadzorem przyrodniczym wprowadzone zostaną standardowe znaki ostrzegawcze, a także tablice informacyjno – ostrzegawcze o możliwości kolizji z udziałem zwierząt.

28. Kolorystyka konstrukcji obiektu mostowego na rzece Mikośka powinna być stonowana, zbliżona do kolorów występujących w bezpośrednim otoczeniu obiektu (stonowane odcienie zieleni, szarości, brązu).

29. Prace w obrębie koryta potoku Mikośka związane z umocnieniem należy prowadzić wyłącznie ze stanowisk brzegowych, z wykorzystaniem materiałów naturalnych w tym kruszyw, kamienia lub faszyny (nie należy stosować materiałów betonowych).

30. Prace ingerujące w koryta cieków, starorzeczy, tereny podmokłe, należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym oraz stosować się do jego zaleceń. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy zagrożenia dla płazów, lub innych grup zwierząt (np. ryb w przypadku prac w korytach cieków wodnych), związanego z robotami, należy te roboty wstrzymać na czas trwania okresu rozrodczego danej grupy zwierząt, który w przypadku płazów trwa od marca do czerwca. Prace ingerujące w koryto Starorzecza rzeki Wisłok należy prowadzić poza okresem tarła ryb, od marca do lipca. Ponadto w przypadku prac związanych z ingerencją w koryta cieków wodnych oraz starorzecze rzeki Wisłok, rolę nadzoru będzie monitorowanie wystąpienia skażeń wód ww. cieków oraz stopnia zmętnienia wody na skutek prowadzenia prac budowlanych, umocnieniowych i podejmowanie reakcji przy wystąpieniu tego typu zdarzeń.

31. W trakcie prac wymagających ingerencji w koryto potoku Mikośka oraz starorzecza rzeki Wisłok (tzw. Stary Wisłok) należy zachować możliwość swobodnego przemieszczania się wszystkich występujących gatunków zwierząt (w tym małych) wzdłuż koryta tych cieków.

32. Roboty budowlane (w szczególności prace przygotowawcze, prace ziemne) na terenie objętym przedsięwzięciem przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w skład którego wschodzić będą specjaliści z zakresu ornitologii, teriologii, herpetologii, ichtiologii i botaniki. Rolą nadzoru będzie: kontrola wdrażania zaproponowanych działań minimalizujących oddziaływanie fazy budowy, aktualizacja stanu i zasięgu występowania zdiagnozowanych chronionych gatunków, celem wskazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, ewentualnego wskazania dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy niezbędnych do wdrożenia.

33. Po zakończeniu prac budowlanych należy przeprowadzić uporządkowanie terenów, które uległy przekształceniu oraz zapewnić możliwość uruchomienia procesów życia biologicznego na terenach o naruszonej strukturze. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego magazynowania a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie.

34. Przy projektowaniu zieleni drogowej wykorzystać należy gatunki roślin zgodne z potencjalną roślinnością naturalną oraz aktualnym potencjałem ekologicznym siedliska w obszarach sąsiadujących z drogą lub gatunki o charakterze ozdobnym. Należy wykorzystywać gatunki o odpowiednio wysokich właściwościach osłonowych oraz wysokiej odporności na zanieczyszczenia komunikacyjne. Wykluczone jest stosowanie w nasadzenia obcych gatunków inwazyjnych. Gatunki roślin mogące stanowić atrakcyjną bazę żerową dla zwierząt powinny znajdować się wyłącznie w obrębie zaprojektowanych wzdłuż drogi przejść dla zwierząt.

35. Po oddaniu inwestycji do użytku należy uzupełniać wypady oraz prowadzić stosowną pielęgnację nasadzeń.

36. Przy utrzymaniu zieleni przydrożnej wykluczone jest stosowanie herbicydów.

37. Należy zapewnić dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną, znajdujących się w zasięgu negatywnego oddziaływania hałasu przedmiotowego układu drogowego, poprzez zastosowanie ekranów akustycznych w następującym kilometrażu jak w tabeli niżej. Dla zapewnienia wymaganej skuteczności ekranowania powinny być spełnione odpowiednie warunki izolacyjności i pochłaniania dźwięku materiałów, z których zostaną wykonane ekrany akustyczne:

Oznaczenie ekranu	Strona drogi	Rodzaj ekranu	Kilometraż	Wysokość	Klasa izolacyjności	Klasa pochłaniałości
EP1	Prawa	Mieszany	od ok. km 1+536,7 do ok. km 1+576,6 i od km 0+028,5 do 0+039,3 droga powiatowa nr 1519R wylot południowy	3 m	Nie mniejsza niż B3	Nie mniejsza niż A4
EP2	Prawa	Mieszany	od. km 0+020,3 do 0+039,9 droga powiatowa nr 1519R wylot południowy i od ok. km 1+624,5 do km ok. 1+642,5	3 m	Nie mniejsza niż B3	Nie mniejsza niż A4
EL3	Lewa	Mieszany	od ok. km 0+013,7 do km ok. 0+037,8 droga powiatowa nr 1519R wylot północny i od ok. km 1+607,3 do ok. km 1+618,9	3,5 m	Nie mniejsza niż B3	Nie mniejsza niż A4

II. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

Inwestor: Zarząd Województwa Podkarpackiego, al. Ciepłińskiego 4, 35-010 Rzeszów.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 12 maja 2017 r. Zarządu Województwa Podkarpackiego, w imieniu którego występuje Pan Marcin Szeremeta, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn. „Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 Naklik – Leżajsk – Łańcut – Szklary w m. Łańcut i Wola Dalsza wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych” w ramach zadania pn.: „Budowa DW 877 – łącznik pomiędzy autostradą A4 i DK 94”.

Wniosek został prawidłowo skompletowany zgodnie z art. 74 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Do wniosku dołączono wymagane prawem dokumenty, m. in.: kartę informacyjną przedsięwzięcia zawierającą dane określone w art. 3 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod numerem 390/2017, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie.

Liczba stron postępowania w niniejszej sprawie przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stąd do doręczeń korespondencji zastosowano przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, obwieszczeniem z dnia 17 maja 2017 r., znak: WOOŚ.4200.4.2017.JG.2, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Po analizie przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzono, że nie przedstawia ona w sposób dostateczny wszystkich zagadnień istotnych z punktu widzenia

ochrony środowiska. Dlatego też pismami z dnia 12 czerwca 2017 r., znak: WOOŚ.4200.4.2017.JG.13 oraz z dnia 03 sierpnia 2017 r., znak: WOOŚ.4200.4.2017.JG.23 wezwano Inwestora do uzupełnienia ww. dokumentu. Dodatkowo pismem z dnia 03 sierpnia 2017 r., znak: WOOŚ.4200.4.2017.JG.27 przekazano wniosek strony postępowania z prośbą o ustosunkowanie się do niej. Inwestor przedłożył niezbędne uzupełnienia przy piśmie z dnia 14 lipca 2017 r. oraz przy piśmie z dnia 18 sierpnia 2017 r.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do grupy przedsięwzięć, dla których przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, na podstawie art. 63 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 73 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 75 ust. 6, w związku z usytuowaniem przedsięwzięcia częściowo na terenach zamkniętych kolejowych, jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji.

Przedsięwzięcie będzie realizowane m. in. na działka nr 774/4, obręb nr 0003 Głuchów uznanej za tereny zamknięte zgodnie z decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MliR, poz. 25, ze zm.).

W ramach przedmiotowego postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pismem z dnia 17 maja 2017 r., znak: WOOŚ.4200.4.2017.JG.4 zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łąncucie, z prośbą o wydanie opinii dotyczącej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łąncucie, w opinii z dnia 01 czerwca 2017 r., znak: PSNZ.4540.7.1.2017 uznał, że realizacja i eksploatacja przedmiotowej drogi z uwagi na zakres i charakter przewidywanych prac oraz lokalizację w niewielkiej odległości od zabudowy mieszkalnej wymaga konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Niemniej jednak, po analizie całości zgromadzonego materiału dowodowego, w tym Karty informacyjnej przedsięwzięcia i uwzględnieniu kryteriów selekcji określonych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie nie podzielił ww. stanowiska Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łąncucie, uznając że wystarczającym dokumentem do określenia uwarunkowań środowiskowych realizacji przedmiotowej inwestycji będzie przedłożona Karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami. Tut. Organ uznał, iż stanowisko takie uzasadnione jest m.in. możliwością wskazania w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach planowanego zadania warunków, wymagań lub obowiązku podjęcia przez Inwestora określonych działań, wynikająca z art. 63 ust. 2a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Podczas analizy informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia uwzględniono kryteria selekcji określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Po analizie całości zgromadzonego materiału dowodowego, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wydał postanowienie z dnia 20 września 2017 r., znak: WOOŚ.4200.4.2017.JG.35, w którym stwierdził brak konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Informacja o wydanym postanowieniu została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, w karcie informacyjnej pod nr 847/2017.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 na odcinku od węzła autostrady A4 do połączenia z drogą krajową nr 94 wraz z odcinkami dowiązania oraz przebudową/rozbudową dróg istniejących, przebudową i budową niezbędnej infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych.

Droga objęta przedsięwzięciem jest projektowana od wlotu istniejącego skrzyżowania typu rondo istniejącej drogi wojewódzkiej nr 877 z łącznicą autostradową autostrady A4 w miejscowości Wola Dalsza do wlotu skrzyżowania projektowanej drogi wojewódzkiej z drogą krajową nr 94 (skrzyżowanie typu rondo objęte odrębnym opracowaniem) w miejscowości Głuchów.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi m.in.:

- budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 877 Naklik – Leżajsk – Łańcut – Szklary na odcinku od km ok. 0+020 tj. wlot skrzyżowania typu rondo istniejącej drogi wojewódzkiej nr 877 z łącznicą autostradową autostrady A4 w miejscowości Wola Dalsza (km skrzyżowania 0+000), poprzez granice administracyjne miasta Łańcuta i miejscowości Głuchów, (do km ok. 3+408) do wlotu skrzyżowania projektowanej drogi wojewódzkiej z drogą krajową nr 94 (skrzyżowanie typu rondo objęte odrębnym opracowaniem w km ok. 3+446) w miejscowości Głuchów wraz z niezbędnymi dowiązaniem sytuacyjnymi i wysokościowymi planowanej drogi do sieci dróg istniejących;
- rozbudowa i budowa odcinków dowiązania do dróg innych kategorii w szczególności w obrębie planowanych skrzyżowań;
- budowa, przebudowa infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania drogi wojewódzkiej nr 877 na ww. odcinkach rozbudowy i budowy.

Działania związane z realizacją przedsięwzięcia skutkować będą powstawaniem odpadów. Przestrzegane będą ogólne zasady gospodarowania odpadami wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r., poz. 1987 ze zm.). Odpady będą przekazywane do unieszkodliwiania lub odzysku.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Emisje z użytkowanych maszyn będą na poziomie emisji z samochodów ciężarowych. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów. Jest to emisja niezorganizowana i incydentalna. Podczas ulepszania podłoża gruntowego pod nawierzchnie drogowe oraz wykonywania warstw konstrukcji nawierzchni mogą wystąpić dodatkowe uciążliwości dla środowiska spowodowane zanieczyszczeniem otoczenia pyłami powstającymi podczas transportu lub zabudowywania materiału nawierzchniowego. Znaczne ograniczenie emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w trakcie transportu mieszanki mineralno-bitumicznej nastąpi poprzez zastosowanie opony szczelnie zakrywających skrzynie ładunkową samochodu przewożącego mieszankę. Podczas budowy będą stosowane sprawne maszyny. W przypadku stabilizacji gruntu i kruszyw na miejscu budowy będzie ono wykonywane podczas bezwietrznej pogody.

Na etapie realizacji nastąpi również emisja hałasu, powstająca podczas prac budowlanych oraz emisja drgań mechanicznych z pracy ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe, dowozu materiałów budowlanych itp., które mogą niekorzystnie oddziaływać na mieszkańców sąsiadujących z planowaną inwestycją. Będą to jednak w większości przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym, ograniczone do pory dziennej.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym, to tereny zabudowy jednorodzinnej, dla których dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą 61 dB(A) w porze dziennej i 56 dB(A) w porze nocnej.

Jako podstawę do oszacowania prognozy ruchu na przedmiotowej drodze wykorzystano dane z Generalnego Pomiaru Ruchu dla dróg wojewódzkich przeprowadzonego w 2015 r., wyniki dodatkowych pomiarów ruchu na skrzyżowaniach drogi wojewódzkiej nr 877 z drogą powiatową nr 1521R Czarna – Wola Mała – Wola Dalsza, na rondzie – skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 877 z łącznicą węzła A4 „Łańcut”, w przekroju drogi powiatowej nr 1519R Łańcut – Dębina, a także w przekroju dróg gminnych nr 109608 i 109676.

Do przeprowadzenia analizy oddziaływania badanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny wykorzystano poziom natężenia ruchu prognozowanego dla roku 2020 i roku 2030. W celu oszacowania zasięgu oraz skali oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny przeprowadzono prognozę rozprzestrzeniania się hałasu w programie komputerowym SoundPLAN Essential 3.0. Zgodnie z dokumentacją, prognozowany na 2020 r. średni dobowy ruch wynosił ok. będzie ok. 8978 pojazdów, natomiast dla 2030 roku średni dobowy ruch wynosił będzie ok. 11517 pojazdów. W dokumentacji przedstawiono symulacyjne obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu generowanego przez ruch pojazdów po budowanej drodze, wykonane na podstawie przewidywanego natężenia ruchu pojazdów w ciągu doby. Obliczenia przeprowadzono w sieci punktów receptorowych, zlokalizowanych przy elewacji budynków mieszkalnych, na wysokości 4 m.

Przeprowadzona analiza akustyczna dla prognozy ruchu na rok 2020 i 2030 bez zastosowania żadnego ze środków ochrony klimatu akustycznego wykazała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych pod względem akustycznym. Najwyższe przekroczenia wartości poziomu dźwięku wynikające z obliczeń akustycznych bez zastosowania metod ograniczających rozprzestrzenianie się hałasu wynoszą:

- dla roku 2020 pora nocna do 59,8 dB - przekroczenie do 3,8 dB, pora dzienna do 65,3 dB, przekroczenie do 4,3dB,
- dla roku 2030 pora nocna do 60,9 dB - przekroczenie do 4,9 dB, pora dzienna do 66,3 dB, przekroczenie do 5,3 dB.

W związku z powyższym konieczne jest zastosowanie rozwiązań redukujących emisję hałasu w postaci ekranów akustycznych. Proponuje się wykonanie ekranów mieszanych składających się z przezroczystych lub półprzezroczystych płyt np. z poliwęglanu lub szkła akrylowego (ich działanie polega na odbijaniu fali dźwiękowej) oraz z materiałów pochłaniających. Zakłada się, iż ostatnie przęsła w ciągu ekranów wykonane będą jako przezroczyste ze względów widoczności dla przechodniów oraz uczestników ruchu drogowego. Z uwagi na możliwość natknięcia się w trakcie budowy na np. niezainwentaryzowane sieci podziemne lub inne nieprzewidywalne sytuacje, w tym możliwe zmiany kilometraża w związku z korektami łuków poziomych i pionowych podane kilometraże i długości ekranów akustycznych mogą ulec nieznacznej korekcie tj. +/- 1,5 m. Po zastosowaniu rozwiązań ochrony akustycznej w postaci ekranów, nie przewiduje się wystąpienia ponadnormatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko. Wyniki obliczeń modelowych mogą być obarczone błędem symulacji wynoszącym około 1,5 dB. Poziom ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych norm nie przekracza tej wartości. Dodatkowo w perspektywie kolejnych 10 lat, ze względu na poprawę stanu pojazdów, poziom hałasu może być mniejszy nawet o ok. 3 dB. Zatem biorąc pod uwagę wszystkie realne uwarunkowania w zakresie prognozowania hałasu należy stwierdzić, że po zastosowaniu

przewidywanych środków ochronnych przewiduje się, że spełnione będą wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Dodatkowo przeprowadzono obliczenie oddziaływania skumulowanego planowanego łącznika z istniejącą drogą krajową. W odniesieniu do zabudowy mieszkaniowej na działkach znajdujących się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 94 zdiagnozowane zostały prognozowane przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w obu perspektywach czasowych. Wynikają one z natężenia ruchu pojazdów odbywającego się na drodze głównej tj. drodze krajowej nr 94, a nie na planowanym łączniku. Są to przekroczenia istniejące bez względu na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Z tego względu nie proponuje się stosowania dodatkowych środków ochronnych w ramach przedmiotowego postępowania.

Zarządca drogi zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r., w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 ze zm.), jest zobligowany do przeprowadzenia pomiarów hałasu co 5 lat, w związku z eksploatacją dróg publicznych o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów, lub o procentowym udziale pojazdów ciężkich w potoku ruchu powyżej 20%, w przypadku średniego dobowego ruchu przekraczającego 5 tys. pojazdów. W przypadku stwierdzonego przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, organy ochrony środowiska podejmą stosowne działania, mające na celu likwidację przekroczenia.

Zuwagi, iż żaden odcinek przedmiotowej drogi może nie być objęty wymogiem wykonania obowiązkowych pomiarów hałasu na podstawie ww. rozporządzenia, w celu sprawdzenia skuteczności zaproponowanych rozwiązań minimalizujących oddziaływania akustyczne analizowanego przedsięwzięcia (tj. planowane zastosowanie ekranów akustycznych), po zrealizowaniu zadania, w terminie do roku od oddania drogi do użytkowania, zostaną przeprowadzone pomiary kontrolne poziomu hałasu. Pomiary hałasu należy przeprowadzić przy terenach chronionych pod względem akustycznym, gdzie prognozowane są możliwe wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu dźwięku oraz w rejonie budynków mieszkalnych, zlokalizowanych w najbliższej odległości od budowanej drogi tj. w miejscach, w których budynki mieszkalne znajdowały się na granicy zasięgu ponadnormatywnych poziomów hałasu, również po zastosowaniu ekranów akustycznych. Na podstawie wyników tych pomiarów, zostanie przeprowadzona weryfikacja przyjętych rozwiązań chroniących klimat akustyczny i założeń na rzecz ochrony środowiska i ludzi, a w szczególności dotrzymania wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych pod względem akustycznym. Jeżeli przeprowadzone badania wykażą przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie obszarów chronionych akustycznie, Inwestor podejmie dodatkowe działania z zakresu ochrony tych obszarów przed nadmiernym hałasem.

Wykonana analiza oddziaływania przy zastosowaniu programu symulacyjnego wykazała, że w związku z eksploatacją przedmiotowej drogi nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń analizowanych substancji tj. benzenu, pyłu zawieszonego PM10, pyłu PM2,5, dwutlenku siarki i dwutlenku azotu. Obliczenia wykonano dla najbardziej niekorzystnych warunków uwzględniając tło zanieczyszczeń na całym analizowanym odcinku drogi. Wykonana analiza dla perspektywy roku 2030 wykazała, że niektóre stężenia poszczególnych zanieczyszczeń ulegną zmniejszeniu co jest głównie związane z prognozowanym polepszeniem się stanu technicznego pojazdów. W roku 2020 jak i perspektywie roku 2030 nie wystąpi przekroczenie dopuszczalnych norm stężeń zanieczyszczeń w powietrzu biorąc pod uwagę realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dodatkowo należy zauważyć, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi częściowe przeniesienie ruchu samochodowego z części miasta Łańcut, przez co poprawi się płynność jazdy oraz nastąpi rozproszenie i zmniejszenie emisji pyłów pochodzących ze ścierania opon, hamowania i emisji pochodzącej ze stosowania paliw w pojazdach samochodowych.

Do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wzięto również pod uwagę oddziaływania skumulowane w postaci zamodelowania rozkładu ruchu na rondach: na skrzyżowaniu z DW877 oraz na skrzyżowaniu DK 94 z ul. Graniczną. W obu analizowanych perspektywach czasowych nie przewiduje się występowania przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń z powietrza.

Przed przystąpieniem do prac budowlanych zostanie przeprowadzona inwentaryzacja istniejących zabudowań znajdujących się w sąsiedztwie drogi w zasięgu potencjalnego oddziaływania drgań pochodzących od maszyn budowlanych (co najmniej do 20 metrów od planowanej jezdni). Ponadto po zakończeniu prac, zostanie przeprowadzona ponowna inwentaryzacja, w celu stwierdzenia ewentualnego oddziaływania prac realizacyjnych na stan budynków.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi zapotrzebowanie głównie na takie surowce jak: woda, piasek, kruszywa naturalne i łamane, cement, beton cementowy, beton asfaltowy, kostka brukowa, rury betonowe, płyty drogowe, farby drogowe, humus oraz paliwo do sprzętu użytkowanego na budowie, w ilościach typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć. W trakcie eksploatacji drogi będzie występowało zapotrzebowanie m. in. na środki do utrzymania zimowego jezdni oraz wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138). Realizacja zadania wpłynie na zmniejszenie ryzyka wystąpienia sytuacji awaryjnych, poprzez zwiększenie bezpieczeństwa ruchu samochodowego. Droga wraz z infrastrukturą towarzyszącą, zostaną zaprojektowane i wykonane w sposób utrudniający rozprzestrzenianie się pożaru, umożliwiającą dostęp służb ratowniczych. Z uwagi na zakres i lokalizację przedsięwzięcia uznano, że ryzyko wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych w odniesieniu do planowanego zadania, jest niskie.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911) (PGW), planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w obrębie Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP):

- „Mikośka” – kod: PLRW200016226756, typ: potok nizinny lessowo-gliniasty (16). Wskazana JCWP jest silnie zmienioną częścią wód (ocena ekspercka), w PGW jej stan oceniono jako zły (w tym potencjał ekologiczny – zły, a stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych). Na podstawie PGW, dla przedmiotowej JCWP celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego oraz utrzymanie dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Mikośka”, przedłużono do 2021 r.,

- „Sawa” – kod: PLRW200016226769, typ: potok nizinny lessowo-gliniasty (16). Wskazana JCWP jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika: m3), w PGW jej stan oceniono jako zły (w tym potencjał ekologiczny – umiarkowany, a stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i posiada ustalone odstępstwa 4(4)-1 (brak możliwości technicznych). Ponadto, zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Nad Husowem PLH180025, zależnych od wód. Na podstawie PGW, dla przedmiotowej JCWP celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego oraz utrzymanie dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Sawa”, przedłużono do 2021 r.

Zgodnie z PGW, teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 153 (kod: PLGW2000153), w PGW jej stan oceniono jako dobry (w tym stan ilościowy – dobry, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu jej stanu tak, aby utrzymać jej dobry stan.

Ponadto, ww. JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Teren przedsięwzięcia częściowo zlokalizowany jest w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 425 Dębica - Stalowa Wola – Rzeszów oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych i powierzchniowych, wyznaczonymi rozporządzeniami Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie.

Zwierciadło wód podziemnych w obszarze inwestycji występuje na głębokości od 0,0 do 30 m p.p.t. Na przeważającej części terenu ma charakter swobodny. Zasilanie pierwszego poziomu wodonośnego odbywa się bezpośrednio poprzez infiltrację wód opadowo - roztopowych. Wahania poziomu wód mieszczą się w przedziale ± 1 m.

Teren przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z dokumentacją znajduje się częściowo w zasięgu wód powodziowych, tj.:

- od km ok. 0+437 do km ok. 0+444;
- od km ok. 0+665 do km ok. 0+710;
- od km ok. 0+870 do km ok. 0+922;
- od km ok. 1+029 do km ok. 1+065;
- od km ok. 1+189 do km ok. 1+240;
- od km ok. 1+313 do km ok. 1+455.

W oparciu o opis przedsięwzięcia i charakterystykę zadań objętych wnioskiem zidentyfikowano następujące czynniki oddziaływania na elementy jakości wód JCWP:

- budowa nowego mostu drogowego,
- umocnienie koryta i brzegów cieku,
- budowa wylotów urządzeń kanalizacyjnych.

Zidentyfikowano oddziaływania generowane na etapie realizacji inwestycji, a także takie, które wystąpią na etapie eksploatacji inwestycji tj.:

- zmiana warunków i struktury stref nadbrzeżnych,
- zmiana ilości przepływu oraz grupy wskaźników charakteryzujących stan fizyczny wód.

Most M-1 przez potok Mikośka zlokalizowany będzie w km ok. 1+360 projektowanego odcinka drogi. Zakłada się, że podpory mostu posadowione zostaną poza korytem cieku. Prace związane z budową mostu oraz wykonaniem ubezpieczeń prowadzone będą na odcinku na długości ok. 60 m. Umocnienie dna i brzegów zaproponowano z wykorzystaniem materiałów naturalnych w tym kruszyw, kamienia i faszyny.

W ramach przedsięwzięcia planowane jest również wykonanie obustronnej opaski faszynowej brzegów Starego Wisłoka na długości ok. 30 m. Lokalnie na odcinku ok. 35 m wykonane zostanie kształtowanie koryta Starego Wisłoka obejmująca korektę zakola.

Wyloty kanalizacyjne zostaną wykonane jako konstrukcje typowe, monolityczne lub prefabrykowane. W celu zabezpieczenia kanałów przed przepływem zwrotnym, na wylotach przewidziano zamontowanie klap zwrotnych z dociążeniem. Brzegi odbiorników w obrębie wylotów zostaną zabezpieczone maksymalnie na długości 5 m w górę i 10 m w dół cieku, narzutem kamiennym.

Zmiany warunków morfologicznych obejmą niewielkie odcinki cieku i będą nieistotne w skali analizowanej JCWP.

Korona projektowanej drogi na odcinkach w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, zostanie wyniesiona ponad poziom wody Q1% min. 0,7 m. Dodatkowo przewiduje się wykonanie uszczelnienia skarp korpusu drogowego.

Zgodnie z dokumentacją, w związku z realizacją inwestycji nie wystąpią istotne zmiany w warunkach spływu wód powodziowych.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie wiązać się z wystąpieniem istotnego oddziaływania na elementy biologiczne (ichtiofauna, makrozoobentos, makrofity, fitoplankton, fitobentos).

Wody opadowo – roztopowe z powierzchni projektowanej drogi odprowadzane będą systemem kanalizacji deszczowej (system otwarty – rowy szczelne oraz zamknięty – sieć kanalizacyjna). Przed wprowadzeniem do środowiska wody będą oczyszczane w osadnikach i separatorach (opcjonalnie w układach zintegrowanych - osadnik zintegrowany z separatorem lamelowym). Wody opadowo – roztopowe z powierzchni drogi będą

przejmowane z rowów do układów kanałowych lub bezpośrednio do układów oczyszczania, za pomocą studni wpadowych.

Odbiornikami wód opadowo-roztopowych z powierzchni projektowanej drogi wojewódzkiej będą istniejące układy kanalizacji deszczowej, potok Mikośka, Stary Wisłok oraz ewentualny zbiornik rozsączająco – odparowujący w km ok. 2+000. Zrzut wód będzie odbywał się wylotami kanalizacji deszczowej m.in. w km drogi ok. : 0+903, 0+911, 1+364, 1+375, 1+836, 2+022, 2+055.

Wody opadowo-roztopowe przed wprowadzeniem do środowiska będą spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800).

W trakcie eksploatacji, utrzymanie terenów zielonych na poboczach drogi i skarpach będzie zapewnione poprzez ich koszenie – nie będą stosowane herbicydy.

Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, iż realizacja projektu nie narusza celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP „Mikośka” i „Sawa”.

Droga poprowadzona zostanie w wykopach w następujących lokalizacjach:

- od początku odcinka do km ok. 0+125 – droga prowadzona odcinkowo w wykopie o głębokości do ok. 0,5 m.
- możliwy niewielki wykop w obrębie projektowanego skrzyżowania SK-1 typu rondo w km ok. 0+434 o głębokości do ok. 0,5 m.

Przewiduje się lokalizację ewentualnych urządzeń drenarskich wzdłuż drogi od km ok. 2+500 do km ok. 2+600 oraz wzdłuż drogi gminnej (wewnętrznej), w km ok. 2+487. Zastosowany drenaż będzie powodował lokalne obniżenie poziomu wód gruntowych przede wszystkim pod korpusem drogowym. Ze względu na możliwe wahania wód podziemnych ± 1 m planowany drenaż będzie spełniał swoją funkcję jedynie okresowo.

Odwodnienie wykopów budowlanych, w tym wykopów fundamentowych będzie miało miejsce w zależności od rzeczywistych warunków geologicznych – wodnych oraz warunków atmosferycznych. Potencjalna potrzeba odwodnienia dotyczy może całego odcinka planowanej drogi. Przewiduje się odwodnienie powierzchniowe z wykorzystaniem studzienek, z których zebrana woda będzie odpompowywana. Po zakończeniu ewentualnego odwadniania wykopów – studzienka zostanie zdemontowana wraz z warstwą drenażową.

Oddziaływanie polegające na obniżeniu zwierciadła wód podziemnych będzie krótkotrwałe, nie przekraczające granic inwestycji i nie będzie wpływało trwale na warunki wodne w rejonie planowanego zagospodarowania terenu. Przewiduje się możliwość stosowania ścianek szczelnych w wykopach, które będą niezwłocznie usuwane po wykonaniu niezbędnych prac budowlanych.

Zaplecze budowy będzie zlokalizowane w odległości minimum 100 m od doliny cieku objętego pracami, tj. poza: od km ok. 0+800 do ok. km. 1+000, od km ok. 1+258 do ok. km. 1+458, od km ok. 1+703 do ok. km. 1+903, od km ok. 1+924 do ok. km. 2+124 oraz poza terenami okresowo podmokłymi tj. od km ok. 2+550 do ok. km. 2+770.

Zaplecza budowy oraz drogi przejazdu dla transportu materiałów i maszyn budowlanych wyznaczone zostaną na terenach przekształconych (głównie drogi). Miejsca postoju, konserwacji i tankowania maszyn budowlanych zostaną zabezpieczone przed możliwością infiltracji substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gleby i wód. Ścieki bytowe będą gromadzone w przenośnych kontenerowych sanitariatach, które po napełnieniu będą opróżniane przez specjalistyczną firmę. Sprzęt używany do realizacji prac będzie w dobrym stanie technicznym. Roboty wykonywane będą z użyciem ciężkiego sprzętu, częściowo ręcznie. Roboty związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu wykonywane będą ze stanowisk brzegowych.

W fazie robót budowlanych związanych z robotami rozbiórkowymi i ziemnymi, zapewnione zostanie zabezpieczenie cieku przed zamulaniem wskutek długotrwałej emisji zanieczyszczeń, w szczególności przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów rozbiórkowych i stosowanych do budowy lub wprowadzaniem dużych ilości zawiesin,

substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu, poprzez ograniczenie czasu prowadzenia robót rozbiórkowych w korycie cieką oraz właściwą organizację pracy. Stosowane będą zabezpieczenia kanału przed ewentualnym wpadaniem elementów konstrukcji, stosowanych surowców i materiałów lub odpadów (np. platformy robocze, trwałe zamykanie pojemniki, siatki, zasieki, gradzenia itp.) oraz zabezpieczenia przebudowywanych skarp przed erozją w czasie opadów.

Przewidywane zużycie wody w okresie eksploatacji drogi oszacowano na ok. 10 m³/sezon. W ramach inwestycji nie planuje się działań mogących pogorszyć stan chemiczny i ilościowy przedmiotowej JCWPd.

Teren objęty planowaną inwestycją położony jest poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, ze zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000, względem obszaru lokalizacji przedsięwzięcia, jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Nad Husowem PLH180025, znajdujący się w odległości ponad 10 km od inwestycji.

W odległości ponad 800 m od inwestycji, w obrębie kompleksów leśnych Dębnik oraz Bażantarnia znajdują się drzewa objęte ochroną konserwatorską.

Planowana inwestycja przecina lokalne szlaki migracji średnich oraz małych zwierząt. Rolę korytarza ekologicznego wielu gatunków zwierząt, m.in. ptaków, spełniają lokalne cieką wodne, w tym cieką naturalny Mikośka. Obszarem migracji jest także stare koryto Wisłoka tzw. Stary Wisłok.

Na terenie planowanej lokalizacji drogi dominuje krajobraz rolniczy z dużym udziałem łąk, pastwisk, terenów rolnych i sadów. Mozaika upraw rolnych, łąk, pastwisk oraz lokalnych zadrzewień, posiada głównie układ liniowy zlokalizowany wzdłuż cieków i dróg. Walory krajobrazowe są przeciętne. W przebiegu drogi nie występują tereny leśne. Charakterystycznym elementem krajobrazowym jest położona w rejonie terenu objętego inwestycją zabudowa przemysłowo-usługowa oraz oczyszczalnia ścieków. Trasa planowanej inwestycji przecina szereg dróg o niższych kategoriach oraz włącza się po stronie południowej do drogi krajowej nr 94, a po stronie północnej do węzła autostrady A4. Ponadto przecina linię kolejową relacji Kraków-Przemyśl.

Teren lokalizacji przedsięwzięcia położony jest w zlewni rzeki Wisłok. Jej największymi dopływami na omawianym obszarze jest potok Mikośka i Stary Wisłok – dopływy prawostronne, przebiegające w rejonie projektowanej drogi. Cieką mają kręte koryta, porośnięte roślinnością, w tym zadrzewieniami. Przepływy są bardzo zmienne, zależne od opadów, będących głównym źródłem ich zasilania. Na trasie planowanej inwestycji znajdują się także kilka rowów odwadniających. W sąsiedztwie inwestycji znajdują się również wody stojące. Są to sztuczne zbiorniki o niewielkich rozmiarach – stawy, wykorzystywane do hodowli ryb, a w dalszej odległości (poza zasięgiem oddziaływania) zbiorniki zalewowe i obiekty powstałe w wyrobiskach poeksploatacyjnych kruszyw.

Jak wynika z przedstawionego w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia opisu szaty roślinnej, roślinność omawianego terenu należy do mało zróżnicowanych, na przydrożu dominują zbiorowiska ruderalne, występują również zbiorowiska łąkowe systematycznie wykaszane nieużytki, na których zachodzi sukcesja roślinności wysokiej i średniej, a także zadrzewienia, w tym wchodzące w skład ogrodów przydomowych, plantacje krzewów owocowych. Na trasie planowanej inwestycji zlokalizowane jest starorzecze rzeki Wisłok, które jest silnie zeutrofizowane, niemal w całości porośnięte przez zbiorowiska roślinności szuwarowej. Z cenniejszych siedlisk, pod względem przyrodniczym, które, jednak zajmują niewielkie powierzchnie występują łąki świeże oraz zadrzewienia nad ciekami.

Fauna omawianego terenu stanowi w znacznej mierze gatunki synantropijne, a także gatunki polno-łąkowe, gatunki zasiedlające zadrzewienia i zakrzewienia śródpolne, oraz gatunki związane z terenami podmokłymi.

Wiedzę na temat elementów przyrodniczych omawianego terenu autorzy dokumentacji uzyskali wykorzystując m.in. dostępne materiały literaturowe: Raport - Budowa Autostrady A4 odc. Rzeszów - Przeworsk - Korczowa dane dla km. ok 591 - 595, dane z Atlasu Ssaków Polski (www.iop.krakow.pl/ssaki) dla kwadratu 170h i 170k: dane z Atlasu

Plażów i Gadów Polski (<http://www.iop.krakow.pl/PlazyGady/gatunki>) dla kwadratu 170h i 170k, dane z BioMap diversity (gis.biomap.pl), informacje uzyskane od Polskiego Związku Wędkarskiego Okręg w Rzeszowie, jak również prowadzono własne obserwacje. Prowadząc obserwacje terenowe skupiono się na poszukiwaniu gatunków roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie prawnej oraz siedlisk przyrodniczych w tym cennych dla Wspólnoty Europejskiej w celu wyboru optymalnego przebiegu inwestycji, pozwalającego na zachowanie cennych komponentów przyrodniczych i siedlisk. Zgodnie z zasadą przezorności, jak również z uwagi na zdolność przemieszczania się zwierząt wymienione poniżej zwierzęta, nie bytują stale w obrębie inwestycji, jednak zostały uwzględnione w opracowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Wśród zwierząt zasiedlających analizowany obszar stwierdzono na podstawie prowadzonych obserwacji i danych literaturowych następujące gatunki podlegające ochronie prawnej:

Ssaki: chomik europejski *Cricetus cricetus*, bóbr europejski *Castor fiber*, jeż *Erinaceus sp.*, kret *Talpa europae*, gronostaj *Mustela erminea*, wiewiórka pospolita *Sciurus vulgaris*, wydra *Lutra lutra*, badylarka *Micromys minutus*.

Ptaki: bocian biały *Ciconia ciconia*, myszołów *Buteo buteo*, sikora bogatka *Parus major*, sójka zwyczajna *Garrulus glandarius*, czajka *Vanellus vanellus*, szpak *Sturnus vulgaris*, drozd śpiewak *Turdus philomelos*, dzięcioł zielony *Picus viridis*, gawron *Corvus frugilegus*, kawka *Corvus monedula*, kos *Turdus merula*, kwiczoł *Turdus pilaris*, mazurek *Passer montanus*, rudzik *Erithacus rubecula*, sierpówka *Streptopelia decaocto*, skowronek polny *Alauda arvensis*, szczygieł *Carduelis carduelis*, kłaskawka *Saxicola rubicola*, kowalik *Sitta europaea*, raniuszek *Aegithalos caudatus*, dziwonia *Carpodacus erythrinus*, gołąb siniak *Columba oenas*, łożówka *Acrocephalus palustris*, makolągwa *Linaria cannabina*, oknówka *Delichon urbicum*, pierwiosnek *Phylloscopus collybita*, pokląskwa *Saxicola rubetra*, potrzos *Emberiza schoeniclus*, strzyżyk *Troglodytes troglodytes*, trzcinniczek *Acrocephalus scirpaceus*, trznadel *Emberiza citrinella*, wróbel *Passer domesticus*, kapturka *Sylvia atricapilla*, kukułka *Cuculus canorus*, świerszczak *Locustella naevia*, sroka *Pica pica*, mewa śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*.

Gady: jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*.

Plązy: traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, traszka zwyczajna *Lissotriton vulgaris*, grzebiuszka ziemna *Pelobates fuscus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, ropucha zielona *Bufo viridis*, ropucha szara *Bufo bufo*, żaba moczarowa *Rana arvalis*, żaba trawna *Rana temporaria*.

Bezkęgowce: ślimak winniczek *Helix pomatia*, ślimak żółtawy *Helix lutescens*, trzmieł kamiennik *Bombus lapidarius*, trzmieł ziemny *Bombus terrestris*

Informacje na temat ichtiofauny mogącej występować na analizowanym terenie dotyczą wód tzw. Starego Wisłoka. Jak podają autorzy dokumentacji, podczas prac terenowych nie stwierdzono bytowania ryb w Starorzeczu rzeki Wisłok, jednak zgodnie z zasadą przezorności oraz ewentualnością podpływania osobników pochodzących z zarybień rzeki Wisłok, istnieje możliwość występowania gatunków, wśród których występują m.in. gatunki zamieszczone w Załącznikach do Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory tj. boleń *Aspius aspius*, brzana *Barbus barbus*.

Zajęcie terenu na cele drogowe spowoduje utratę powierzchni biologicznie czynnej wraz z porastającą ją szatą roślinną, ponadto spowoduje zawężenia miejsc bytowania, rozrodu, lęgu i/lub utratę bazy pokarmowej i może przyczynić się do zmian lub zmniejszenia rewiru niektórych gatunków zwierząt. Wycięcie części drzew, zadrzewień oraz krzewów będzie wiązało się z utratą miejsc gniazdowania i schronienia dla ptaków, podobnie jak przekształcenie terenów rolniczych. Ze względu na charakter terenu poddanego już w chwili obecnej silnej presji antropogenicznej, oddziaływania te nie będą jednak znaczące. Prace wykonywane podczas realizacji inwestycji związane będą z odcinkowym umocnieniem przekraczanych cieków wodnych, budową przepraw przez te ciek wodne. Realizacja prac w korytach cieków wodnych skutkować będzie okresowym mętnieniem wody w tych ciekach, co może skutkować zaburzeniem tarła ryb, migracji ryb, i innych organizmów wodnych

w przypadku niewłaściwego terminu prac, zniszczenia lub zaburzenia siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków na brzegach umacnianych cieków, ograniczeniem lub nawet zanikiem funkcji korytarza ekologicznego. Zaplanowane działania minimalizujące uwzględniające ww. oddziaływania złagodzą je do poziomu nieistotnego. Zarówno w fazie realizacji jak i w fazie eksploatacji drogi, oddziaływanie inwestycji na lokalną faunę będzie polegało także na przecięciu lokalnych szlaków migracji, fragmentacji siedlisk, płoszeniu zwierząt przez hałas uliczny oraz silniejszej antropopresji. Planowana droga może przyczynić się do kolizji zwierząt z pojazdami oraz do wzrostu ich śmiertelności. Jednak zaplanowane działania minimalizujące w znacznym stopniu złagodzą to oddziaływanie.

W przedłożonej Karcie informacyjnej przedsięwzięcia przedstawiono analizę następujących wariantów realizacji przedsięwzięcia: Wariant 1 proponowany przez inwestora oraz Wariant 2 racjonalny alternatywny. Przedstawiona analiza oddziaływania na środowisko poszczególnych wariantów inwestycji (dotycząca głównie stosunkowo niewielkich zmian lokalizacyjnych poszczególnych odcinków drogi) wraz z ich porównaniem wykazała, iż wariant 1 jest najkorzystniejszy dla środowiska. Jest on także wariantem preferowanym przez inwestora.

W oparciu o przeprowadzone analizy uznano, iż planowana inwestycja z uwagi na zaproponowane środki minimalizujące/eliminujące negatywne oddziaływania inwestycji, nie będzie oddziaływać, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, w sposób znacząco negatywny na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego oraz lokalne korytarze migracyjne.

Wskazane działania minimalizujące mają na celu eliminację lub ograniczenie do minimum negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, w tym ograniczenie negatywnego barierowego wpływu planowanej inwestycji na tereny przyległe do pasa budowy. Większość prac realizowanych w trakcie budowy przedmiotowej drogi będzie wykonywana pod nadzorem przyrodniczym. Celem zabezpieczenia urodzajnej warstwy gleby wprowadzono warunek, aby humus został zebrany przed rozpoczęciem prac ziemnych, magazynowany oddzielnie oraz wykorzystany np. do prac wykończeniowych. Baza materiałowa – sprzętowa, zaplecze budowy oraz drogi technologiczne nie będą lokalizowane w terenach cennych przyrodniczo, np. w terenach podmokłych, w dolinie rzecznej, a do ich lokalizacji zostaną maksymalnie wykorzystane tereny już przekształcone.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę w zakresie koniecznym drzew, zadrzewień i krzewów, która zostanie przeprowadzona poza okresem gniazdowania ptaków od 16 października do końca lutego, przy czym wycinka pojedynczych drzew będzie możliwa w sezonie lęgowym po wcześniejszym skontrolowaniu przez entomologa czy drzewa są zasiedlone przez chronione gatunki zwierząt, w tym ptaków. Wycinka przeprowadzona będzie pod nadzorem przyrodniczym. Ponadto, wskazano działania zabezpieczające drzewa w sąsiedztwie których wykonywane będą roboty budowlane przed możliwością ich mechanicznego uszkodzenia. Planowane jest wykonanie nasadzeń zieleni drogowej mające m.in. na celu zrekompensować straty w zieleni.

W celu ochrony lokalnej batrochofauny przewidziano m.in. kontrole wszelkich wykopów ziemnych, urządzeń odwadniających drogę mogących stanowić potencjalną pułapkę dla płazów. Wskazano również konieczność wprowadzenia tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych, wprowadzenia nadzoru przyrodniczego w trakcie wykonywania tych ogrodzeń, a także w podczas kontroli pułapek łownych znajdujących się przy ogrodzeniach ochronnych oraz przenoszenia odłowionych zwierząt do odpowiednich dla nich siedlisk. Ponadto w celu zapewnienia możliwości migracji zwierząt po obu stronach drogi wskazano na konieczność przystosowania części projektowanych w ciągu drogi obiektów inżynierskich (głównie przepustów) do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Obiektem który może także pełnić funkcję przejścia dla zwierząt jest planowany do wykonania most na potoku Mikośka, który zlokalizowany będzie w km ok. 1+360 projektowanego odcinka drogi. W celu ograniczenia możliwości kolizji zwierząt z ruchem samochodowym zaplanowano zastosowanie stałych ogrodzeń herpetologicznych wzdłuż wyznaczonych odcinków dróg, a także wprowadzenie w wyznaczonych z udziałem nadzoru przyrodniczego miejscach przy drodze znaków ostrzegawczych. Wskazano także konieczność prowadzenia prac

przygotowawczych i budowlanych (wycinka drzew, zdjęcie humusu, likwidacja podmokłości itd.) pod nadzorem przyrodniczym oraz konieczność corocznego monitoringu technicznego obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt, zagospodarowania strefy dostępnej dla zwierząt tych przejść i ich otoczenia, ogrodzeń ochronnych i naprowadzających itp.

Przedstawione w dokumentacji rozwiązania technologiczne, konstrukcyjne i organizacyjne, dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia zapewnią skuteczną ochronę środowiska, w tym wód powierzchniowych, podziemnych, gleby i powietrza w tym zachowane zostaną ww. warunki, dlatego planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na zasoby, twory i składniki przyrody, o których mowa w art. 2 ust. 1 ww. ustawy o ochronie przyrody, w tym na przedmioty i cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, na integralność tego obszaru i spójność sieci Natura 2000.

Mając na uwadze powyższe stwierdzam iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wymagała przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko. W szczególności dla przedmiotowej inwestycji nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny siedliskowej wymaganej na podstawie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

Jednakże należy mieć na uwadze, iż realizacja przedsięwzięcia będzie możliwa wyłącznie po uzyskaniu stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody, na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną, jeżeli zaistniałaby konieczność naruszenia tych zakazów w związku z realizacją przedsięwzięcia. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest tożsama z zezwoleniem na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych.

Przedsięwzięcie nie będzie generowało oddziaływań o charakterze transgranicznym. Mogące wystąpić oddziaływanie ograniczy się do najbliższego terenu sąsiadującego z planowanym przedsięwzięciem.

Na podstawie zebranych informacji wynika, że w najbliższym sąsiedztwie inwestycji znajdują się zabytki wpisane do ewidencji urzędu. Z przeprowadzonej analizy wynika, że zabytki architektury nie kolidują z przedmiotową inwestycją.

Na omawianym terenie znajdują się stanowiska archeologiczne położone w rejonie przedmiotowej drogi. Zgodnie z dokumentacją nie można wykluczyć kolizji projektowanej drogi z tymi stanowiskami.

Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków z Delegatury w Rzeszowie zachodzi konieczność uzgodnienia z tym organem projektu zagospodarowania terenu z uwzględnieniem stanowisk archeologicznych celem określenia warunków ochrony konserwatorskiej.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w obrębie istniejącej drogi, w terenie w dużym stopniu zurbanizowanym, dlatego nie wpłynie w sposób istotny na lokalny krajobraz. Ewentualne zmiany ukształtowania drogi wynikają z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa drogowego.

Teren będący przedmiotem opracowania, w początkowym i środkowym przebiegu drogi, znajduje się na obszarze związanym z doliną Wisłoka, co będzie powodowało modyfikację warunków klimatycznych w zakresie wilgotności. Warunki topoklimatyczne będą charakteryzować się zwiększoną liczbą dni z mgłą oraz zwiększoną wilgotnością powietrza. Odcinek końcowy to tereny wyższe, gdzie nie będzie zauważalna taka modyfikacja warunków klimatycznych powodowana przez rzekę

Analizując dostosowanie przyjmowanych rozwiązań do możliwych zmian klimatu należy zauważyć, że projektowana droga obejmuje elementy wskazywane jako szczególnie wrażliwe na zmiany klimatu, takie jak konstrukcje podatne na działanie wiatru (ekrany akustyczne), czy też obiekty zagrożone przez spływy wód wywołane ekstremalnymi opadami. Przewiduje się dostosowanie tych konstrukcji do bezpiecznej pracy w warunkach ekstremalnych. Osiągnię to m.in. poprzez wykonanie konstrukcji uwzględniające wyniki obliczeń obciążeń ekstremalnych (siły wiatru czy wysokości opadów), zgodnie z obowiązującymi normami w tym zakresie. Odwodnienie drogi zaprojektowano w taki

sposób, aby możliwe było bezpieczne odprowadzenie wody zarówno z terenu drogi, jak i terenów przyległych, przy równoczesnym maksymalnym wykorzystaniu terenów zielonych przewidywanych w ramach tej drogi jako elementów retencyjnych. W odniesieniu do zjawisk temperaturowych należy stwierdzić, że droga znajduje się na terenie miejskim, gdzie obowiązują zasady utrzymania dróg, w tym w warunkach oblodzenia, dostosowywane do bieżącej sytuacji pogodowej. Nawierzchnię drogi (jako elementu wrażliwego na prognozowany wzrost temperatury) zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi wymaganiami. W czasie eksploatacji drogi przewiduje się monitorowanie stanu nawierzchni i podejmowanie działań adekwatnych do wyników tego monitoringu.

Wobec powyższego, mając na uwadze stwierdzony brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w toku postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji nie było konieczności zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mówi art. 79 ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Przed wydaniem niniejszej decyzji zapewniono stronom możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów zgodnie z art. 10 Kpa poprzez obwieszczenie z dnia 20 września 2017 r., znak: WOOŚ.4200.4.2017.JG.36. W związku z ww. obwieszczeniem, w tut. Urzędzie żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, jak również nie zostały wniesione żadne uwagi do postępowania.

Przychylając się do wniosku Inwestora, decyzji nadany został 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. Należy zauważyć, że realizacja planowanego przedsięwzięcia stanowi szczególny interes społeczno – gospodarczy, gdyż terminowe jej przeprowadzenie, jest warunkiem niezbędnym dla zapewnienia właściwego stanu bezpieczeństwa ruchu na istniejących drogach będących w złym stanie technicznym i przyczyniających się do powstawania kolizji i wypadków drogowych.

Droga już w stanie istniejącym powoduje znaczne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz życia i zdrowia ludzi. Przebiega przez tereny zwartej zabudowy, nie posiada wymaganych parametrów technicznych lub rozwiązań zapobiegających powstawaniu kolizji i wypadków. Ruch tranzytowy i występująca gęsta zabudowa mieszkaniowa w ciągu drogi istniejącej oraz skrzyżowanie jednopoziomowe z intensywnie użytkowanym przejazdem kolejowym linii nr 91 sprawiają, że znaczne natężenia ruchu w połączeniu z bliską odległością budynków od istniejącej drogi powodują bardzo duże utrudnienia w ruchu drogowym. Emitowany hałas powoduje występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku w otoczeniu drogi, narażając kilka tysięcy osób na oddziaływania przekraczające dopuszczalne normy. Sytuacja ta będzie ulegać ciągłemu pogorszeniu ze względu na dynamikę wzrostu natężenia ruchu.

Inwestycja poprawi istniejący stan ruchu drogowego i bezpieczeństwa osób poruszających się po drogach, w tym pieszych i rowerzystów. Przebieg drogi w stanie istniejącym przez tereny objęte zabudową mieszkaniową wymagają ochrony akustycznej przy przewidywanym zwiększeniu ruchu pojazdów byłoby szczególnie niebezpieczne w przypadku zaniechania realizacji przedsięwzięcia. Dodatkowo realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia stworzy nowe bezpieczne powiązania komunikacyjne dla przyległych terenów oraz odciąży istniejące relacje drogowe. Jednocześnie inwestycja zapewni poprawę warunków w zakresie ochrony środowiska oraz zdrowia i życia ludzi, w szczególności dla użytkowników dróg oraz mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie, m.in. poprzez dostosowanie parametrów i rozwiązań dróg istniejących do wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zastosowanie rozwiązań drogowych minimalizujących kolizyjność i wykonania elementów drogi o wysokich parametrach jakościowych zapewniających także

ochronę terenów przyległych do dróg objętych inwestycją przed uciążliwościami, które drogi te powodują.

Przesłanki te w pełni uzasadniają istnienie szczególnego interesu społecznego oraz wyjątkowo ważnego interesu strony, którym jest zarządca drogi odpowiedzialny za utrzymanie drogi we właściwym stanie i zapobieganie powstawaniu zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie oraz przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego wynika, że sposób realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu metod prowadzenia prac oraz rozwiązań technologicznych określonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz charakterystyce przedsięwzięcia pozwoli na dotrzymanie obowiązujących standardów jakości środowiska, w tym zdrowia ludzi na obszarze w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

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

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca szczegółowy opis przedsięwzięcia.
2. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Załącznik do decyzji:

- Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Wojciech Wdowik

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. P. Marcin Szeremeta, ul. Bohaterów 10 Sudeckiej Dywizji Piechoty 4, 35-307 Rzeszów
2. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miejskiego w Łańcucie, plac Sobieskiego 18, 37-100 Łańcut, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - doręczenie elektroniczne ePUAP
3. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy w Łańcucie, ul. Mickiewicza 2A, 37-100 Łańcut, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko- doręczenie elektroniczne ePUAP
4. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy w Czarnej, 37 – 125 Czarna 260, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko- doręczenie elektroniczne ePUAP
5. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Białobrzegi, 37-114 Białobrzegi 4, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko- doręczenie elektroniczne ePUAP

Do wiadomości:

1. Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, ul. T. Boya Żeleńskiego 19a, 35-105 Rzeszów
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łańcucie, ul. Mickiewicza 6, 37-100 Łańcut - doręczenie elektroniczne ePUAP
3. WOOŚ; aa