



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Rzeszów, dnia 17 stycznia 2017 r.

al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOS.4200.7.2016.KR.62

DECYZJA

Działając na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.);
- art. 59 ust. 1 pkt 2, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 6, art. 80, art. 82, art. 82a, art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 03 czerwca 2016 r. znak: L.dz.4794/DDR/2510/2016 Pana Macieja Hałucha – przedstawiciela firmy EKKOM Sp. z o.o., ul. Zawila 65 E, 30-390 Kraków, działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Tarnobrzega w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miasta Tarnobrzega”;

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wykonawca: EKKOM Sp. z o.o., ul. Zawila 65 E, 30-390 Kraków; autorzy: mgr inż. Anna Kosak, dr inż. Janusz Bohatkiewicz, mgr inż. Sebastian Biernacki, mgr inż. Monika Białowąs, mgr inż. Marcin Dębiński, dr Mariusz Dudek, mgr Iwona Gąsak, mgr inż. Maciej Hałucha, mgr Joanna Nabielec, mgr inż. Katarzyna Pach, mgr inż. Jakub Pełka, mgr inż. Łukasz Świątek, inż. Michał Urbańczyk, dr Joanna Zalewska – Gałosz, Kraków, sierpień 2016 r.,
- Aneksu do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wykonawca: EKKOM Sp. z o.o., ul. Zawila 65 E, 30-390 Kraków; Kraków, wrzesień 2016 r.,
- Uaktualnionego Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wykonawca j.w., Kraków, październik 2016 r.,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miasta Tarnobrzega”, w wariantcie W5’.

I. Określam:

1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

W ramach zadania przewiduje się budowę odcinka drogi o długości ok. 9 km, o dwóch jezdniach o szerokości 3,5 m każda i nośności 115 KN w granicach administracyjnych miasta Tarnobrzega. Początek nowego odcinka drogi będzie usytuowany w kilometrażu ok. 0+270 ulicy Sikorskiego, koniec w kilometrażu 3+577,30 na istniejącym rondzie w ul. Warszawskiej. W ramach projektu przewiduje się budowę rond i skrzyżowań: na odcinku włączenia z ul. Sikorskiego, na przecięciu z ul. Dworcową i łącznikiem do drogi 871, z drogą boczną stanowiącą łącznik do ulicy M. C. Skłodowskiej i ul. Bema.

2) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia

uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Główne zaplecza budowy i place postoju maszyn będą zlokalizowane poza terenami leśnymi i siedliskami chronionymi i z zajęciem minimalnej powierzchni terenu.
2. Przed przystąpieniem do prac zostanie zdjęta wierzchnia, urodzajna warstwa ziemi i składowana w sposób uporządkowany (np. w przyzmach), uniemożliwiający mieszanie z gruntem macierzystym.
3. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (humusu) będzie poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego, pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt. W razie stwierdzenia ich występowania podjęte zostaną działania zabezpieczające te gatunki (np. poprzez wstrzymanie zdejmowania humusu do momentu opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta lub uzyskanie stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków).
4. W przypadku, gdyby niezwłoczne wykorzystanie gleby (humusu) z terenów trwale zajmowanych pod drogę nie było możliwe, glebę należy składować w przyzmach zabezpieczonych przed erozją wodną i wietrzną (np. poprzez zastosowanie tymczasowej obudowy roślinnej (rośliny motylkowe, trawy) lub poprzez okrycie geowłókniną).
5. Płaty roślinności, które uległy zniszczeniu w wyniku prowadzenia prac budowlanych będą obsiane, obsadzone lub zadarnione, a do odtworzenia roślinności będą użyte lokalne nasiona, sadzonki lub darń, do oddania drogi do użytkowania.
6. Wycinka kolidujących z drogą drzew i krzewów będzie poprzedzona ponowną inwentaryzacją drzew przeznaczonych do usunięcia, wykonaną w pasie zajętości terenu na etapie opracowywania szczegółowych rozwiązań projektowych.
7. Wycinka drzew, w szczególności, starych, dziuplastych, będzie 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 stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.
8. Wycinka drzew i krzewów będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się punktową wycinkę drzew i krzewów w okresie lęgowym, pod warunkiem przeprowadzenia kontroli przez doświadczonego ornitologa pod kątem zasiedlenia drzewa/krzewu przez ptaki. Kontrola taka powinna być wykonana najpóźniej na tydzień przed planowaną wycinką. Punktowa wycinka jest terminem odnoszącym się do wycinania pojedynczych drzew.
9. Pozostałe drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy lub w bliskiej odległości od prowadzonych prac zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami poprzez wyгородzenie powierzchni zlokalizowanych w odległości minimum 1 m od pnia drzewa lub zastosowanie specjalnych osłon dla poszczególnych drzew. Przy ich wykonaniu pnie należy oszalować deskami, a przestrzeń pomiędzy pniem, a deską wypełnić np. matami słomianymi lub zrolowaną jutą.
10. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonane będą w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom (np. w sposób ręczny, bez użycia ciężkiego sprzętu i maszyn), aby wyeliminować ewentualne usychanie drzew w wyniku zniszczenia systemu korzeniowego.
11. Zastosowane zostaną nasadzenia przydrożne. Otwór pod sadzonkę przygotowany zostanie w odległości nie mniejszej niż 1,5 m od granicy rowu drogowego, by nie dochodziło do zniekształceń rowu w wyniku rozrostu bryły korzeniowej. W miarę możliwości należy stosować materiał sadzeniowy z regionu realizacji przedsięwzięcia.
12. Do nasadzeń przydrożnych nie należy stosować gatunków drzew i krzewów mogących stanowić atrakcyjną bazę pokarmową dla zwierząt, szczególnie ptaków.
13. Nasadzenia zieleni (przydrożnej, leśnej, ekotonowej) wykonane zostaną najpóźniej do momentu oddania drogi do użytkowania.

14. Prowadzona będzie kontrola utrzymania się nasadzeń przez okres co najmniej 3 lat od posadzenia, a w przypadku nieprzyjęcia się sadzonek zostaną dosadzone nowe sadzonki na ich miejsce.

15. Tereny podmokłe zostaną odgradzone za pomocą wygradzeń tymczasowych tak, aby migrujące płazy nie mogły przemieszczać się w kierunku prowadzonych prac. Wygradzenia tymczasowe będą wykonane z geowłókniny, geotkaniny, folii lub brezentu o wysokości min. 40 cm, zakopane w ziemi na głębokość min. 10 cm i zakończone min. 5 cm przewieszką odgiętą na zewnątrz o kąt 45-90°. Rząd wygradzeń zostanie zakończony zawrotką w kształcie litery „U”. Wygradzenia będą usytuowane poza drogą serwisową. Płotki tymczasowe mogą być rozebrane najwcześniej po wykonaniu przepustu oraz docelowych płotków herpetologicznych.

16. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy intensywnego przemieszczania się płazów na końcach wygradzeń, w miejscach tych zostaną wkopane wiaderka z przepuszczalnym dnem, wyłożone patykami i liśćmi. Wpadające do wiader osobniki będą przenoszone w odpowiednie miejsca, wskazane przez nadzór przyrodniczy.

17. Jako zbiorniki zastępcze dla płazów w pierwszej kolejności wykorzystane będą istniejące zbiorniki, których rozmiar oraz charakter jest wystarczający dla rozrodu płazów.

18. Dopuszcza się niwelację zagłębień wypełnionych wodą, w tym powstałych w trakcie realizacji przedsięwzięcia, po wcześniejszym przeszukaniu ich pod kątem występowania płazów. W przypadku stwierdzenia takiej obecności, płazy, w tym dorosłe osobniki, formy rozwojowe i młodociane, należy pod nadzorem herpetologa przenieść poza teren prowadzonych prac. Wyboru miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione dokona prowadzący nadzór przyrodniczy.

19. Na etapie wykonywania projektu budowlanego przepusty pełniące funkcję przejść dla zwierząt oraz zagospodarowanie terenu wokół nich należy projektować przy współpracy z doświadczonymi herpetologiem i teriologiem. Współpracę tę należy kontynuować na etapie budowy celem poprawnego wykonania zaplanowanych urządzeń służących ochronie zwierząt.

20. System odwodnienia wykonany będzie w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zwierząt do obiektów odwodnienia. Kierując się zasadą przezorności zastosowane zostaną rozwiązania pozwalające zwierzętom na samodzielne uwolnienie się z tych obiektów.

21. Przy przepuście w km 7+100 teren wokół zostanie zagospodarowany zielenią. W pozostałych lokalizacjach teren wokół przepustów po zakończeniu prac należy przywrócić do stanu pozwalającego na dotychczasowe użytkowanie. Zagospodarowanie najść do przejść polegać winno na dostosowaniu charakteru i struktury roślinności do występującej w otoczeniu przejścia, z uwzględnieniem gatunków dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych. Należy dopuścić i wspierać spontaniczną ekspansję i naturalną sukcesję roślinności z ograniczeniem do minimum wszelkich zabiegów gospodarczych związanych z utrzymaniem roślinności. Nasadzenia zieleni wykonane będą najpóźniej do momentu oddania drogi do użytkowania.

22. Dopuszcza się częściowe zasypanie jednego zbiornika w kompleksie stawów „Zwierzyniec”.

23. Na odcinkach 4+400 – 5+300 oraz 7+300 – 7+800, gdzie zinwentaryzowano szlak migracji zwierząt należy zastosować odbłaski typu „wilcze oczy”.

24. Na odcinkach 4+400 – 5+300 oraz 7+300 – 7+800 zakazuje się wprowadzać oświetlenia i bariery ochronne, o ile nie będzie to sprzeczne z przepisami dotyczącymi warunków technicznych i bezpieczeństwa użytkowników drogi.

25. Bezpośrednio przed rozpoczęciem robót, nastąpi przeniesienie chomików europejskich (w razie potwierdzenia ich obecności) pod nadzorem zoologa w bezpieczne miejsce, położone w dogodnym siedlisku zlokalizowanym poza zakresem przedsięwzięcia.

26. Zinwentaryzowane okazy storczyka podkolana białego *Platanthera bifolia*, które mogą ulec zniszczeniu podczas realizacji przedsięwzięcia należy przenieść na stanowisko zastępcze poza teren planowanych prac.

27. Roboty budowlane (zwłaszcza prace przygotowawcze, prace ziemne) na całym odcinku trasy będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania zaproponowanych działań minimalizujących oddziaływanie fazy budowy, aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków zdiagnozowanych na potrzeby wykonania raportu, celem wykazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, ewentualne wskazanie dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy niezbędnych do wdrożenia. Zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:

- a) szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę,
- b) nadzór nad uprzedzającymi przedsięwzięciami pracami przygotowawczymi, jak wycinka drzew i krzewów, zdejmowanie humusu, lokalizacja zaplecza budowy, prace odwodnieniowe itp.,
- c) określenie zajęcia kryjówek w dziuplastych drzewach przeznaczonych do wycinki przez nietoperze,
- d) kontrolę entomologiczną, ornitologiczną, chiropterologiczną, teriologiczną, botaniczną wycinanych drzew,
- e) nadzór nad przebiegiem prac prowadzonych w sąsiedztwie cennych zbiorowisk roślinnych, siedlisk przyrodniczych, stanowisk chronionych oraz rzadkich gatunków roślin i zwierząt w celu uniknięcia ich zniszczenia,
- f) nadzorowanie właściwego zabezpieczenia drzew znajdujących się w pobliżu wykonywanych prac (narażonych na uszkodzenie), a nie przeznaczonych do wycinki,
- g) odłowienie zwierząt z pasa przyszłych robót ziemnych (przed niszczeniem roślinności i odhumusowaniem gruntu) i ich przeniesienie poza pas robót, w odpowiednie siedlisko,
- h) kontrolę powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż oraz odcinków przekładanych cieków wodnych celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy w którymkolwiek stadium rozwoju,
- i) wyznaczenie miejsc lokalizacji tymczasowych ogrodzeń ochronnych dla małych zwierząt, nadzór nad ich wykonaniem, kontrola ich szczelności i stanu technicznego;
- j) wyznaczanie miejsc lokalizacji pułapek łownych przy tymczasowych ogrodzeniach ochronnych, nadzór nad ich wykonaniem,
- k) zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż płotków płazów, wybieranie ich z pułapek. W zależności od sytuacji, będą one przenoszone albo na drugą stronę ogrodzonego pasa drogi, albo do siedlisk zastępczych,
- l) kontrolę herpetologiczną nad likwidacją zbiorników wodnych, rozlewisk, zasypywaniem wykopów z wodą, pracami przy rowach melioracyjnych,
- m) sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopu i elementów odwodnienia drogi, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta; kontrola i ewentualne odławianie zwierząt z urządzeń odwodnieniowych, wykopów i innych potencjalnych pułapek,
- n) niezwłoczne zabezpieczenie wykopów, urządzeń odwodnieniowych i elementów infrastruktury towarzyszącej mogących stanowić pułapki dla zwierząt, zaraz po ich wykonaniu/zamontowaniu, kontrola zabezpieczeń ww. urządzeń,
- o) wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko,
- p) kontrolę sąsiedztwa ogrodzeń tymczasowych i nadzór nad wykaszaniem roślinności przy ogrodzeniach, która uniemożliwia przemieszczanie się małych zwierząt,
- q) nadzór nad montażem ogrodzeń ochronnych, kontrola ich stanu technicznego, nadzór nad wykonaniem przejść dla zwierząt oraz zagospodarowanie otoczenia tych przejść,
- r) odbiory techniczne wykonanych przejść dla małych i średnich zwierząt, naprowadzeń do nich i zagospodarowania ich otoczenia,
- s) kontrolę prac prowadzonych w obrębie kompleksu stawów Zwierzyniec i lokalnych podmokłości,

t) sporządzenie dokumentacji (przyrodniczych z wykonanych prac) oraz analiz i przedłożenie do tut. Organu,

u) czas trwania nadzoru przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych.

28. Zaplecze budowy oraz miejsca postoju maszyn budowlanych wyposażone zostaną w środki zabezpieczające przed przenikaniem szkodliwych substancji do gleby, ziemi lub do wód (np. sorbenty, maty separacyjne, zasypki (piasek z absorbentem np. bentonitem), poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty).

29. Miejsca przeznaczone pod postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, parkingi dla pracowników, tankowanie pojazdów, przechowywanie paliw, materiałów smarnych, rozpuszczalników, farb, zorganizowane zostaną na powierzchni szczelnej i skanalizowanej.

30. Transport materiałów maszyn i urządzeń budowlanych będzie prowadzony, wykorzystując w pierwszej kolejności sieć istniejących dróg, które dopuszczają ruch pojazdów ciężkich, po uzgodnieniu planu transportu z zarządcami dróg.

31. Zapewniony zostanie nadzór nad wykonawcami prac, w celu kontroli sposobu realizacji robót budowlanych (w tym m.in. kontroli: stosowania sprawnych maszyn i sprzętu oraz ich prawidłowej eksploatacji i konserwacji, użytkowania środków transportu i maszyn bez ich przeciążania i przeladowywania, odprowadzania maszyn po zakończonej pracy oraz w przypadku awarii na wyznaczone miejsce postoju, przystosowane zgodnie z pkt 29).

32. Zaplecze budowy wyposażone będzie w przenośne sanitariaty, z zapewnieniem odbioru ścieków bytowych przez firmy posiadające stosowne uprawnienia do prowadzenia tego typu działalności.

33. W celu zmniejszenia uciążliwości akustycznych i emisji drgań w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlano - montażowe w otoczeniu terenów i budynków chronionych akustycznie, prowadzone z wykorzystaniem maszyn generujących ponadnormatywny hałas, prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, w godzinach 06.00 - 22.00.

34. Przed rozpoczęciem zasadniczych robót drogowych oraz po ich zakończeniu wykonana będzie inwentaryzacja stanu technicznego wszystkich budynków znajdujących się w przewidywanej strefie wpływów drgań dynamicznych (min. do 10 m od krawędzi jezdni).

35. W toku prac budowlanych należy dążyć do zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na powietrze poprzez rozwiązania techniczne i organizacyjne, do których należą m.in.:

a) odpowiednie rozplanowanie i obsługa miejsc magazynowania materiałów sypkich w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu,

b) stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach oraz opońc ochronnych przy transporcie bitumu,

c) utrzymywanie w czystości dróg dojazdowych/technologicznych.

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

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktów I.1) i I.2) decyzji.

2. Wprowadzone zostaną nasadzenia zastępcze, zarówno drzew, jak i krzewów. Wzdłuż drogi (nasadzenia przydrożne) zastosowane zostaną rodzime gatunki roślin, charakterystyczne dla miejscowych warunków siedliskowych. Na terenie typowo miejskim po obu stronach obwodnicy od jej początkowego kilometrażu do końca ogródków działkowych, wprowadzone będą krzewy. Kilometraż wprowadzanych drzew i żywopłotów:

a) żywopłoty: ok. km 0+030 – 0+475 str. prawa, 0+080 – 0+485 str. lewa, 0+495 – 0+660 str. lewa, 0+520 – 0+655 str. prawa, 1+105 – 1+730 str. lewa, 1+125 – 1+695 str. prawa,

b) drzewa: ok. km 1+700 – 2+190 str. prawa, 2+600 – 2+700 str. prawa, 4+340 – 4+370 str. prawa, 4+410 – 4+450 str. prawa, 4+480 – 4+640 str. prawa, 4+680 – 4+790 str. prawa, 6+425 – 6+590 str. prawa, na 6+680 (od ronda w lewo) 30 m, 6+700 – 6+770 str. lewa,

6+720 – 6+785 str. prawa, 6+775 – 6+855 str. lewa, 6+790 – 6+845 str. prawa, 6+870 – 6+920 str. lewa, 6+875 – 6+960 str. prawa, 6+970 – 7+235 str. lewa, 6+995 – 7+090 str. prawa, 7+110 – 7+230 str. prawa, 7+600 – 7+700 str. prawa, 7+780 – 8+180 str. prawa, 8+350 – 8+380 str. prawa, 8+440 – 8+850 str. prawa.

3. Drzewa należy wprowadzać jako pojedyncze linie, natomiast żywopłot jako pas o szerokości min. 1 m i wysokość ok. 2 m.

4. Nasadzenia powierzchniowe roślinności leśnej wykonane zostaną na gruntach stanowiących własność Gminy Tarnobrzeg na powierzchni min. 4 ha. Nasadzenia te będą zrealizowane na działkach nr 1737, 1738 lub 1739 obr. Sobów, na terenach kompleksu leśnego Zwierzyniec przeznaczonych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Tarnobrzega pod zalesienia. Nasadzone będą drzewa o składzie gatunkowym tożsamym do występującego w sąsiadującym kompleksie leśnym tak, aby w przyszłości wraz z istniejącym utworzyły jeden kompleks. Nasadzenia wprowadzone zostaną z gatunków rodzimych, odpowiadających wymaganiom siedliskowym.

5. Dla złagodzenia efektu wycinki i ochrony nowoodśnieżonej linii drzew, wykonane zostaną nasadzenia, w szczególności zasadzona zostanie strefa ekotonalna, stworzona z rodzimych gatunków krzewów.

6. Zastosowany zostanie system montowania tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych. Ogrodzenie należy wkopać w ziemię na głębokość min. 10 cm, tak aby na powierzchni jej wysokość wynosiła min. 40 cm. Przewieszkę na górze wykonać poprzez zagięcie słupka na odcinku 5 cm w kształcie odwróconej litery „L”. Wygrodzenia tymczasowe zastosowane będą na następujących odcinkach: ok. km 2+900 – 3+250 str. lewa, km 2+900 – 3+220 str. prawa, 5+000 – 5+320 po obu stronach drogi, 6+400 – 6+680 po obu stronach drogi, 6+800 – 6+900 po obu stronach drogi, 6+970 – 7+290 str. lewa, 7+000 – 7+280 str. prawa, 8+900 – 9+050 po obu stronach drogi.

7. Zamontowane zostaną stałe wygrodzenia herpetologiczne, wykonane z pełnych płyt lub prefabrykatów na łączeniach szczelnych. Wygrodzenia będą posiadać następujące parametry: wysokość min. 40 cm, górna krawędź będzie posiadać odgięcie na zewnątrz linii ogrodzenia (pod kątem 45-90°) tworząc daszek długości min. 5 cm; rząd wygrodzeń będzie zakończony zawrotką w kształcie litery „U”. Wygrodzenia stałe zastosowane będą na następujących odcinkach: ok. km 2+900 – 3+150 str. obie strony, 5+080 – 5+280 str. prawa, 6+450 – 6+680 obie strony, 7+050 – 7+200 str. obie strony, 8+950 – 9+050 str. lewa, 8+990 – 9+036 str. prawa. Wygrodzenia stałe poprowadzone zostaną w taki sposób, aby pełniły równocześnie rolę ogrodzeń naprowadzających do wskazywanych przepustów pełniących rolę przejść dla małych zwierząt, tj. w kilometrażu drogi: 2+900 – 3+150, 7+050 – 7+200, 8+950 – 9+050.

8. Przepusty zostaną dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, celem zachowania drożności zidentyfikowanych korytarzy migracyjnych. Przepusty w km: 3+110, 6+640, 7+100 dostosowane zostaną do migracji płazów, a przepusty w km 4+480 oraz 7+100 - do migracji małych i średnich zwierząt. Sumaryczna szerokość suchych półek zastosowanych w przepustach będzie równa przynajmniej dwukrotnej szerokości koryta ciekłu lub rowu i wynosić będzie min. 50 cm w przepustach dla małych i średnich ssaków, natomiast w przypadku przepustów dla płazów półki będą miały szerokość min. 30 cm. Rzędna półek winna być umiejscowiona powyżej poziomu wody średniej dla danego ciekłu/rowu. Powierzchnię półek należy wyrównać i pokryć gruntem rodzimym. Zakończenia półek należy w pełni połączyć z terenem otaczającym przejście tak, aby umożliwiły swobodne przemieszczanie się zwierząt.

9. Odbiornikami wód opadowo - roztopowych z powierzchni projektowanej drogi będą: - rów R-13, rów R-9, rów R-11, rów R-4, rów R-1, rów R-9, rów R-10, rów R-7a.

10. W km 3+000 - 3+100 (od strony skrzyżowania z ul. Marii Curie Skłodowskiej), wody opadowo - roztopowe przed wprowadzeniem do środowiska będą oczyszczane w separatorze zintegrowanym z osadnikiem.

11. Wody opadowo - roztopowe z powierzchni drogi w km 0+000 - 0+380, 0+380 - 0+640, 0+640 - 0+750, 0+750 - 1+780, 1+780 - 2+220, 2+220 - 2+420, 2+420 - 2+550,

2+550 - 3+110, 3+110 - 3+220, 6+650 - 6+700, 8+390 - 8+990, 8+990 - 9+060 odprowadzane będą systemem kanalizacji deszczowej.

12. W celu ochrony terenów objętych ochroną przed hałasem wykonane będą przezroczyste ekrany akustyczne o skuteczności 5 – 12 dB w lokalizacjach jak w tabeli niżej:

| L. p. | Oznaczenie segmentu | Orientacyjny kilometrąz początku ekranu [km] | Orientacyjny kilometrąz końca ekranu [km] | Strona drogi | Długość segmentu [m] | Całkowita długość ekranu [m] | Wysokość segmentu [m] |
|-------|---------------------|--|---|--------------|----------------------|------------------------------|-----------------------|
| 1 | A | 0+028 | 0+068 | P | 8 | 40,3 | 2,5 |
| | B | | | | 24 | | 3 |
| | C | | | | 8,3 | | 2,5 |
| 2 | A | 0+053 | 0+068 | P/L | 16 | 84,0 | 3 |
| | B | | | | 38,2 | | 3,5 |
| | C | | | | 17,1 | | 3 |
| | D | | | | 12,7 | | 2,5 |
| 3 | - | 2+211 | 2+260 | P | - | 48,6 | 2,5 |

13. Ekrany akustyczne przezroczyste zostaną zabezpieczone przed kolizjami z ptakami czarnymi pasami, pionowo ułożonymi o szerokości ok. 2 cm w odstępach 10 cm.

II. Nakładam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031 ze zm.), w zakresie:

- a) zaprojektowane w projekcie budowlanym przepusty pełniące funkcje przejść dla zwierząt małych i średnich, w tym płazów (parametry przejść, zagospodarowanie dojeżdż do przejść i samych przejść pod kątem ich funkcjonalności itp.),
- b) zaprojektowane w projekcie budowlanym stałe wygrodzienia herpetologiczne, ich lokalizację i połączenie z innymi elementami drogi, położenie względem dróg serwisowych, pełnienie roli ogrodzeń naprowadzających do przepustów pełniących rolę przejść dla zwierząt itp.,
- c) doprecyzowanie terenu pod planowane nasadzenia powierzchniowe leśne oraz nasadzenia ekotonowe,
- d) doprecyzowanie elementów związanych z drogami serwisowymi (przebieg, nawierzchnia itp.),
- e) określenie zakresu monitoringu technicznego przepustów pełniących rolę przejść dla zwierząt oraz zakresu monitoringu wykorzystania przejść przez zwierzęta.

III. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

IV. Po upływie jednego roku od dnia oddania drogi do użytkowania należy przeprowadzić analizę porealizacyjną, w tym w szczególności w zakresie sprawdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu ochronę terenów wymagających ochrony przed ponadnormatywnym hałasem. Analiza przedstawiona zostanie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Pomiar hałasu należy przeprowadzić w rejonie budynków mieszkalnych,

zlokalizowanych w najbliższej odległości od projektowanego układu drogowego. Jako kontrolne proponuje się przyjąć punkty pomiarowe, których lokalizacja przedstawia się jak w poniższej tabeli:

| Lp. | Adres |
|-----|--------------------------------|
| 1 | ul. Porucznika Józefa Sarny 14 |
| 2 | ul. Porucznika Józefa Sarny 20 |
| 3 | ul. Dworcowa 10 |

W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosować należy odpowiednie środki ochrony bądź rozwiązania organizacyjno-administracyjne. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, administrator drogi przedłoży właściwemu organowi ochrony środowiska dokumenty niezbędne do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów: 742/11, 742/13, 742/5, 742/3, obręb Tarnobrzeg, jedn. ewid. M. Tarnobrzeg.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek Pana Macieja Hałucha – przedstawiciela firmy EKKOM Sp. z o.o., ul. Zawila 65 E, 30-390 Kraków, działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Tarnobrzega w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miasta Tarnobrzega”.

Wniosek został prawidłowo skompletowany - zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.).

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, w karcie informacyjnej pod numerem 705/2016.

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, planowane przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć określonych w § 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*) w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 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. 1 pkt b) oraz ust. 6 ww. ustawy, w związku z usytuowaniem przedsięwzięcia częściowo na terenie zamkniętym jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji. Przedsięwzięcie będzie realizowane m. in. na działce o nr ew. 1505/23, obręb 12 Tarnobrzeg, gmina Tarnobrzeg uznanej za teren zamknięty, 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. MR, poz. 25 ze zm.).

Działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska, Regionalny

Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu, pismem z dnia 14 czerwca 2016 r., znak: WOOŚ.4200.7.2016.KR.4, z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu, w opinii z dnia 30 czerwca 2016 r., znak: PSNZ.465.17.2016 uznał, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W uzasadnieniu do swojej opinii Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu stwierdził, że w ramach oceny oddziaływania należy określić i przeanalizować wpływ projektowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, gdyż droga będzie przebiegać częściowo w zabudowie mieszkaniowej.

Po uwzględnieniu zapisów art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, dla projektowanego przedsięwzięcia, z uwagi na jego lokalizację, zakres prac, skalę i oddziaływania związane z etapem realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia stwierdzono, że niezbędnym jest przeprowadzenie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i tym samym istnieje konieczność sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Dlatego też Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wydał postanowienie z dnia 25 lipca 2016 r. znak: WOOŚ.4200.7.2016.KR.17, stwierdzając w nim obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i określając zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 12 sierpnia 2016 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie Raport o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko, celem dalszego kontynuowania postępowania, natomiast w dniu 27 września 2016 r. oraz 31 października 2016 r. uzupełnienia Raportu. Ponadto w dniu 16 listopada 2016 r. przedłożył także dodatkowe wyjaśnienia do Raportu.

Informacja o Raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, w karcie informacyjnej nr 1036/2016.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie działając zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przed wydaniem niniejszej decyzji, pismem z dnia 16 listopada 2016 r. zasięgnął opinii w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu, który w piśmie z dnia 08 grudnia 2016 r., znak: PSNZ.466.7.2016 określił warunki realizacji i eksploatacji planowanego zadania. Warunki te zostały uszczegółowione i uwzględnione w zapisach niniejszej decyzji.

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.

W prowadzonym postępowaniu w dniach od 18 listopada 2016 r. do 09 grudnia 2016 r. zapewniono udział społeczeństwa – zgodnie z art. 79 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 16 listopada 2016 r. znak: WOOŚ.4200.7.2016.KR.51 podano do publicznej wiadomości informacje o przedłożonym wniosku i Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z informacją o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy i miejscu wyłożenia jej do wglądu, możliwości i terminie

składania uwag, z zachowaniem 21-dniowego terminu ich składania i organie właściwym do ich rozpatrzenia. Zostało ono zamieszczone na tablicy ogłoszeń i w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Miasta Tarnobrzeg.

Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa, do tut. Urzędu nie wpłynęły wnioski i uwagi w przedmiotowej sprawie.

W Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opisano przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, przeanalizowano wariant wybrany do realizacji przez Inwestora – W5' oraz 6 wariantów alternatywnych (W1, W2, W2', W3, W4, W5).

Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia (tzw. wariant zerowy)

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia to rozwiązanie, w którym omawiane przedsięwzięcie nie jest realizowane, funkcjonuje obecny układ drogowy, a nakłady finansowe sprowadzają się jedynie do bieżącego utrzymania drogi, bez działań i środków przeznaczonych na podniesienie bezpieczeństwa oraz komfortu jazdy kierowców i pieszych.

Zarządzający drogą jest zobligowany przepisami prawa ochrony środowiska do dotrzymania w granicach pasa drogowego obowiązujących norm w zakresie emisji hałasu. Wymiana nawierzchni na całym odcinku ul. Sikorskiego, przy obecnym natężeniu ruchu nie przyniesie efektu w postaci dotrzymania wartości dopuszczalnych hałasu. Konieczne będzie wprowadzenie dodatkowych środków minimalizacji tego oddziaływania w postaci ekranów akustycznych. Zauważyć należy, że wzdłuż ulicy dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, natomiast obiekty usługowe stanowią niewielką część omawianego terenu, zatem koszt związany z lokalizacją ekranów będzie bardzo wysoki. Ponadto ul. Sikorskiego jest głównym szlakiem transportowym na kierunku północ- południe. Obustronne zabudowanie jej ekranami wpłynie negatywnie nie tylko na krajobraz miasta postrzegany przez obserwatora z zewnątrz, ale będą również stanowiły negatywny odbiór przez osoby stale mieszkające w Tarnobrzegu.

Początek i koniec każdego wariantu zaplanowany został w tym samym miejscu. W każdym wariantcie konieczne będzie do realizacji rondo wlotowe, skrzyżowanie w ul. Dworcowej, ul. Marii Curie Skłodowskiej, ul. Bema. Wszystkie warianty zostały poprowadzone w sposób kończący przebieg w istniejącym rondzie w ul. Warszawskiej. Przebieg obwodnicy w północnej części miasta rodził mniej konfliktów na etapie wyznaczania trasy, gdyż teren nie jest zagospodarowany obiektami. W chwili obecnej znajdują się tam pola rolne, łąki, nieużytki, miejscowo zadrzewienia. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tarnobrzeg, teren ten jest przeznaczony pod zabudowę usługową i przemysłową. Następnie kierując się w kierunku południowym obwodnica od planowanego skrzyżowania z ul. Bema będzie przechodziła przez teren leśny (las Zwierzyniec), wzdłuż linii kolejowej. Taka sytuacja będzie miała miejsce, aż do skrzyżowania w ul. Marii Curie Skłodowskiej. Na kolejnym odcinku trasa obwodnicy przebiega wzdłuż istniejących stawów. Możliwe jest częściowe zasypanie jednego z nich celem spełnienia parametrów technicznych drogi i nie ingerowania w przebieg linii kolejowej.

Następnie droga jest poprowadzona pomiędzy linią kolejową a zabudowaniami przy ul. Sienkiewicza, pod estakadą stanowiącą ul. Sienkiewicza przechodzi pomiędzy jego filarami przez teren kolejowy, aż do ul. Dworcowej, gdzie będzie planowane kolejne połączenie węzłowe z istniejącą infrastrukturą drogową. Dalej obwodnica w różnych wariantach przechodzi przez tereny ogródków działkowych wpinając się w ul. Sikorskiego. Jest to teren zarówno zabudowy mieszkaniowej, rekreacyjnej z uwagi na lokalizację ogródków działkowych, zabudowy usługowej – przy ul. Dworcowej oraz ważnego połączenia drogowego z kierunkiem Stalowa Wola.

Na obszarze tym zaproponowanych zostało siedem wariantów, gdzie sześć z nich na wysokości planowanego skrzyżowania w ul. Dworcowej tworzą już jeden zbliżony wariant

dalszego przebiegu. Odmienny przebieg ma wariant W2', który na wysokości ul. Bema zmienia swoją trasę w kierunku ul. Litewskiej i następnie łukiem kieruje się do punktu przecięcia wszystkich wariantów w okolicach ronda w ul. Warszawskiej.

Wariant W1

- a) długość 8,6 km,
- b) wyburzenia: 73 szt. altanek, 3 szt. garaży, warsztat,
- c) długość ekranów akustycznych – 220 m,
- d) przebieg przez ogródki działkowe – 0,996 km,
- e) przebieg przez obszary leśne – 1,365 km.

Wariant W2

- a) długość 8,6 km,
- b) wyburzenia: 94 szt. altanek, 3 szt. garaży, warsztat,
- c) długość ekranów akustycznych – 125 m,
- d) przebieg przez ogródki działkowe – 0,969 km,
- e) przebieg przez obszary leśne – 1,095 km.

Wariant W2'

- a) długość 8,6 km,
- b) wyburzenia: 73 szt. altanek, 3 szt. garaży, warsztat,
- c) długość ekranów akustycznych – 125 m,
- d) przebieg przez ogródki działkowe – 0,969 km,
- e) przebieg przez obszary leśne – 1,095 km.

Wariant W3

- a) długość 8,7 km,
- b) wyburzenia: 43 szt. altanek, 3 szt. garaży, warsztat,
- c) długość ekranów akustycznych – 220 m,
- d) przebieg przez ogródki działkowe – 0,656 km,
- e) przebieg przez obszary leśne – 1,365 km.

Wariant W4

- a) długość 9,3 km,
- b) wyburzenia: 7 szt. domów, 42 szt. altanek, 55 szt. garaży, warsztat,
- c) długość ekranów akustycznych – 110 m,
- d) przebieg przez ogródki działkowe – 0,498 km,
- e) przebieg przez obszary leśne – 2,121 km.

Wariant W5

- a) długość 8,9 km,
- b) wyburzenia: 58 szt. altanek, 3 szt. garaży, warsztat,
- c) długość ekranów akustycznych – 220 m,
- d) przebieg przez ogródki działkowe – 0,733 km,
- e) przebieg przez obszary leśne – 1,441 km.

Wariant W5'

- a) długość 8,9 km,
- b) wyburzenia: jeden dom, 46 szt. altanek, 3 szt. garaży, warsztat,
- c) długość ekranów akustycznych – 125 m,
- d) przebieg przez ogródki działkowe – 0,733 km,
- e) przebieg przez obszary leśne – 1,441 km.

Planowane przedsięwzięcie we wszystkich wariantach na odcinku drogi będącej właściwą obwodnicą terenów zabudowanych Tarnobrzega, na początkowym odcinku przebiega przez tereny o charakterze miejskim, a następnie w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych. Konflikty z budynkami pojawiają się w przypadku kolizji wariantów z istniejącą zabudową na ulicy Czerwonego Krzyża, Dworcowej. Kolidujące budynki mieszkalne i usługowe są jednym z głównych czynników wpływających na możliwość wystąpienia konfliktów społecznych wynikających z realizacji planowanej drogi.

Analizując proponowane warianty przebiegu obwodnicy pod kątem przejęcia natężenia ruchu za najbardziej korzystne należy uznać, że wszystkie warianty pod względem przejęcia ruchu ocenia się podobnie. Różnice pojawiają się w zakresie poprawy komunikacji. Dla wariantu W4 zmianie uległoby znacznie obecne rozwiązanie drogowe na ul. Poziomkowej i Czerwonego Krzyża, co wpływa na niższą ocenę. W przypadku wariantu W5 i W5' będziemy mieli styczność z dwoma łukami, co ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Jedną z najczęstszych przyczyn konfliktów społecznych w przypadku realizacji inwestycji komunikacyjnych jest hałas, związany zarówno z realizacją, jak i eksploatacją tego typu przedsięwzięcia. Istotnym aspektem wymagającym uwzględnienia przy porównaniu wariantów jest pogorszenie klimatu akustycznego wzdłuż przedsięwzięcia oraz informacja, ile budynków mieszkalnych i działek zlokalizowanych na terenie ogródków działkowych znajdzie się w strefie negatywnego oddziaływania.

Miasto Tarnobrzeg jest położone w relacji północ – południe, pomiędzy rzeką Wisłą po zachodniej stronie i linią kolejową po stronie wschodniej. Wzdłuż rzeki Wisły stanowiącej bardzo cenny przyrodniczo fragment Tarnobrzega, za jej obwałowaniem są zlokalizowane osiedla mieszkaniowe. Powyższa sytuacja wpłynęła na rozważanie wariantów zatem jedynie po stronie wschodniej, tak by zachować istniejący szlak komunikacyjny i relacje Rzeszów – Sandomierz, Stalowa Wola – Rzeszów/Sandomierz. Poprowadzenie obwodnicy po wschodniej stronie miasta pozwoli również na szybkie połączenie transportowe ze Stalową Wolą, bez konieczności wprowadzania dodatkowego ruchu w centrum miasta Tarnobrzega.

Mając powyższe na uwadze, wariant rozpoczynający się nieopodal zbiornika Tarnobrzęskiego, tunel pod centrum miasta o długości ok. 6 km, czy wariant zlokalizowany po obiekcie mostowym równoległe do koryta rzeki Wisły omijając Tarnobrzeg z lewej strony zostały wykluczone już na wstępnym etapie rozpoczynania prac nad Raportem, głównie z uwagi na uwarunkowania ekonomiczne, jak i środowiskowe.

Po przeprowadzonych analizach, za wariant optymalny i najkorzystniejszy pod względem technicznym, środowiskowym i ekonomicznym uznano wariant W5'. Jako jeden z argumentów przemawiającym za wyborem wariantu W5' wskazano minimalizację oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w porównaniu do innych wariantów na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 ze zm.). Obszarami Natura 2000 zlokalizowanymi najbliższymi przedsięwzięcia są: obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 – w odległości ok. 1,8 km i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Tarnobrzęska Dolina Wisły PLH180049 – w odległości ok. 0,9 km.

Obszar przedsięwzięcia i jego szeroko rozumiane sąsiedztwo zajmują tereny zielone, przede wszystkim ogródki działkowe, tereny leśne, łąk i upraw rolniczych oraz tereny odłogowane. Nagromadzenie antropogenicznych elementów w krajobrazie jest niewielkie.

Planowane przedsięwzięcie przebiega przez m.in. mozaikę terenów: leśnych w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, leśnych będących własnością prywatną oraz przez łąki, pola uprawne i nieużytki poprzedzielane drobnymi zadrzewieniami, a miejscami także tereny podmokłe. Na początkowym odcinku planowane przedsięwzięcia przecina teren ogródków działkowych – lokalizacji ze stosunkowo dużą różnorodnością gatunkową ptaków za sprawą zróżnicowanych mikrosiedlisk. Stan zachowania siedlisk jest różny i zależy od formy bieżącego i dotychczasowego utrzymania.

Tereny leśne zarówno państwowe, jak i prywatne na analizowanym odcinku stanowią drzewostany głównie w niższych klasach wieku z dominującymi gatunkami: sosną, dębem, brzozą, miejscami dębem czerwonym. Podrzędne znaczenie ma olsza czarna, świerk pospolity, modrzew, jawor, osika, grab, topola. Ilość martwego i zamierającego drewna nie

odbiega od podobnych lasów w sąsiedztwie. Występują pojedyncze drzewa dziuplaste, które są wykorzystywane przez ptaki jako miejsca odbywania lęgów. Wzdłuż Lasu Zwierzynieckiego miejscami stwierdzono zarówno suche murawy, jak i miejsca podmokłe zajmowane przez płazy.

Tarnobrzeg wraz z otoczeniem nie należy do terenów atrakcyjnych pod względem krajobrazowym. Niemniej można wyszczególnić obszary, gdzie ocena warunków krajobrazowych jest zdecydowanie wyższa: należą do nich położone wokół miasta kompleksy leśne oraz stanowiąca swoisty, ważny zrąb krajobrazu dolina Wisły.

Realizowane przedsięwzięcie będzie nowym elementem w krajobrazie. Wpływ przedsięwzięcia na walory krajobrazowe w fazie realizacji w przypadku wszystkich analizowanych wariantów będzie powiązany z koniecznością wprowadzenia nowych elementów w związku z budową nowej obwodnicy (m.in. nasypy i wykopy drogowe, zaplecza budowy, wycinka drzewostanu).

Pas drogowy będzie miał szerokość punktowo maks. ok. 35 m, natomiast na przeważającym odcinku od ok. 20 m do ok. 30 m. Masy ziemne przemieszczane w granicach terenu przedsięwzięcia, nie będą stanowiły odpadu. Zastosowane zostanie maksymalne zwężenie pasa budowy oraz uniknięcie lokalizacji głównych zapleczy budowy na terenach leśnych. Przyczyni się to do minimalizacji negatywnego wpływu na krajobraz leśny.

Zaznaczyć należy, że na obecnym etapie niweleta drogi została poprowadzona w sposób bardzo zbliżony do istniejącego ukształtowania terenu, m.in. trasa przebiegać będzie na równi bądź poniżej przebiegu linii kolejowej na znacznej części opracowania. Uznać to należy za bardzo ważne dla minimalizacji zmian krajobrazowych.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia będzie miał zatem miejsce, jednak będzie on niewielki. Uciążliwości związane z budową ustąpią wraz z jej zakończeniem, a wycinka zrekompensowana zostanie nasadzeniami (przydrożnymi, powierzchniowymi leśnymi i ekotonowymi). Zabezpieczane przed uszkodzeniem będą również drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w bliskiej odległości od prowadzonych prac. Na całej długości nowego odcinka drogi istotnym będzie działanie wykonawcy po zakończeniu robót. Powinno ono polegać na rewitalizacji terenów zajętych w czasie prac budowlanych, zwłaszcza pod obiekty tymczasowe (place manewrowe, drogi dojazdowe, itp.). W miarę możliwości tereny te powinny zostać doprowadzone do pierwotnego stanu zagospodarowania, co powinno zmniejszyć oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz. Oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz zostanie dzięki przyjętym rozwiązaniom zminimalizowane.

Aktualnie roślinność terenu planowanego przedsięwzięcia reprezentuje zieleń urządzone (ogródki działkowe) oraz mozaika nieużytków (odłogów i ugorów), miejsc ruderalnych (głównie wzdłuż nasypu kolejowego), pól uprawnych, niewielkich powierzchniowo sadów, zdegradowanych muraw napiaskowych, spontanicznie tworzących się zakrzaczeń i zadrzewień oraz różnego typu wtórnych lasów nasadzanych na gruntach porolnych oraz niewielkich fragmentów lasów z dominacją dębu szypułkowego *Quercus robur*. Zbiorowiska roślinności bagiennej występują na badanym terenie jedynie sporadycznie natomiast roślinności wodnej brak. Miejscami można zaobserwować fragmenty łąk, które kiedyś mogły być łąkami kośnymi lub zmiennowilgotnymi o czym świadczy występowanie nielicznych gatunków charakterystycznych, jednak aktualnie zdominowane są przez nawłóć późną *Solidago gigantea*. Kolejnymi, inwazyjnymi gatunkami obserwowanymi w obszarze bezpośredniego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia jest czeremcha amerykańska *Padus serotina*, dąb czerwony *Quercus rubra*, szczaw omszony *Rumex confertus*, przymiotno kanadyjskie *Conyza canadensis* i niecierpek drobnokwiatowy *Impatiens parviflora*.

Za najcenniejsze siedliska przyrodnicze uznano:

- bór mieszany *Quercus robur*-*Pinetum* – płat zajmuje powierzchnię ok 2,5 ha; planowany pas drogowy będzie przebiegał w obrębie przedmiotowego płatu, bezpośredniemu wpływowi ulegnie 1/10 powierzchni siedliska;

- murawy napiaskowe o różnym stopniu zachowania – siedlisko zostało stwierdzone na terenie planowanego przedsięwzięcia w kilku fragmentach o łącznej powierzchni ok. 9,5 ha; negatywnemu bezpośredniemu wpływowi ulegnie ok. 1/3 powierzchni siedliska;
- łąka wilgotna ze zw. *Calthion* – łąka ta została stwierdzona w jednym płacie, siedlisko to znajdzie się w całości poza zasięgiem oddziaływania;
- zdegradowane łąki kośne – bogate florystycznie łąki kośne reprezentujące zespół *Arrhenatheretum elatioris* są siedliskami chronionymi w UE; na badanym terenie takich zespołów nie stwierdzono, zidentyfikowano kilka silnie zdegradowanych płatów z udziałem gatunków łąkowych, jednak płaty te były zaburzone i uboższe oraz nie przedstawiały większej wartości botanicznej, zwłaszcza, że w Polsce jest to zbiorowisko pospolite; łącznie na badanym terenie stwierdzono obecność ok. 1,2 ha zdegradowanych łąk, przypuszczalnie niegdyś kośnych - 1/5 powierzchni tych łąk będzie podlegać bezpośredniemu wpływowi planowanego przedsięwzięcia;
- ols *Carici elongatae-Alnetum* – ols na terenie badań występuje sporadycznie, w otoczeniu zagłębienia terenu; łącznie jego płaty zajmują 4,3 ha powierzchni - ok. 1/8 z tej powierzchni będzie podlegać bezpośredniemu wpływowi planowanego przedsięwzięcia.

Przyjmując za walor stopień naturalności najcenniejszymi zbiorowiskami roślinnymi są murawy napiaskowe porastające suche i ubogie piaszczyste gleby. Murawy te można zaklasyfikować do klasy *Koelerio-glaucae-Corynephoretea canescentis*. Zbiorowiska te tworzą głównie luźne murawy szczotlichowe, złożone przeważnie z niskich, kępkowych traw z dużym udziałem szczotliczy siwej *Corynephorus canescens* oraz terofitów i sukulentów.

Żaden ze zidentyfikowanych w terenie płatów roślinności nieleśnej nie reprezentował siedlisk przyrodniczych „naturowych” – wymagających ochrony w postaci obszarów Natura 2000. W przypadku muraw napiaskowych siedliskami naturowymi są: siedlisko 2330 – wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi oraz siedlisko 6120 – ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe. W terenie, na podstawie wiedzy eksperckiej oraz podczas późniejszego opracowywania danych z terenu siedliska te zostały wykluczone z powodu innej geografii występowania i/lub fizjonomii siedlisk oraz braku gatunków charakterystycznych.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia i w obszarze jego bezpośredniego oddziaływania stwierdzono 6 gatunków roślin objętych ochroną częściową w Polsce, w tym dwa gatunki roślin naczyniowych oraz cztery gatunki mchów (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409). Są to: podkolan biały *Platanthera bifolia* – populacja ta w miejscu swego występowania na badanym terenie jest skazana na wymarcie z powodu intensywnego zarastania siedliska przez nawłóć późną, w ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziane jest przeniesienie okazów narażonych na zniszczenie; grzybień biały *Nymphaea alba* – ich siedlisko w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie jest zagrożone; 4 gatunki mchów: widłoząb kędzierzawy *Dicranum polysetum* (stanowisko występują w obszarze oddziaływania i nie jest bezpośrednio zagrożone zniszczeniem), rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi*, fałdownik nastroszony *Rhytidiadelphus squarrosus*, torfowiec kończysty *Sphagnum fallax* – z uwagi na dość częste występowanie wymienionych mchów na odpowiednich dla nich siedliskach w Polsce zniszczenie warstwy mszystej budowanej przez te gatunki przypuszczalnie nie spowoduje uszczerbku w ich zasobach biologicznych.

Największy wpływ przedsięwzięcia na szatę roślinną zaznaczy się w fazie jego realizacji. W ramach analizowanego przedsięwzięcia koniecznym będzie zniszczenie części pokrywy roślinnej występującej na terenie przedsięwzięcia, głównie roślinności drzewiastej i krzewiastej, jak również roślinności zielnej, usuwanej wraz ze zdjęciem warstwy humusowej z terenu przedsięwzięcia oraz zaplecza budowy.

Łączna powierzchnia lasów, która zostanie trwale wylesiona na potrzeby przedsięwzięcia w wariantcie W5' wyniesie ok. 8,3 ha, z czego ok. 1,4 ha należy do Lasów Państwowych (działki 742/11, 742/13, 742/5, 742/3). Różnice w zakresie wycinki pomiędzy

poszczególnymi wariantami W1-W3 i W5 nie różnią się w sposób istotny. W wyniku inwentaryzacji stwierdzono, że do usunięcia w wariantcie W5, w przypadku drzew o wysokości wyższej niż 6 m, w pasie 15 m od osi drogi przewidziano 3804 szt. Sumarycznie skład gatunkowy drzew przeznaczonych do wycinki to: ~75% sosna *Pinus silvestris*, ~5% olsza *Alnus glutinosa*, ~5% dąb czerwony *Quercus rubra*, ~5% dąb szypułkowy *Quercus robur*, ~5% drzewa owocowe, <5% pozostałe gatunki (brzoza, wierzba, topola).

Drzewostany i zadrzewienia nie przedstawiają wyjątkowej wartości przyrodniczej. Brak w nich znacznej ilości martwego drewna czy starodrzewu. Uzasadniona konieczność wycinki nie będzie miała znaczącego wpływu na stan zachowania pozostałych płatów drzewostanów, które pozostaną w sąsiedztwie realizowanego przedsięwzięcia.

Tereny zalesione stanowią ok. 7% powierzchni miasta Tarnobrzeg. Powiat Tarnobrzegi jest zalesiony w ok. 32%, co stanowi wartość powyżej średniej krajowej. Zaproponowana w raporcie ilość nasadzeń będzie więc wystarczająca, mając na uwadze stopień zalesienia w powiecie tarnobrzegkim.

Obszar przedsięwzięcia i jego sąsiedztwo nie cechuje się ponadprzeciętną różnorodnością gatunkową fauny. Z uwagi na stosunkowo dobrze zachowane siedliska leśne i łąkowe, największą różnorodnością gatunkową zwierząt charakteryzuje się teren buforu obejmujący strefę ekotonową pomiędzy tymi dwoma siedliskami.

W trakcie wykonanych wizji terenowych stwierdzono łącznie obecność 50 gatunków ptaków znajdujących się pod częściową lub ścisłą ochroną gatunkową. Tak wysoka liczba gatunków chronionych z tej gromady nie wynika ze szczególnych walorów ornitologicznych tego terenu, a z faktu objęcia większości krajowej awifauny ochroną gatunkową. W składzie gatunkowym dominują pospolite w skali kraju i regionu gatunki typowe dla terenów przekształconych i zurbanizowanych.

Na uwagę zasługuje jednak stwierdzenie 3 gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dyrektywa Ptasia), a w szczególności regularne obserwacje zasiedlającego położone wzdłuż linii kolejowej gąsiorka *Lanius collurio*. Ze względu na szerokie rozpowszechnienie tego gatunku w badanym rejonie, poprowadzenie śladu obwodnicy po planowanym przebiegu spowoduje zniszczenie części siedlisk gąsiorka. Należy jednak zwrócić uwagę, że ze względu na stosunkowo duży, potencjalnie dostępny areal tego gatunku, znaczną powierzchnię dogodnych siedlisk znajdujących się w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia realizacja drogi nie będzie miała istotnego negatywnego wpływu na lokalną populację tych ptaków. Oprócz wyżej opisanego gatunku, z ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej stwierdzono także żerującą nad polami w końcowej części przebiegu obwodnicy parę błotniaków stawowych *Circus aeruginosus* oraz polujące na świeżo skoszonych łąkach bociany białe *Ciconia ciconia*. Dwa wyżej wymienione gatunki wykorzystują badany bufor wokół przedsięwzięcia jako żerowisko. W wyniku wykonanej inwentaryzacji nie stwierdzono gniazdowania tych ptaków. Ze względu na charakter przedsięwzięcia również w przypadku tych gatunków nie przewiduje się wystąpienia istotnego negatywnego oddziaływania na ich lokalne populacje.

Na uwagę zasługuje zlokalizowana w km ok. 6+800, w odległości ok. 150 m od przebiegu śladu planowanej drogi, licząca ok. 50 nerek kolonia brzegówek (*Riparia riparia*). Przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje zniszczenia siedlisk jaskółki brzegówki.

Na inwentaryzowanym terenie stwierdzono obecność 8 gatunków ssaków objętych ochroną częściową lub ścisłą. Tereny zadrzewione położone w buforze wokół planowanego przedsięwzięcia zasiedlone są przez wiewiórki *Sciurus vulgaris* i jeże *Erinaceus sp.* Jeże występują także na terenach poddanych większej antropopresji – tereny ogródków działkowych oraz przydomową zieleń zagospodarowaną. Na stanowiskach ekotonowych pomiędzy siedliskami łąkowymi a leśnymi stwierdzono występowanie ryjówki aksamitnej *Sorex araneus*, znaleziono także tropy łasic *Mustela nivalis* i gronostajów *Mustela erminea*.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt znalezienia na odłogowanych polach uprawnych i nieużytkach zlokalizowanych kilku nor chomika europejskiego *Cricetus cricetus*. Gatunek

ten objęty jest w Polsce ochroną ścisłą, wymieniony został także na liście zwierząt ginących i zagrożonych.

Aktywność nietoperzy stwierdzono wzdłuż ściany lasu, oraz w regionie stawów rybnych. Dodatkowo lokalnie pojedyncze stwierdzenia dotyczyły terenów otwartych (nieużytków, łąk, pól uprawnych). Nie stwierdzono miejsc z obecnymi koloniami rozrodczymi nietoperzy na trasie i w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia.

Dodatkowo z danych uzyskanych od lokalnych kół łowieckich wynika, że na terenie przebiegu planowanego przedsięwzięcia występuje także szereg gatunków łownych – sarny, jelenie, dziki, zające. Wykonane wizje terenowe potwierdziły obecność ssaków kopytnych i ich regularne żerowanie w buforze planowanego przedsięwzięcia. Inwentaryzacja wykazała także obecność zajętej lisiej nory leżącej w bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu planowanej drogi.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji herpetologicznej stwierdzono 4 gatunki płazów oraz 4 gatunki gadów objęte ochroną gatunkową. Do głównych zinwentaryzowanych miejsc rozrodu płazów należy kompleks stawów „Zwierzyniec”, w szczególności posiadający najbardziej naturalny charakter zbiornik położony najbliżej linii kolejowej. Zbiornik ten zasiedlony jest przede wszystkim przez żaby zielone (*Pelophylax esculentus complex*). Kolejnymi licznie zasiedlonymi przez żaby zielone lokalizacjami jest zastoisko wodne w Lesie Zwierzynieckim oraz niewielkie zbiorniki w rejonie stacji kolejowej w Sobowie. Ponadto, w rejonie końcowego odcinka obwodnicy znajduje się zbiornik stanowiący siedlisko żab zielonych oraz miejsce rozrodu kumaka nizinnego (*Bombina bombina*), gatunku wymienionego w II Załączniku Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa) oraz zasiedlony przez żaby zielone rów. Stanowisko kumaka nizinnego nie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia, oddalone jest od niej o około 100 m. Nie będzie więc narażone na oddziaływanie przedsięwzięcia.

Z danych uzyskanych od Polskiego Związku Wędkarskiego wynika, że kompleks stawów w Zwierzyncu, który częściowo zostanie zajęty pod planowane przedsięwzięcie, zasiedlony jest przez szereg gatunków ryb. Wśród nich wymieniono 4 gatunki objęte ochroną gatunkową: jesiotra *Acipenser sturio*, różankę *Rhodeus sericeus*, piskorza *Misgurnus fossilis* i strzeblę błotną *Eupallasella percnurus*. Należy jednak mieć na uwadze, że gatunki te nie występują w sposób naturalny na opisywanym siedlisku, a ich obecność wynika z wsiedlenia ich przez wędkarzy.

W trakcie prowadzonej inwentaryzacji entomofauny stwierdzono 4 gatunki owadów objęte ochroną prawną. Były to 3 gatunki trzmieli: trzmiel gajowy *Bombus lucorum*, trzmiel kamiennik *Bombus lapidarius* i trzmiel ziemny *Bombus terrestris* oraz biegacz gładki *Carabus glabratus*. Do najbogatszych pod względem gatunkowym siedlisk bezkręgowców, w szczególności motyli i błonkówek należą położone na stanowiskach napiaskowych siedliska murawowe. Objęte częściową ochroną prawną mięczaki na badanym terenie powszechnie reprezentował ślimak winniczek *Helix pomatia*.

Realizacja przedsięwzięcia będzie się wiązać ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu i co za tym idzie, znacznym wzrostem hałasu w okolicy. Powodować to może płoszenie zwierząt, które na ten okres przeniosą się najprawdopodobniej na dalsze tereny. Duża dostępność dogodnych dla zwierząt siedlisk w rejonie opisywanego przedsięwzięcia nie spowoduje jednak wystąpienia istotnie negatywnych oddziaływań na lokalne populacje zwierząt.

Analiza zagrożeń dla herpetofauny wykazała, że dokładne naniesienie trasy na mapę i weryfikacja terenowa, która miała miejsce 15.09.2016 r., że zniszczeniu ulegnie jedynie jeden zbiornik w kompleksie stawów „Zwierzyniec”.

Przebieg planowanej obwodnicy Tarnobrzega nie przecina krajowych korytarzy migracyjnych zwierząt. Początkowy odcinek planowanej obwodnicy znajduje się w sąsiedztwie przebiegającego od strony południowej korytarza Puszcza Sandomierska – Dolina Wisły. W związku z powyższym realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na drożność krajowych korytarzy migracyjnych.

Największa ilość tropów małych i średnich ssaków została stwierdzona w km ok. 4+400 a 5+300, oraz w km ok. 6+900 do 7+900. Natomiast szlaki migracyjne płazów w km 3+080 – 3+120, 5+090 – 5+110, 7+090 – 7+110, 8+980 – 9+000. W km ok. 7+090 – 7+110 szlak migracyjny batrachofauny pokrywa się z przebiegiem szlaku migracyjnego małych i średnich ssaków.

Należy również mieć na uwadze fakt, że zwierzęta bytujące w rejonie planowanego przedsięwzięcia są od wielu lat przyzwyczajone do obecności człowieka i elementów infrastruktury drogowej i kolejowej. Dlatego nie przewiduje się znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na drożność lokalnych szlaków migracyjnych na etapie realizacji przedsięwzięcia.

W zakresie wpływu na różnorodność biologiczną należy stwierdzić, że planowana droga przebiega przez ogródki działkowe, w części przez obszar silnie przekształcony przez człowieka, wzdłuż istniejącej linii kolejowej, odłogowane pola, zbiorowiska półnaturalne jednak zdegradowane i ze znacznym udziałem gatunków inwazyjnych oraz wtórne zbiorowiska leśne pochodzące z nasadzeń, a więc przez teren o niewyróżniającej się różnorodności biologicznej, szczególnie na poziomie ekosystemów i krajobrazu. Przy spełnieniu wszystkich działań minimalizujących niekorzystne oddziaływanie przedsięwzięcia, jego wpływ na zmiany siedliskowe i różnorodność przyrodniczą na omawianym terenie będzie marginalny. W ramach prowadzonych prac budowlanych przy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie nastąpi zaburzenie ciągłości cieków, nie będzie prowadzona regulacja rzek. Projekt może spowodować utrudnienia w przemieszczaniu zwierząt, jednak planowane natężenie ruchu na przedmiotowej drodze nie zakłóci lokalnych szlaków migracji zwierząt. Będzie prowadzona wycinka drzewostanu kolidującego z infrastrukturą, ale wprowadzone różnorodne nasadzenia, bez gatunków inwazyjnych, pozwolą na zachowanie istniejących siedlisk. Właściwe zorganizowanie placu budowy, prowadzenie gospodarki odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami, przebudowa odwodnienia drogi i zastosowanie urządzeń podczyszczających pozwolą na zminimalizowanie niekorzystnego oddziaływania.

W decyzji wskazano szereg warunków realizacji przedsięwzięcia mających na celu zapobieganie, eliminację i ograniczanie negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko. Przewidziano m.in.:

- ograniczenie negatywnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na tereny przyległe do pasa budowy (w tym na siedliska przyrodnicze, siedliska chronionych gatunków roślin i zwierząt, ekosystemy leśne, krajobraz naturalny i półnaturalny) poprzez m.in.: minimalizowanie powierzchni przeznaczonych pod zaplecza budowy oraz drogi technologiczne, lokalizowanie placów postoju maszyn oraz zapleczy budowy poza siedliskami chronionymi i z zajęciem minimalnej powierzchni terenu, nasadzenia zieleni wzdłuż obwodnicy oraz nasadzenia leśne i ekotonowe;
- wskazanie terminów i warunków realizacji prac przygotowawczych i budowlanych (np. terminu dla wycinki drzew i krzewów);
- zabezpieczenie drzew i krzewów nieprzewidzianych do wycinki;
- ograniczenie efektu bariery, przerywania korytarzy migracyjnych w stosunku do zwierząt poprzez: zaprojektowanie przejść dla zwierząt średnich i małych (wraz ze szczegółowymi omówieniem ich lokalizacji, rodzaju, parametrów minimalnych, wykonania, zagospodarowanie otoczenia, zabezpieczenia), przystosowanie wybranych odcinków obwodnicy do przekraczania przez zwierzęta średnie i duże po powierzchni jezdni i inne działania;
- wskazanie szeregu działań minimalizujących w stosunku do płazów (zastosowanie w okresie migracji płazów wygradzeń tymczasowych tak, aby migrujące płazy nie mogły przemieszczać się w kierunku prowadzonych prac; w okresie zastosowania wygradzeń tymczasowych przenoszenie zatrzymanych płazów przez nadzór przyrodniczy; zamontowanie w wybranych miejscach stałych wygradzeń herpetologicznych; poszukiwania płazów w różnego rodzaju zagłębieniach przed ich niwelacją).

Wskazano konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego podczas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych oraz określono zakres obowiązków członków nadzoru przyrodniczego.

Na etapie wykonywania projektu budowlanego wskazano konieczność współpracy projektanta drogowego ze specjalistą w zakresie herpetologii i teriologii celem właściwego zaprojektowania przepustów pełniących rolę przejść dla małych i średnich zwierząt, w tym płazów oraz zagospodarowania terenu wokół przepustów.

Zastosowanie przedstawionego wachlarza rozwiązań prawnych i praktycznych pozwoli na minimalizację negatywnego oddziaływania realizacji przedsięwzięcia zarówno na rośliny rosnące w rejonie prowadzenia prac budowlanych, jak i zwierzęta, które mogą pojawić się w terenie objętym tymi pracami oraz ograniczenie wpływu na krajobraz, drożność korytarzy ekologicznych i różnorodność biologiczną na wszystkich poziomach jej organizacji. Przedsięwzięcie wpisując się będzie wówczas również w ramy zrównoważonego rozwoju.

Na podstawie zebranego materiału dowodowego, po uwzględnieniu postawionych warunków realizacji przedsięwzięcia stwierdza się, iż jego realizacja i eksploatacja nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na środowisko przyrodnicze. Realizacja planowanego przedsięwzięcia pod postawionymi warunkami nie wpłynie również na spójność sieci Natura 2000 oraz nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na żaden z obszarów Natura 2000. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia nie było wymagane 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 zauważyć, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych – decyzje te wydawane są w odrębnych postępowaniach i mają inny charakter, dlatego też w przypadku gdy realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z łamaniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową, konieczne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Działania związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia będą skutkować 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 powstające podczas realizacji i eksploatacji będą selektywnie gromadzone w szczelnych, zamykanych pojemnikach lub luzem, w pryzmach, w wyznaczonych miejscach. Nadmiar mas ziemnych, niewykorzystany na terenie przedsięwzięcia, będzie traktowany jako odpad. Odpady będą przekazywane do unieszkodliwiania lub odzysku.

W trakcie realizacji będzie miała miejsce nieorganizowana emisja pyłów i gazów do powietrza powstająca w wyniku prowadzonych prac ziemnych, spalania paliw w maszynach budowlanych wykonujących roboty ziemne i środkach transportu. Emisje te należy ograniczać m. in. poprzez: stosowanie sprawnego sprzętu, utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie, odpowiednią obsługę miejsc magazynowania materiałów sypkich w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu, stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach oraz opończ ochronnych przy transporcie bitumu. Uciążliwości związane z etapem realizacji będą miały charakter krótkotrwały, odwracalny i ustaną wraz z chwilą jego zakończenia.

W Raporcie wykonano analizę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu na etapie eksploatacji drogi, dla trzech przypadków, tj.: stanu istniejącego, roku 2020 – oddanie obwodnicy do użytkowania oraz dla roku 2030. Wykazała ona, iż w związku z funkcjonowaniem drogi nie wystąpią przekroczenia standardów jakości powietrza analizowanych zanieczyszczeń, tj. węglowodorów aromatycznych i alifatycznych, benzenu, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, pyłów o frakcjach ziaren 2,5 i 10 µm oraz tlenku węgla. Na podstawie wykonanych obliczeń stwierdzić można, iż zachowane będą dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń w powietrzu zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska

z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 r., poz. 1031).

Ze względu na charakter i rodzaj przedsięwzięcia nie określono warunków na etapie jego eksploatacji.

Projektowany układ drogowy przebiegał będzie m.in. przez tereny chronione pod względem akustycznym. Klasyfikacji akustycznej terenów w otoczeniu projektowanej obwodnicy dokonano w oparciu zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na terenie miasta Tarnobrzeg, przez które przechodzi przedsięwzięcie, a dla terenów dla których nie ma obowiązujących MPZP – zgodnie z informacjami uzyskanymi od Prezydenta Miasta Tarnobrzega (na podstawie faktycznego zagospodarowania terenu). Dominującym rodzajem terenu wymagającego ochrony przed hałasem przez jaki przechodzi planowane przedsięwzięcie są tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. We wszystkich sześciu proponowanych wariantach obwodnica przechodzi głównie przez tereny niezabudowane.

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) wartości dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wynoszą 61 dB (A) w porze dziennej oraz 56 dB(A) w porze nocnej; dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych odpowiednio: 65 dB (A) w porze dziennej oraz 56 dB (A) w porze nocnej.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowa emisja hałasu i drgań związanych z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu (koparki, ładowarki, spycharki) oraz ruchem pojazdów ciężarowych, wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni.

Emisje hałasu oraz drgań podczas prowadzenia prac budowlanych nie mogą zostać całkowicie wyeliminowane, będą jednak miały charakter krótkotrwały, a uciążliwości z nimi związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Ponadto, w rejonie budynków mieszkalnych i terenów chronionych pod względem akustycznym prace prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej (tj. w godz. od 06.00 do 22.00), unikana będzie praca maszyn i pojazdów budowlanych na biegu jałowym oraz jednoczesna praca maszyn ciężkich, generujących hałas na najwyższym poziomie.

Oddziaływanie na otoczenie na etapie realizacji nowej obwodnicy miasta w zakresie drgań związane będzie z pracą ciężkich maszyn na terenie przedsięwzięcia. Jednak przed rozpoczęciem prac drogowych (oraz po ich zakończeniu) wykonana będzie inwentaryzacja stanu technicznego wszystkich budynków znajdujących się w przewidywanej strefie wpływów drgań dynamicznych (min. do 10 m od krawędzi jezdni). W przypadku stwierdzenia uszkodzeń budynków powstałych w wyniku robót budowlanych obiekty te doprowadzone będą do stanu pierwotnego bądź właścicielom tych obiektów zapewnione będzie stosowne odszkodowanie. Minimalizacja drgań w trakcie realizacji zamierzenia oparta będzie również na prowadzeniu robót w porze dziennej, by ograniczyć dyskomfort związany z uciążliwością hałasową i wibracyjną w porze nocnej.

W Raporcie przedstawione zostały symulacyjne obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu od analizowanej obwodnicy na etapie jej eksploatacji, które wykonane zostały na podstawie prognozowanego natężenia ruchu dla perspektywy roku 2020 oraz 2030. Średni dobowy ruch w zależności od odcinka drogi dla perspektywy roku 2020 waha się: w porze dziennej od 3232 poj. ogółem do 3516 poj. ogółem, w porze nocnej od 236 poj. ogółem do 302 poj. ogółem, natomiast dla perspektywy roku 2030: w porze dziennej: od 3736 poj. ogółem do 4060 poj. ogółem, w porze nocy: od 268 poj. ogółem do 346 poj. ogółem.

Zgodnie z wyjaśnieniami w przedłożonej dokumentacji, udział poszczególnych kategorii pojazdów w potoku ruchu (tzw. struktura rodzajowa) przyjęty został zgodnie ze strukturą ruchu, jaka została ustalona na podstawie przeprowadzonych pomiarów na poszczególnych ulicach w obszarze opracowania, po których w chwili obecnej odbywa się ruch, a które projektowana obwodnica odciąży (skrzyżowanie ulic H. Sienkiewicza i gen. W. Sikorskiego).

Analogicznie ustalono udział pory dnia oraz pory nocy w ruchu dobowym (na podstawie przeprowadzonych pomiarów całodobowych) i założono jego niezmiennosc w okresie prognozy. W obliczeniach symulacyjnych przyjęto założenie, że analizowana obwodnica Tarnobrzega przejmie 30-40 % ruchu wlotowego do miasta. Wielkość ta została przyjęta na podstawie badań potoków ruchu w miastach o podobnej wielkości oraz znaczeniu administracyjnym i gospodarczym. Ponadto zewnętrzny przebieg obwodnicy, zwłaszcza na odcinku południowo-wschodnim i brak połączeń z lokalną siecią drogowo-uliczną spowoduje brak możliwości obsługi komunikacyjnej sąsiadujących z nią terenów od strony obwodnicy.

Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami dla wariantu W5', nieznaczne przekroczenia równoważnego poziomu dźwięku występować będą w porze dziennej przede wszystkim w miejscu skrzyżowania ul. gen. W. Sikorskiego z planowaną obwodnicą: w punkcie pomiarowym PR-6, gdzie dla perspektywy roku 2020 otrzymano 61,9 dB(A) oraz 62,4 dB(A) dla roku 2030, w punkcie PR-2, odpowiednio 61,3 dB(A) oraz 61,9 dB(A).

Niepewność wybranej metody obliczeniowej wynosi ± 1.5 dB, zatem obliczone wartości równoważnego poziomu dźwięku mieszczą się w granicach wyznaczonego błędu, jednak z uwagi na fakt, iż przedmiotowa obwodnica prowadzona będzie po nowym śladzie przez tereny, na których w chwili obecnej nie przebiega żadna droga, o takim znaczeniu dla klimatu akustycznego, w celu utrzymania jak najlepszego komfortu mieszkańców tych terenów, zdecydowano się na zastosowanie ekranów akustycznych (przeźroczystych) w lokalizacjach, jak w punkcie I. 3) 13. niniejszej decyzji. Skuteczność zaproponowanych w wariantcie inwestycyjnym ekranów akustycznych wynosić będzie 5-12 dB.

Zgodnie z przedstawionymi wynikami obliczeń akustycznych uwzględniających zastosowanie ekranów akustycznych w punktach receptorowych zlokalizowanych przy najbliższych budynkach mieszkalnych w świetle ich okien (również na 1 kondygnacji budynków) wartości dopuszczalne poziomów hałasu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska będą zachowane.

Ponadto, planowana do budowy obwodnica niezależnie od wariantu, przebiega przez tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. Jak wykazały analizy, zasięg izofony o wartości 65 dB(A) (będącej granicą normatywnego oddziaływania dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych w porze dziennej) rozchodzić się będzie maksymalnie na odległość ok. 8 m od osi drogi, co oznacza, że nie przekroczy granicy terenu, do którego prawo ma zarządzający drogą.

W Raporcie rozpatrzono również możliwe skumulowane oddziaływanie akustyczne projektowanej drogi oraz równoległej linii kolejowej. Zgodnie z tymi wyjaśnieniami, natężenie ruchu kolejowego na rozpatrywanej linii (pociągów pasażerskich i towarowych) jest na tyle niewielkie (ok. 10 - 14 pociągów na każde 6 godzin doby), iż nie uwzględniano tego ruchu w obliczeniach akustycznych.

W związku z tym, że obliczenia wykonywane są na podstawie prognozowanych natężeń ruchu pojazdów (projektowanego układu drogowego, jak i leżących poza jego zakresem), uproszczeń modelowych (wynoszących według autorów około 1,5 dB) oraz w celu sprawdzenia skuteczności ograniczenia propagacji fal dźwiękowych na tereny chronione pod względem akustycznym poprzez zastosowanie ekranów akustycznych, po zrealizowaniu przedsięwzięcia zostanie przeprowadzona analiza porealizacyjna, w ramach której będą wykonane pomiary kontrolne poziomu hałasu, w punktach zlokalizowanych, jak punkcie IV niniejszej decyzji. Na podstawie wyników przeprowadzonych 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, w razie konieczności zostanie podjęta decyzja o konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) oraz poza strefami ochrony ujęć wód podziemnych i powierzchniowych.

Woda podziemna o zwierciadle swobodnym lub w postaci sączeń, w obszarze przedsięwzięcia utrzymuje się w przypowierzchniowej warstwie piasków na głębokości 0,6-2,8 m p.p.t. Poziom wód podziemnych może ulegać okresowym wahaniom w zależności od pory roku oraz długości lub intensywności opadów atmosferycznych. Płytko zalegające wody podziemne stwierdzono w następujących odcinkach planowanej drogi: 2+210 - 2+400; 2+900 - 3+100; 4+400 - 4+550; 5+100 - 5+250; 7+050 - 7+200; 8+920 - 9+000.

Zgodnie z mapami zagrożenia powodziowego teren znajduje się poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. poz. 1911) (PGW), przedsięwzięcie będzie realizowane w obrębie niżej wymienionych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

1) „Wisła od Wisłoki do Sanu”, kod: PLRW20002121999, typ: wielka rzeka nizinna (21). Wskazana JCWP jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika: m1 i m4), w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym potencjał ekologiczny – słaby, 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 zapewnienie możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego – Wisła od Sanu do Wisłoki i utrzymanie dobrego stanu chemicznego.

Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla JCWP „Wisła od Wisłoki do Sanu”, przedłużono do 2021 r.

Zlewnia „Wisła od Wisłoki do Sanu” została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony, tj. rezerwatu przyrody „Wisła pod Zawichostem” REZ1456, Obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” PLH180020, Obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Tarnobrzaska Dolina Wisły” PLH180049, Obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Góry Pieprzowe” PLH260022, zależnych od wód. Ponadto JCWP znajduje się w wykazie jednolitych części wód powierzchniowych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

2) „Mokrzyszówka”, kod: PLRW2000172196729, typ: potok nizinny piaszczysty (17). Wskazana JCWP jest naturalną częścią wód, w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym stan ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Na podstawie PGW, dla przedmiotowej JCWP celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego.

3) „Piskorzeniec”, kod: PLRW20002621938, typ: cieków w dolinach wielkich rzek nizinnych (26). Wskazana JCWP jest sztuczną częścią wód (ocena ekspercka), w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym potencjał ekologiczny – poniżej dobrego, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Na podstawie PGW, dla przedmiotowej JCWP celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i osiągnięcie dobrego stanu chemicznego.

Zlewnia „Piskorzeniec” została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony, tj. Obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Tarnobrzaska Dolina Wisły” PLH180049, zależnego od wód.

4) „Trześniówka od Karolówki do ujścia”, kod: PLRW200019219699, typ: rzeka nizinna piaszczysto – gliniasta (19). Wskazana JCWP jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika: m1 i m3), w PGW jej stan jest oceniony jako zły (w tym potencjał ekologiczny – umiarkowany, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Na podstawie PGW, dla przedmiotowej JCWP celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i osiągnięcie dobrego stanu chemicznego.

Zlewnia „Trześniówka od Karolówki do ujścia” została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony, tj. Obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Tarnobrzaska Dolina Wisły” PLH180049 i Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Sandomierska” PLB180005, zależnych od wód.

Zgodnie z PGW, działania w ramach przedmiotowego projektu realizowane będą w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) nr 135 (kod: PLGW2000135), w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ilościowy - dobry, stan chemiczny - dobry). Jest ona wskazana jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu ich stanu tak, aby utrzymać jej dobry stan. Ponadto JCWPd znajduje się w wykazie jednolitych części wód podziemnych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Ze względu na fakt, że przedsięwzięcie nie oddziałuje na obszary chronione nie poddano analizie kwestii zaostżenia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych względem obszarów, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c w Dyrektywie 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

JCWP „Wisła od Wisłoki do Sanu”

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie zidentyfikowano czynników oddziaływania na jednolite części wód w związku z realizacją działań objętych projektem. W oparciu o opis przedsięwzięcia i charakterystykę zadań objętych wnioskiem sformułowano następujące elementy istotne z punktu widzenia możliwości negatywnego wpływu na stan wód:

- spływy wód opadowo - roztopowych z terenu budowy oraz zanieczyszczenia wyplukiwane z materiałów używanych do budowy drogi (np. z mas bitumicznych itp.),
- składowanie materiałów budowlanych oraz materiałów stosowanych w pracach nawierzchniowych, wykończeniowych i przy zabezpieczeniach antykorozyjnych,
- lokalizacja zaplecza budowy,
- awaria maszyn budowlanych,
- odprowadzanie wód opadowo - roztopowych.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie wymagała ingerencji w koryta cieków. Przedsięwzięcie będzie wpływało na parametry fizykochemiczne opisujące stan wód tylko krótkoterminowo, w okresie realizacji. Obserwowany będzie wzrost emisji zawiesiny ogólnej do wód powierzchniowych. Oddziaływanie to będzie się utrzymywało do zakończenia prac budowlanych.

Stan elementów biologicznych nie ulegnie zmianie.

Z analizy przedstawionej w raporcie wynika, że w stanie docelowym kanały deszczowe i rowy melioracyjne przejmą wody opadowo - roztopowe z powierzchni projektowanej drogi. W ramach budowy planuje się wykonanie nowego systemu odwodnienia drogi – rowów przydrożnych lub odcinków kanalizacji deszczowej. Planuje się wykonanie rowów trapezowych o szerokości dna 40 cm i minimalnej głębokości 50 cm oraz nachyleniu skarp 1:1.5 (odcinkowo dopuszcza się zastosowanie nachylenia skarp 1:1). Skarpy i dna rowów o spadku podłużnym większym niż 2% zostaną umocnione. Przewiduje się również budowę rowów wzdłuż dróg serwisowych w miejscach, gdzie ukształtowanie terenu powoduje znaczny napływ wód na korpus drogi.

W ciągu projektowanej obwodnicy, w miejscach występowania przekroju ulicznego, zaprojektowano sieć wpustów deszczowych na studniach ściekowych z osadnikami, z których wody opadowo - roztopowe będą odprowadzone do kanalizacji deszczowej. W miejscach lokalnych obniżzeń terenu, zaprojektowane zostaną ścieki z betonowych elementów prefabrykowanych. Wody ze ścieków będą wprowadzone do wpustów deszczowych, z których następnie będą odprowadzone do kanalizacji deszczowej lub rowów melioracyjnych.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, w obrębie pasa drogowego planowane jest udrożnienie i konserwacja istniejących rowów melioracyjnych.

Przed wprowadzeniem do środowiska maksymalne stężenia wskaźników zanieczyszczeń w wodach opadowo-roztopowych odprowadzanych z powierzchni drogi, w zakresie zawiesina ogólna i węglowodory ropopochodne, będą na poziomie dopuszczonym rozporządzeniem 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 przedmiotowym przypadku planowane natężenie ruchu w roku 2020 wyniesie ok. 4 tys P/d, a w roku 2040 - ok. 5 tys P/d.

Wyniki oceny wpływu przedsięwzięcia na stan/potencjał ekologiczny pozostałych ww. JCWP będą analogiczne jak w przypadku JCWP „Wisła od Wisłoki do Sanu”.

Elementem istotnym z punktu widzenia możliwości negatywnego wpływu na stan wód podziemnych będzie potencjalne, krótkotrwałe i przemijające obniżenia zwierciadła wód podziemnych.

Droga w wariantcie preferowanym poprowadzona zostanie na nasypie na odcinku 5,7 km oraz w wykopie na odcinku 2,5 km, po poziomie gruntu na odcinku ok. 0,8 km. Maksymalne wartości wyniesienia i zagłębienia w terenie sięgają wartości 2,5 m.

Podczas budowy lub przebudowy sieci uzbrojenia terenu może zachodzić konieczność odwadniania wykopów budowlanych. W tym celu stosowana będzie podsypka filtracyjna z gysu lub żwiru z sączkiem z rur oraz studzienkami drenażowymi w dnie wykopu. Odprowadzenie wody z wykopów prowadzone będzie pompami poza zasięg robót ziemnych, najbliższych rowów melioracyjnych. Alternatywnie przy dużym napływie wód gruntowych stosowana będzie metoda odwadniania wykopów z zastosowaniem igłofiltrów. Możliwe obniżenia zwierciadła wody na etapie budowy wystąpią punktowo do czasu zakończeniu robót.

Zgodnie z Raportem niweleta planowanej drogi poprowadzona zostanie powyżej zwierciadła wód podziemnych.

Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, iż przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na wody powierzchniowe w zakresie parametrów biologicznych, hydromorfologicznych i fizykochemicznych. Tym samym stwierdza się, że projekt nie ma znaczenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP „Wisła od Wisłoki do Sanu”, „Mokrzyszówka”, „Piskorzaniec” oraz „Trześniówka od Karolówki do ujścia”.

W ramach przedsięwzięcia nie planuje się działań mogących pogorszyć stan chemiczny i ilościowy przedmiotowej JCWPd. Analiza przedłożonych dokumentów pozwala na stwierdzenie, że przedmiotowy projekt nie obejmuje działań które mogą wpłynąć negatywnie na stan JCWPd nr 135 lub uniemożliwić osiągnięcie wyznaczonych celów środowiskowych.

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie stwierdzono obiektów wpisanych do rejestru zabytków oraz ewidencji zabytków, a także stanowisk archeologicznych. W obszarze planowanego przedsięwzięcia nie występują obiekty nieruchome, wpisane do rejestru zabytków województwa podkarpackiego. Zlokalizowane są natomiast obiekty, włączone do wojewódzkiej ewidencji zabytków i ewidencji zabytków miasta Tarnobrzeg, tj. nieużytkowany budynek dworca kolejowego datowany na lata 1900-1925, położony przy ulicy Dworcowej. Zewidencjonowano również stanowiska archeologiczne.

W związku z możliwością natrafienia podczas realizacji przedsięwzięcia na zabytki archeologiczne, zgodnie z art.32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446 ze zm.) osoba, która w trakcie prowadzenia prac budowlanych lub ziemnych odkryje przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, ma obowiązek wstrzymania wszelkich robót, mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczenia przy użyciu dostępnych środków tego przedmiotu i miejsca jego znalezienia oraz niezwłocznego powiadomienia o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta). Wówczas mogą zostać podjęte archeologiczne

badania wykopaliskowe. Dla danego przedsięwzięcia nie przewiduje się nadzoru archeologicznego w trakcie trwania fazy realizacji. Nadzór taki proponuje się tylko w sytuacji napotkania w trakcie prac obiektów, co do których istnieje przypuszczenie, iż są one zabytkami.

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

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra 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). Zastosowana technologia i przestrzeganie zasad ruchu drogowego ogranicza do minimum ryzyko wystąpienia wypadków drogowych na planowanym układzie drogowym.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia głównym oddziaływaniem, jakie może wystąpić, a które może ulegać kumulacji powodującej wzrost niekorzystnych zjawisk w środowisku jest oddziaływanie w zakresie hałasu. Zastosowane środki, tj. nowa nawierzchnia, ekrany, pozwolą na spełnienie obowiązujących norm. Pod uwagę można brać również sytuacje, kiedy hałas samochodowy kumuluje się z hałasem wytwarzanym przez sąsiadującą linię kolejową. Linia kolejowa zlokalizowana jest równolegle do planowanej drogi. Zgodnie z zapisami Raportu, ilość pociągów pasażerskich i pociągów towarowych poruszających się w ciągu doby jest niewielka i mieści się w tle oddziaływania akustycznego. Z tego też powodu nie uwzględniano tego oddziaływania w obliczeniach. Mając na uwadze przeprowadzone analizy w zakresie oddziaływania hałasu nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań skumulowanych.

Kolejnym elementem są istniejące szlaki drogowe. Na odcinkach krzyżujących się z planowaną obwodnicą uwzględnione zostało wspólne oddziaływanie, co spowodowało konieczność budowy ekranów wzdłuż zabudowy przy planowanym rondzie na ul. Sikorskiego.

Ponadto punktem wymagającym analizy oddziaływania skumulowanego jest przebieg obwodnicy pod estakadą. Obliczenia na obwodnicy wykazały brak przekroczeń w zakresie emisji hałasu na terenach zabudowy mieszkaniowej. Izofona o wartości 61 dB znajduje się w odległości 30 m od przedmiotowej zabudowy. Na estakadzie są zlokalizowane ekrany akustyczne, które minimalizują hałas od ul. Sienkiewicza. Powyższe uwarunkowania wpływają na brak możliwości wystąpienia skumulowanego oddziaływania. Dla innych komponentów środowiska nie przewiduje się również wpływu skumulowanego. W zakresie emisji do powietrza obliczenia przeprowadzono uwzględniając istniejące tło zanieczyszczeń i stwierdzono brak przekroczeń wartości dopuszczalnych.

W ocenie tut. Organu, planowane przedsięwzięcie, nie będzie w znaczący sposób oddziaływało na klimat. Inwestycje liniowe w głównej mierze oddziałują na klimat poprzez emisje do powietrza, niemniej jednak, z uwagi na natężenie ruchu odbywającego się po przedmiotowej drodze, wartości emisji substancji do powietrza, nie będą przekraczać dopuszczalnych norm. Jednocześnie należy zauważyć, iż realizacja zadania, dzięki większej płynności ruchu drogowego pozwoli na ograniczenie m. in. tego oddziaływania.

Ponadto obiekty infrastruktury drogowej, wykazują się wrażliwością na niektóre czynniki klimatyczne, takie jak opady, silny wiatr, upały i wahania temperatury w granicach 0°C. Droga będzie utrzymywana przez wyspecjalizowanego zarządcę, którego obowiązują określone zasady utrzymania dróg. Ponadto w czasie eksploatacji drogi, stan nawierzchni będzie na bieżąco kontrolowany, a w razie potrzeby, podejmowane będą adekwatne działania.

W terminie po upływie jednego roku od dnia oddania drogi do użytkowania należy przeprowadzić pomiary w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny i wyniki przedstawić w analizie porealizacyjnej, którą należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych, technologicznych ograniczających ponadnormatywne oddziaływania. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, analiza porealizacyjna posłuży do stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Po analizie przedstawionych dokumentów wskazano obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na środowisko ze względu na konieczność doprecyzowania szeregu uwarunkowań technicznych ograniczających czy eliminujących negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze. Ponowna ocena powinna obejmować w szczególności:

- zaprojektowane w projekcie budowlanym przepusty pełniące funkcje przejść dla zwierząt małych i średnich, w tym płazów (parametry przejść, zagospodarowanie dojazdów do przejść i samych przejść pod kątem ich funkcjonalności itp.);
- zaprojektowane w projekcie budowlanym stałe wygrozdzenia herpetologiczne, ich lokalizację i połączenie z innymi elementami drogi, położenie względem dróg serwisowych, pełnienie roli ogrodzeń naprowadzających do przepustów pełniących rolę przejść dla zwierząt itp.;
- sprawdzenie przygotowania odcinków 4+400 – 5+300 oraz 7+300 – 7+800 do swobodnego przechodzenia zwierząt przez drogę (brak oświetlenia i barier ochronnych);
- doprecyzowanie terenu pod planowane nasadzenia powierzchniowe leśne oraz nasadzenia ekotonowe;
- doprecyzowanie elementów związanych z drogami serwisowymi (przebieg, nawierzchnia itp.);
- określenie zakresu monitoringu technicznego przepustów pełniących rolę przejść dla zwierząt oraz zakresu monitoringu wykorzystania przejść przez zwierzęta.

Zgodnie z zapisem art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 14 grudnia 2016 r. znak: WOOŚ.4200.7.2016.KR.58, zamieszczone na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie, a także na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Miasta Tarnobrzega, poinformowano strony postępowania o zgromadzeniu całości materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla analizowanego przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów.

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.

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

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

POUCZENIE

1. 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.

2. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca szczegółowy opis przedsięwzięcia.

3. Na wszystkie czynności związane z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do dziko występujących gatunków roślin, grzybów i zwierząt, również wynikające z wykonania określonych w niniejszej decyzji warunków, należy uzyskać stosowne zezwolenia, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 ze zm.).

Załącznik do decyzji: Charakterystyka przedsięwzięcia



Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA W RZESZOWIE

Radosław Jędrał
p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Rzeszowie

Decyzja niniejsza stała się

ostateczna dnia 14.02.2017

data 28.02.2017 *debiel st. specjalista*

(podpis, stanowisko)

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

Otrzymują:

1. P. Maciej Hatucha, EKKOM Sp. z o.o., ul. Zawila 65 E, 30-390 Kraków

2. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta Tarnobrzega, ul. Kościuszki 32, 39-400 Tarnobrzeg, 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

Do wiadomości:

1. WOOŚ; aa

WOŚ.4200.7.2016.KR.62

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:
„Budowa obwodnicy miasta Tarnobrzega”

W ramach zadania przewiduje się budowę odcinka drogi o długości ok. 9 km, o dwóch jezdniach o szerokości 3,5 m każda i nośności 115 KN w granicach administracyjnych miasta Tarnobrzeg. Początek nowego odcinka drogi będzie usytuowany w kilometrażu ok. 0+270 ulicy Sikorskiego, koniec w kilometrażu 3+577,30 na istniejącym rondzie w ul. Warszawskiej. W ramach projektu przewiduje się budowę rond i skrzyżowań: na odcinku włączenia z ul. Sikorskiego, na przecięciu z ul. Dworcową i łącznikiem do drogi 871, z drogą boczną stanowiącą łącznik do ulicy M. C. Skłodowskiej i ul. Bema.

W zakresie inwestycji przewidziano budowę odcinka drogi wraz z budową chodników, zjazdów, elementów infrastruktury drogowej i towarzyszącej w tym m. in.: oświetlenia, odwodnienia, sygnalizacji świetnej, koniecznymi przełożeniami istniejącej infrastruktury kolidującej oraz drogami dojazdowymi (serwisowymi). Planowana jest również budowa rowów przydrożnych, zbiorników infiltracyjnych, zasypanie jednego stawu rybnego, dowiązanie wlotów ulic gminnych i wojewódzkich. W ramach zadania inwestycyjnego konieczna będzie również wycinka istniejącego drzewostanu kolidującego z przedsięwzięciem oraz propozycja nasadzeń zastępczych.

Projektowana droga będzie charakteryzowała się następującymi parametrami technicznymi:

- budowana droga obwodowa – klasa G (główna)
- kategoria ruchu - KR4
- prędkość projektowa poza terenem zabudowy 70, 60 km/h,
- prędkość projektowa na terenie zabudowy 50 km/h,
- dopuszczalne obciążenie na oś 115 kN/oś,
- szerokość pasów ruchu 2x3,50 m,
- szerokość poboczy ulepszonych/gruntowych 1,25 m,
- szerokość jezdni dróg serwisowych 3,50 m,
- szerokość ścieżek rowerowych 2,0 m,
- szerokość chodników 1,5 m (2,0) m,
- skrzyżowania z drogami klasy. Z, L oraz D
- połączenie z punktami węzłowymi za pomocą dróg gminnych i serwisowych.

Obszar przedsięwzięcia i jego szeroko rozumiane sąsiedztwo zajmują tereny zielone, przede wszystkim ogródki działkowe, tereny leśne, łąk i upraw rolniczych oraz tereny odłogowane. Nagromadzenie antropogenicznych elementów w krajobrazie jest niewielkie.

W trakcie realizacji prac, wystąpi zapotrzebowanie na takie materiały jak m. in. woda, piasek, kruszywa naturalne i łamane, cement, beton cementowy, beton asfaltowy, mieszanka mineralno-asfaltowa, kostka brukowa, płyty drogowe, stal konstrukcyjna, stal zbrojeniowa, ścianki szczelne, farby, humus, paliwo, w ilościach typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć.

Podczas budowy drogi wystąpią krótkotrwałe i przemijające oddziaływania związane z tym etapem przedsięwzięcia, dotyczące emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu. W trakcie realizacji przedsięwzięcia źródłem oddziaływań na powietrze oraz źródłem emisji hałasu do otoczenia będzie praca maszyn wykorzystywanych przy budowie drogi i pojazdy transportujące materiały budowlane. Źródła te będą oddziaływały lokalnie, przesuając się o kolejne odcinki przedmiotowego układu drogowego, a uciążliwości z nimi związane będą występowały wyłącznie przez okres realizacji prac i ustąpią po ich zakończeniu. W celu ograniczenia tych oddziaływań zobowiązano Inwestora, aby stosowany był sprawny sprzęt, drogi dojazdowe utrzymywane były w stanie ograniczającym pylenie, odpowiednia obsługa miejsc magazynowania materiałów sypkich w sposób zapobiegający

ich rozprzestrzenianiu, stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach oraz opończ ochronnych przy transporcie bitumu. Z uwagi na przebieg planowanego układu drogowego częściowo w terenie zabudowanym, w tym również w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, wskazano na konieczność prowadzenia prac hałaśliwych wyłącznie w porze dziennej.

Przed rozpoczęciem prac drogowych (oraz po ich zakończeniu) wykonana będzie inwentaryzacja stanu technicznego wszystkich budynków znajdujących się w przewidywanej strefie wpływów drgań dynamicznych (min. do 10 m od krawędzi jezdni). W przypadku stwierdzenia uszkodzeń budynków powstałych w wyniku robót budowlanych obiekty te doprowadzone będą do stanu pierwotnego bądź właścicielom tych obiektów zapewnione będzie stosowne odszkodowanie. Minimalizacja drgań w trakcie realizacji zamierzenia oparta będzie również na prowadzeniu robót w porze dziennej, by ograniczyć dyskomfort związany z uciążliwością hałasową i wibracyjną w porze nocnej.

Realizacja zadania, nie będzie wymagała ingerencji w koryta cieków. Przedsięwzięcie będzie wpływało na parametry fizykochemiczne opisujące stan wód tylko krótkoterminowo, w okresie realizacji. Obserwowany będzie wzrost emisji zawiesiny ogólnej do wód powierzchniowych. Oddziaływanie to będzie się utrzymywało do zakończenia prac budowlanych. Stan elementów biologicznych nie ulegnie zmianie.

Zaplecze budowy oraz miejsca postoju maszyn budowlanych wyposażone zostaną w środki zabezpieczające przed przenikaniem szkodliwych substancji do gleby, ziemi lub do wód (np. sorbenty, maty separacyjne, zasypki (piasek z absorbentem np. bentonitem), poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty). Miejsca przeznaczone pod postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, parkingi dla pracowników, tankowanie pojazdów, przechowywanie paliw, materiałów smarnych, rozpuszczalników, farb, zorganizowane zostaną na powierzchni szczelnej i skanalizowanej. Zaplecze budowy wyposażone będzie w przenośne sanitariaty, z zapewnieniem odbioru ścieków bytowych przez firmy posiadające stosowne uprawnienia do prowadzenia tego typu działalności.

W stanie docelowym kanały deszczowe i rowy melioracyjne przejmą wody opadowo - roztopowe z powierzchni projektowanej drogi. W ramach budowy planuje się wykonanie nowego systemu odwodnienia drogi – rowów przydrożnych lub odcinków kanalizacji deszczowej. Przewiduje się również budowę rowów wzdłuż dróg serwisowych w miejscach, gdzie ukształtowanie terenu powoduje znaczny napływ wód na korpus drogi.

W ciągu projektowanej obwodnicy, w miejscach występowania przekroju ulicznego, zaprojektowano sieć wpustów deszczowych na studniach ściekowych z osadnikami, z których wody opadowo - roztopowe będą odprowadzone do kanalizacji deszczowej. W miejscach lokalnych obniżen terenu, zaprojektowane zostaną ścieki z betonowych elementów prefabrykowanych. Wody ze ścieków będą wprowadzone do wpustów deszczowych, z których następnie będą odprowadzone do kanalizacji deszczowej lub rowów melioracyjnych.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, w obrębie pasa drogowego planowane jest udroźnienie i konserwacja istniejących rowów melioracyjnych.

Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA W RZESZOWIE

Radosław Jędral
p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Rzeszowie