



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOŚ.4200.6.2012.AH-81

92 + D9
WMP
95 + 94 + 91 + 95 + 2500 Nisko
R. Niez

Rzeszów, 2012-03-30



DECYZJA

Działając na podstawie

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.);
- art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1a, art. 80, art. 82, art. 85 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);

po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, ul. Legionów 20, 35-959 Rzeszów, z dnia 28 grudnia 2009 r., znak: GDDKiA O/RZ-P-2.3b/4100/91/50.1/2009, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi obwodowej Stalowej Woli i Niska w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik – Przemyśl na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Stalowej Woli do połączenia z projektowaną drogą ekspresową S-19”,

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wykonawca: Arcadis Sp. z o. o., ul. Puławska 182, 02-670 Warszawa, autorzy: mgr inż. Edyta Trzyna, mgr inż. Iwona Solarz – grudzień 2009 r. wraz z załącznikami oraz aneksem do Raportu z czerwca 2010 r. i aneksem do Raportu nr 2 z września 2010 r.;
- Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wersja ujednolicona po uzupełnieniach – wykonawca: Arcadis Sp. z o. o., ul. Puławska 182, 02-670 Warszawa, autorzy: mgr inż. Edyta Trzyna, mgr inż. Iwona Solarz – kwiecień 2011 r. wraz z załącznikami i aneksem nr 1 (lipiec 2011 r.) i nr 2 (listopad 2011 r.);
- Wypisy z rejestru gruntów;
- Kopie map ewidencyjnych poświadczone przez właściwe organy obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- Dokument pn.: „Wariantowa analiza zagrożenia powodziowego dla budowy drogi obwodowej Stalowej Woli i Niska w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik – Przemyśl na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Stalowej Woli do połączenia z projektowaną S-19” wraz z załącznikami, wykonawca: HYDROconsult S.C., ul. Orzechowa 5, 43-340 Kozy, kierownik zespołu: prof. dr hab. inż. Benjamin Więzik – marzec 2011 r.

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi obwodowej Stalowej Woli i Niska w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik – Przemyśl na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Stalowej Woli do połączenia z projektowaną drogą ekspresową S-19, w wariantcie W3A/1 z korektą od km 3+850 do km 9+670 jako W3A/3

I. Określam:

1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się budowę pełnego zakresu drogi krajowej nr 77 klasy GP na odcinku od Stalowej Woli skrzyżowanie ul. Podkarpowej i ul. Chopina (Węzeł Chopina), do połączenia z projektowaną drogą ekspresową S-19 i drogą krajową nr 77 na terenie gminy Rudnik nad Sanem, wraz z węzłami, skrzyżowaniami, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi, infrastrukturą techniczną budowlami i urządzeniami budowlanymi.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- a) długość trasy wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia wynosi około 15,6 km,
- b) klasa techniczna drogi: GP,
- c) dopuszczalne obciążenie nawierzchni 115kN/oś,
- d) obiekty inżynierskie w ciągu obwodnicy projektowane na obciążenie klasy A,
- e) prędkość projektowa 80 km/h.

Wśród ważniejszych dróg krajowych i wojewódzkich w pasie planowanej obwodnicy znajdują się:

droga krajowa nr 19 Kuźnica Białostocka – Lublin – Nisko – Rzeszów,
droga krajowa nr 77 Lipnik – Przemyśl.

Ponadto w pasie planowanej obwodnicy znajdują się drogi powiatowe, gminne (zamiejskie i miejskie) oraz leśne, które w istniejącym układzie bezpośrednio łączą się z drogą krajową nr 77.

W pasie planowanego przedsięwzięcia i w jego sąsiedztwie znajdują się następujące rodzaje urządzeń infrastruktury technicznej, przeznaczone do przebudowy w związku z realizacją przedmiotowego zadania:

- a) sieci wodociągowe i studnie,
- b) sieci i urządzenia kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- c) sieci gazowe,
- d) kable teletechniczne,
- e) linie napowietrzne teletechniczne,
- f) taśmociągi,
- g) sieci elektryczne i teletechniczne PKP,
- h) linie napowietrzne energetyczne,
- i) oświetlenie uliczne.

Obiekty budowlane i urządzenia związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia:

- a) przejazdy gospodarcze (różnopoziomowe):
 - w km ok. 1+030 w ciągu ul. Działkowej,
 - w km ok. 1+492 w ciągu drogi dojazdowej pod obwodnicą,

- w km ok. 2+130 w ciągu drogi dojazdowej pod obwodnicą,
 - w km ok. 5+795 w ciągu ul. Sanowej pod obwodnicą,
 - w km ok. 14+540 w ciągu drogi dojazdowej pod obwodnicą,
 - b) estakada o długości ok. 570 m (teren elektrowni w Stalowej Woli),
 - c) wiadukty drogowe (poza wykonywanymi w ramach węzłów drogowych):
 - w km ok. 2+587 w ciągu ul. Czarneckiego nad obwodnicą,
 - w km ok. 12+656 w ciągu drogi krajowej nr 77 nad obwodnicą,
 - w km ok. 13+582 w ciągu ul. Dąbrowskiego nad obwodnicą,
 - d) wiadukty kolejowe w km ok. 8+255 i ok. 15+550,
 - e) most na rzece Barcówka w km ok. 4+279,
 - f) 5 węzłów drogowych:
 - w km ok. 0+000 z ul. Chopina (początek obwodnicy),
 - w km ok. 3+337 komunikujący Hutę Stalowa Wola (węzeł Solidarności) z obwodnicą,
 - w km ok. 8+551 komunikujący miasto Nisko poprzez ul. Modrzewiową (węzeł Podसानie) z obwodnicą,
 - w km ok. 11+682 komunikujący drogę krajową 19 (węzeł Raclawice) z obwodnicą,
 - w km ok. 15+436 komunikujący obwodnicę z drogą S-19 i DK 77 węzeł Rudnik (koniec obwodnicy),
- i inne obiekty i urządzenia niezbędne do właściwego funkcjonowania przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie wyburzenia 2 budynków mieszkalnych i 1 gospodarczego.

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. Na placu budowy należy zapewnić gromadzenie ścieków bytowych w szczelnych zbiornikach, które okresowo będą opróżniane. Następnie nieczystości te będą wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków.
2. Sprzęt używany do realizacji prac będzie sprawny oraz będzie stacjonował poza korytami cieków, na wyznaczonych zapleczach.
3. Plac budowy i jego zaplecze oraz drogi technologiczne należy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni. Bazy materiałowe i zaplecza techniczne należy lokalizować w obrębie linii rozgraniczających i/lub w terenie już zagospodarowanym.
4. Lokalizacja baz materiałowych, zapleczy budowlanych z miejscami obsługi sprzętu budowlanego, parkingów dla samochodów i maszyn budowlanych i pasów technologicznych, miejsc magazynowania odpadów, zostanie zorganizowana poza terenami bezpośredniego zagrożenia powodzią, terenami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe, poza sąsiedztwem zbiorników wodnych, poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej oraz poza terenami stanowiącymi siedliska płazów (wskazane w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz określone przez nadzór przyrodniczy), poza obszarami Natura 2000 tj. z wyłączeniem odcinków od km ok. 1+000 do km ok. 1+300 prawa strona drogi, od km ok. 2+000 do km ok. 2+200 prawa strona drogi, od km ok. 2+000 do km ok. 5+000 lewa strona drogi, od km ok. 6+300 do km ok. 6+800 lewa strona drogi, od km ok. 7+600 do km ok. 8+700 lewa i prawa strona drogi, od km ok. 10+100 do km ok. 10+800 lewa i prawa strona drogi, od km ok. 11+600 do km ok. 12+200 lewa i prawa strona drogi oraz

- poza terenami podmokłymi, korytami rzek i potoków oraz poza sąsiedztwem zbiorników wodnych, a także poza obrębem innych siedlisk cennych przyrodniczo oraz skupisk roślin objętych ochroną wskazanych przez powołany nadzór przyrodniczy.
5. Miejsca obsługi i konserwacji maszyn budowlanych wyposażać należy w zabezpieczenia techniczne chroniące przed migracją do wód lub gruntu, ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
 6. Sprzęt budowlany należy tankować poza placem budowy. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, na placu budowy powinny być zorganizowane stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego, a powierzchnię tego terenu należy uszczelnić poprzez zastosowanie np. geomembrany i przykrycie jej płytami betonowymi.
 7. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy należy wyznaczyć w jak największym stopniu w oparciu o istniejącą sieć drogową.
 8. Po zakończeniu robót budowlanych teren przeznaczony pod zaplecza budowlane, składy materiałów itp. zostanie przywrócony do stanu pozwalającego na jego użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem.
 9. Podczas prowadzenia prac w obrębie cieków i rowów, nie dopuścić do znaczącego zanieczyszczenia wód stosowanymi materiałami budowlanymi, powstającymi odpadami lub substancjami ropopochodnymi.
 10. Podczas realizacji przedsięwzięcia należy zabezpieczyć wody powierzchniowe przed zamulaniem wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu budowy, w szczególności przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy i wprowadzaniem dużych ilości zawieszin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu (również w przypadku awaryjnego wycieku paliwa) do wód powierzchniowych.
 11. Technologia prac realizacyjnych (w tym wzmocnienie i stabilizacja podłoża) nie może naruszać zasobów oraz jakości wód Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 425 „Dębica-Stalowa Wola-Rzeszów”.
 12. Wszelkie przekształcenia naturalnego ukształtowania terenu w najbliższym sąsiedztwie rzeki San (w strefie zasięgu wód powodziowych $Q_{1\%}$), należy ograniczyć do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację przedsięwzięcia.
 13. Należy w jak największym stopniu ograniczyć działania prowadzące do zmiany kierunków oraz wielkości przepływów w ciekach naturalnych.
 14. Planowane przedsięwzięcie nie może przyczynić się do uszkodzeń istniejących urządzeń wodnych oraz brzegów cieków wodnych, poza niezbędnymi pracami, koniecznymi do przeprowadzenia w trakcie jego realizacji.
 15. W trakcie eksploatacji przedmiotowej drogi, należy dokonywać kontroli systemu kanalizacji deszczowej i urządzeń oczyszczających wody opadowo-roztopowe celem zapewnienia ich sprawności, funkcjonalności lub szczelności.
 16. W przypadku umacniania cieków będących odbiornikami wód opadowo-roztopowych, należy wykonać je na możliwie najkrótszym odcinku przy użyciu materiałów naturalnych.
 17. Podpory konstrukcji mostu należy sytuować w sposób nie powodujący przerwania korytarza ekologicznego migracji zwierząt (średnich) oraz w taki sposób, aby zachowane były parametry przejść dla zwierząt.
 18. W przypadku konieczności umocnienia lewego brzegu rzeki San, zostanie ono wykonane poza okresem tarła oraz jesiennej migracji ryb tj. prowadzone będzie w okresie od 1 marca do 30 czerwca i poza terminem od 1 października do 30 listopada. Prace wykonywane będą etapami a umocnienia wykonywane będą przy użyciu materiałów

naturalnych. Dodatkowo bazy materiałowe i drogi technologiczne zostaną zlokalizowane poza nadbrzeżnym siedliskiem łągowym, które w przypadku uszczuplenia na skutek prowadzonych prac zostanie odpowiednio odbudowane poprzez wprowadzanie nasadzeń rodzimych gatunków drzew i krzewów dostosowanych do warunków siedliskowych.

19. Ze względu na kolizję trasy projektowanej drogi z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej (np. sieć kanalizacyjna i wodociągowa) w trakcie ich przebudowy należy:
 - a) w przypadku wodociągu zapewnić bezpieczeństwo systemu przed skażeniem oraz w razie konieczności zapewnić alternatywny sposób dostaw wody dla ludności, obiektów użyteczności publicznej i zakładów pracy,
 - b) w przypadku systemu kanalizacyjnego nie dopuścić do przedostania się nieoczyszczonych ścieków do wód i gruntu.
20. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, magazynować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewnić ponowne wykorzystanie bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie, przy czym odpady niebezpieczne należy segregować, gromadzić selektywnie i oddzielać od odpadów obojętnych i innych niż niebezpieczne.
21. Osady ściekowe powstające w wyniku oczyszczania ścieków opadowych będą wybierane z urządzeń oczyszczających i zagospodarowane przez specjalizującą się w tym zakresie firmę, mającą niezbędne zezwolenia.
22. Podczas prac budowlanych wykonawca zobowiązany jest do prawidłowej eksploatacji i właściwej konserwacji sprzętu, bez przeciążania i przeładowywania maszyn i pojazdów.
23. Dozowanie materiału wiążącego podczas stabilizacji gruntów i kruszyw (wapno, cement, popioły lotne) oraz ich mieszanie będzie odbywać się z zapewnieniem zraszania całej powierzchni wodą, w celu ograniczenia zapylenia terenów sąsiadujących z pasem drogowym.
24. Ograniczenie emisji do powietrza w trakcie transportu należy realizować poprzez zastosowanie opony szczelnie zakrywających skrzynie ładunkową samochodu przewożącego mieszankę.
25. W celu minimalizacji oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny, prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych pod względem akustycznym, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰), a w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w obrębie zabudowy związanej ze stałym pobytem ludzi, zastosować w celu ochrony tych terenów, przenośne ekrany akustyczne.
26. Emisja hałasu oraz drgań podczas realizacji zadania będzie ograniczana poprzez zastosowanie wysokiej jakości tłumików w silnikach spalinowych oraz stosowanie możliwie najcichszych procesów technologicznych. Obudowy maszyn i urządzeń będą szczelne i wewnątrz wyłożone materiałem tłumiącym drgania i dźwięki. Przy doborze sprzętu budowlanego i środków transportu, dostarczających materiały konstrukcyjne i budowlane należy uwzględnić poziom emitowanego przez nie hałasu i drgań oraz stan techniczny.
27. Masy ziemne z wykopów, w przypadku gdy technologicznie będą się one nadawały do wbudowania w nasypy, należy wykorzystać w trakcie realizacji przedsięwzięcia.
28. Teren budowy po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować z wykorzystaniem zagospodarowanego humusu i ziemi, które będą zdejmowane

warstwami i składowane osobno, a następnie wykorzystane do kształtowania powierzchni terenu w obrębie pasa drogowego.

29. W wypadku prowadzenia prac ziemnych w obrębie stanowisk archeologicznych należy wyprzedzająco przeprowadzić wykopaliskowe ratownicze badania archeologiczne, a podczas prowadzonych prac zapewnić nadzór archeologa.
30. Prace w obrębie potoku Barcówka prowadzone będą poza okresem rozrodu płazów oraz poza okresem tarła ryb tj. z wyłączeniem okresu od 1 marca do 30 czerwca,
31. Wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona wyłącznie do tych, których usunięcie jest niezbędne do realizacji przedsięwzięcia (kolidujących z trasą planowanej obwodnicy) zostanie przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, czyli z wyłączeniem okresu od 1 marca do 31 lipca.
32. Prace związane z zdjęciem warstwy humusowej, ze względu na bliskie położenie doliny rzeki San stanowiącej cenne miejsce rozrodu ptaków i płazów, należy przeprowadzić poza okresem od 1 marca do 31 lipca, w przeciwnym wypadku prace te wykonać pod nadzorem przyrodniczym.
33. Prace w obrębie rowów melioracyjnych należy prowadzić poza ww. okresem rozrodu płazów, w przeciwnym wypadku prace te wykonać pod nadzorem herpetologa.
34. Wszelkie inne prace, związane z odwodnieniem terenu, zlokalizowane w obszarach siedlisk płazów (stwierdzonych w sporządzonej inwentaryzacji oraz przez powołany nadzór przyrodniczy w trakcie realizacji przedsięwzięcia) należy prowadzić z wyłączeniem okresu 1 marca do 30 czerwca, w przeciwnym przypadku prowadzić prace pod nadzorem herpetologa.
35. W obrębie korzeni czy koron drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki nie wolno składować żadnych materiałów budowlanych, wylewać wody z osadami cementowymi, wapiennymi czy zawierającymi osady trujące.
36. Zabronione jest umacnianie skarp, na których rosną drzewa poprzez obsypywanie ich gruzem i odpadami, litymi płytami betonowymi (nie ażurowymi). Ewentualne umocnienie skarp powinno odbywać się w odległości od pnia, która nie wpłynie na nie negatywnie.
37. Wykopy budowlane prowadzone bezpośrednio przy drzewach, należy wykonywać ręcznie, w odległości nie mniejszej niż 2 m od pnia. Nie wolno obcinać korzeni szkieletowych drzew i krzewów, zaś w przypadku przecięcia, korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Wykopy w pobliżu drzew należy niezwłocznie zasypywać, aby skrócić do minimum utratę wilgoci przez system korzeniowy.
38. Drzewa w obrębie placu budowy winny mieć pnie oszalowane matami słomianymi, folią pęcherzykowatą lub deskami połączonymi sznurkiem (zabrania się używania gwoździ), aby wykluczyć ich uszkodzenie. Osłona z desek powinna być wykonana wokół całego pnia o wysokości nie mniejszej niż 150 cm i powinna być umieszczona tak, aby dolna część desek opierała się na podłożu.
39. Zgrupowania drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki, a także stanowiska gatunków roślin objętych ochroną zlokalizowane w sąsiedztwie placu budowy lub w jego obrębie, narażone na oddziaływanie robót (tj. składowanie maszyn, narzędzi, rozdeptywanie) należy na czas prowadzenia prac odpowiednio zabezpieczyć np. poprzez wygradzenia z kolorowej taśmy.
40. Podczas prowadzonych prac budowlanych należy dokonać sprawdzenia kolein i zagłębień wypełnionych wodą powstałych w pasie drogowym. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy ich zasiedlenia przez płazy (także kijanki),

należy je przenieść w inne bezpieczne miejsce z dala od prowadzonych prac budowlanych.

41. Wszelkie wykopy i studzienki mogące stanowić potencjalne pułapki dla małych zwierząt zostaną odpowiednio zabezpieczone np. poprzez sprawdzenie a następnie przykrycie po każdym zakończonym dniu pracy. W przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt w wykopach i w studzienkach, na bieżąco będą one uwalniane z pułapek i przenoszone poza plac budowy w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska.
42. W związku z możliwością rozprzestrzeniania się obcych gatunków roślin, w tym gatunków inwazyjnych należy odpowiednio zabezpieczyć teren przez ich przenikaniem, zwłaszcza biorąc pod uwagę bliskość obszaru „Dolina Dolnego Sanu” np. poprzez obsiew uszkodzonego na skutek prowadzenia budowy gruntu (zwłaszcza w sąsiedztwie pasa drogowego) mieszanką traw lub/i rodzimych gatunków zielnych dostosowanych do warunków siedliskowych oraz nasadzeniami zieleni izolacyjnej (dogęszczającej). Z tego też względu pas robót będzie ograniczony do terenu przewidzianego pod budowę drogi, a grunt nie będzie składowany w obrębie cennych siedlisk przyrodniczych sąsiadujących z planowanym przedsięwzięciem (w szczególności na obszarach sieci Natura 2000 oraz innych cennych siedliskach przyrodniczych wskazanych przez powołany nadzór przyrodniczy).

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

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktów I.1 i I.2 decyzji.
2. Określić i uwzględnić ilości mas ziemnych usuwanych lub przemieszczanych w wyniku realizacji inwestycji wraz z określeniem sposobów postępowania z nimi. Brak takich informacji spowoduje, że masy ziemne będą traktowane jako odpady.
3. Na odcinkach skarpy odwodnej przedmiotowej drogi, w których przylega ona do strefy zalewowej $Q_{1\%}$ należy wykonać jej umocnienie lub zabezpieczenie przed rozmyciem.
4. Ewentualne umocnienia skarp cieków naturalnych (oraz rowów melioracyjnych będących odbiornikami wód opadowo-roztopowych w obrębie wylotów), należy wykonać z materiałów naturalnych.
5. Do odprowadzania wód opadowo – roztopowych ze szczelnej powierzchni drogi obwodowej i obiektów inżynierskich, należy zaprojektować szczelny system odwodnieniowy.
6. W ciągu kanalizacji deszczowej, w szczególności na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 425 „Dębica-Stalowa Wola-Rzeszów”, należy zaprojektować urządzenia oczyszczające, tj. separatory i osadniki.
7. W miejscach, gdzie występują cieki naturalne lub rowy melioracyjne o parametrach technicznych uniemożliwiających przejęcie potencjalnych wód opadowo-roztopowych, w ciągu kanalizacji deszczowej przed odbiornikiem należy przewidzieć wykonanie zbiorników retencyjnych zapewniających utrzymanie bezpiecznego odpływu na stałym poziomie. Nie dopuszcza się wykorzystania zbiorników infiltracyjnych, zaleca się budowę zbiorników odparowująco – przelewowych.
8. Zbiorniki retencyjne zostaną ogrodzone siatką o zmniejszającej się wielkości oczek.
9. Przed wylotami kanalizacji deszczowej należy zamontować zastawki odcinające.
10. W celu ochrony terenów objętych ochroną przed hałasem uwzględnić budowę ekranów akustycznych o wysokości ok. 4 m w następujących lokalizacjach:

Lp.	Kilometraż drogi [od ok. km do ok. km]	Strona drogi P (prawa) L (lewa)	Długość ekranu [ok. m]
1	0+000 – 0+665	P	665
2	0+665 - 3+000	P	2335
3	1+000 – 1+934	L	934
4	3+527 – 3+787	L	260
5	4+725 – 5+070	P	345
6	5+070 – 5+290	P	270
7	5+112 – 6+200	L	1088
8	5+620 – 6+230	P	610
9	6+230 – 6+520	P	290
10	8+640 – 9+528	L	888
11	9+481 – 9+834	P	353
12	9+834 – 9+965	P	131
13	11+623 – 12+000	P	377
14	11+694 – 12+015	L	321
15	12+179 – 12+425	L	246
16	12+425 – 12+873	L	448
17	12+873 – 13+034	L	161
18	12+319 – 12+425	P	106
19	12+425 – 12+863	P	338
20	13+338 – 14+000	L	662
21	14+000 – 14+766	L	766
22	14+766 – 15+000	L	235

11. W celu zminimalizowania kolizji ptaków z powierzchnią ekranów, na przeźroczystych elementach ekranów akustycznych należy umieścić znaki graficzne, (np. czarne pionowe pasy z włókien poliamidowych o szerokości minimum 2 cm w odległości 10 cm lub inne znaki wskazywane w aktualnej na czas wykonania ekranów literaturze tematu).

12. Ekranu pochłaniające zostaną obsadzone pnączami.

13. Ekranu akustyczne będą szczelnie połączone z gruntem.

14. Wykonane zostaną następujące przejścia dla zwierząt:

a) w km ok. 2+830 planowanej obwodnicy przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim: wysokość przejścia ok. 3,5 m, szerokość przejścia ok. 9 m; parametry przestrzeni dostępnej dla zwierząt 2 x (3,0 m szerokość x 3,5 m wysokość), współczynnik ciasnoty 0,9,

b) w km ok. 4+257 przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim (w obrębie mostu na rzece Barcówka o długości ok. 20 m); przestrzeń dostępna dla zwierząt 2 x (5,0 m szerokość x 3,5 m wysokość), współczynnik ciasnoty 4,5,

c) w km ok. 6+500 planowanej obwodnicy przejście dolne dla płazów – suchy przepust o wysokości ok. 1,5 m i szerokości ok. 2,0 m; przestrzeń dostępna dla zwierząt ok. 2,0 m (szerokość) i 1,0 m (wysokość), współczynnik ciasnoty 0,09,

d) w km ok. 6+870 planowanej obwodnicy przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim i przejazdem gospodarczym: wysokość ok. 3,5 m, szerokość ok. 15 m; przestrzeń dostępna dla zwierząt ok. 5,0 m (szerokość) i ok. 3,5 m (wysokość), współczynnik ciasnoty 2,4,

e) w km ok. 7+970 planowanej obwodnicy – przejście dolne dla małych zwierząt i płazów zintegrowane z ciekim (wysokość) ok. 1,5 m, (szerokość) ok. 2,0m; przestrzeń dostępna dla zwierząt półki o szerokości min. 0,5 m zlokalizowane po obu stronach cieku, współczynnik ciasnoty 0,09,

f) w km ok. 8+800 planowanej obwodnicy – przejście dolne dla płazów, suchy przepust o przestrzeni dostępnej dla zwierząt ok. 1,0 m wysokość i ok. 2,0 m szerokość; współczynnik ciasnoty 0,09,

g) w km ok. 10+210 planowanej obwodnicy przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim o wysokości ok. 2,5 m i szerokości ok. 6 m, przestrzeń dostępna dla zwierząt 2 x (2,5 m wysokość x 2,5 m szerokość), współczynnik ciasnoty 0,7,

h) w km ok. 13+090 planowanej obwodnicy przejście dolne dla zwierząt średnich o przestrzeni dostępnej dla zwierząt: ok. 3,5 m (wysokość) i ok. 6,0 m (szerokość), współczynnik ciasnoty 0,9.

15. Zaprojektowane w km ok. 1+030 i ok. 1+492 planowanej obwodnicy przejazdy gospodarcze wykonane będą w sposób umożliwiający swobodną migrację zwierząt.

16. W obrębie przejść dla średnich zwierząt zostaną zastosowane ekrany antyosłnieniowe, wybudowane powyżej wlotów przejść dolnych (możliwie blisko krawędzi jezdni) na długości ok. 50 m od osi przejścia w obu kierunkach, wykonane z konstrukcji np. drewnianych (drewno zabezpieczone przed wilgocią i szkodnikami preparatami o naturalnych kolorach) o wysokości ok. 220-240 cm.

17. Półki w obrębie przejść dla płazów oraz dla małych zwierząt i płazów zostaną pokryte kilkucentymetrową warstwą piasku (humusu) oraz będą płynnie połączone z otoczeniem, ponadto w przejściach przeznaczonych głównie dla płazów, zintegrowanych z ciekim, skrajnia półki będzie łagodnie połączona z jego brzegiem i łagodnie w stosunku do niego nachylona celem zwiększenia przestrzeni dostępnej dla zwierząt, zostaną wprowadzone nasadzenia roślinności naprowadzającej i przywabiającej, przejścia połączone z przejazdami gospodarczymi zostaną zaprojektowane w taki sposób, aby były chętnie wykorzystywane przez zwierzęta.

18. W przypadku przejść dolnych dla zwierząt, konstrukcje obiektów będą zaprojektowane w taki sposób, by powierzchnie betonowe przyczółków były w największym możliwym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby.

19. Przy wylotach przejść dla zwierząt oraz w ich obrębie nie będą projektowane przejścia techniczne, schody, kładki, balustrady, studzienki kanalizacyjne ponad powierzchnią terenu oraz inne elementy odwodnienia drogi uniemożliwiające migrację zwierząt.

20. W przypadku przejść dolnych, skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając.

21. Ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy poprowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków.

22. W przypadku przepustów dla małych zwierząt ogrodzenia muszą się w sposób szczelny łączyć z czołem przepustu.

23. Należy umieścić przy wylotach przejść dolnych dla zwierząt średnich większe głazy (kilka-kilkanaście sztuk) lub karpy korzeniowe (kilka - kilkanaście sztuk) uniemożliwiające przejazd pojazdów po powierzchni przejścia.

24. W przypadku przejść zintegrowanych z ciekami, koryta cieków będą zlokalizowane w centralnej części przejścia, a po obu stronach cieku będą się znajdować półki wyniesione ponad zwierciadło wody w przejściu i płynnie połączone z terenem na zewnątrz przejść, w sposób umożliwiający migracje małych zwierząt, w tym płazów.
25. W przypadku realizacji ewentualnych umocnień koryt cieków w obrębie przejść dla zwierząt, należy wykonać je z materiałów naturalnych tj. np. kamień, faszyna (zabrania się stosowania gabionów czy umocnień betonowych), a skarpy cieków będą łagodnie nachylone.
26. W przypadku, gdy ciek znajdujący się na powierzchni przejścia jest odbiornikiem zrzutów sieci odwodnieniowej, wszelkie wyloty należy skanalizować (rurociąg) na długości obejmującej strefę dojścia do przejścia.
27. Po obu stronach cieku wodnego w obrębie danego przejścia dla zwierząt, będą znajdować się pasy suchego terenu pokryte ziemią mineralną z urodzajną glebą i roślinnością (w strefie osłonecznionej).
28. Drogi serwisowe prowadzone w sąsiedztwie przejść dolnych dla średnich zwierząt w rejonie najścia na przejście, a także przejazdy gospodarcze w obrębie zespolonych przejść dla zwierząt, muszą posiadać nawierzchnię gruntową lub utwardzoną drobnopiękistymi kruszywami naturalnymi na odcinku co najmniej 100 m od osi obiektu, w każdym kierunku. Strefa przeznaczona dla zwierząt powinna być odizolowana od strefy użytkowanej dla ludzi. Na granicy najścia dla zwierząt zostaną rozlokowane karpy korzeniowe, kłody, darń. Jeżeli jest to możliwe, powierzchnia przejścia zostanie doświetlona przez stosowanie otworów lub szczelin oświetleniowych w pasie rozdziału (w przypadku drogi dwujezdniowej), wyposażonych w transparentny ekran akustyczny na całym obwodzie.
29. Płotki naprowadzające w przejściach dla małych zwierząt i płazów zlokalizowane będą po 100 m w każdą stronę od osi przejścia dla tych zwierząt i szczelnie połączone z czołem przepustu lub przejścia. Będą one miały wysokość min. 40 -50 cm nad powierzchnię gruntu, krawędź przynajmniej 5 cm - 10 cm odchyloną na zewnątrz od jezdni pod kątem nie mniejszym niż 45°, warstwa zakopana ogrodzenia wyniesie ok.10 cm. Wielkość oczek w siatce to 0,5 x 0,5 cm. Zewnętrzne końce systemów (nie naprowadzające do przejść) winny być uformowane w kształcie litery U w kierunku przeciwnym niż jezdnia. Ww. konstrukcje naprowadzające będą łączyć się z czołami przepustów w sposób płynny. Zamiast siatek dopuszcza się także stosowanie murków betonowych, ramp lub innych tego typu konstrukcji wskazanych w literaturze.
30. Dno suchych przepustów dla małych zwierząt, nie zintegrowanych z ciekami, będzie pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię oraz odpowiednio zachowane najście na przepust.
31. Jeżeli warunki techniczne obiektu na to pozwalają, pod powierzchnią przejść dla średnich zwierząt, w miejscach gdzie możliwy jest rozwój roślinności, należy wprowadzić trawiastą pokrywę roślinną przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju.
32. Na ogrodzeniach ochronnych w obszarach najścia do przejść dla zwierząt wprowadzone będą nasadzenia pnączy.
33. Wzdłuż osłon antyosłnieniowych i ogrodzeń wprowadzone będą gęste rzędowe nasadzenia krzewów o nieregularnej linii np. śliwa tarnina.
34. W rejonie przejść dla dużych i średnich zwierząt zostanie zaaranżowana zielen naprowadzająca złożona z rodzimych gatunków drzew i krzewów stanowiących atrakcyjny żer dla zwierząt (wierzba iwa, osika, leszczyna, trzmielina, rokitnik, róża dzika polna i kutnerowata, głogi, śliwa tarnina).
35. Zostanie wykonane dwustronne wyгородzenie z siatki metalowej o wysokości ok. 240 cm w następujących odcinkach obwodnicy:

- od km ok. 2+750 do km ok. 3+000,
- od km ok. 4+200 do km ok. 4+700,
- od km ok. 6+400 do km ok. 8+100,
- od km ok. 9+800 do km ok. 11+300,
- od km ok. 12+850 do km ok. 13+300,
- od km ok. 14+600 do km ok. 15+000.

Siatka zostanie zastosowana po obu stronach drogi. Będzie ona zakopana pod powierzchnią ziemi na głębokość co najmniej 30 cm i posiadać oczka o zmiennej wielkości, zmniejszającej się ku dołowi. Na całej długości siatki ogrodzeniowej zastosowana będzie gęsta siatka do wysokości 60 cm, tak aby uniemożliwić wejście na jezdnię także małym zwierzętom, obie siatki powinny się ściśle łączyć ze sobą. Siatka przeznaczona dla płazów będzie posiadać krawędź górną o szer. co najmniej 5 cm, odchyloną w kierunku na zewnątrz drogi. Siatka ogrodzeniowa musi w sposób szczelny łączyć się z czołem dolnych przejść dla małych zwierząt, ogrodzenia muszą łączyć się szczelnie z wylotami przepustów. Siatka przeznaczona dla małych zwierząt i płazów będzie umieszczona na długości ok. 100 m od zewnętrznych krawędzi przepustów. Siatka będzie pełniła jednocześnie funkcje ogrodzenia od strony drogi jak i naprowadzania zwierząt do przejść, a w przypadku bezkręgowców i płazów do przepustów.

36. W celu ograniczenia śmiertelności płazów i gadów na placu budowy, zostanie on w miejscach wskazanych przez nadzór przyrodniczy miejscowo wygrodzony siatką zabezpieczającą przed wejściem płazów (np. siatką o wysokości 60 cm, wkopaną w ziemię na głębokość 10 cm o oczkach o gęstości 0,5 x 0,5 cm, i zewnętrzną krawędzią o długości od 5-10 cm wygiętą w kierunku zewnętrznym od placu budowy, bądź też siatką plastikową lub prefabrykatami z tworzywa sztucznego).

37. Droga zostanie obsadzona zielenią izolacyjną (złożoną z rodzimych gatunków drzew nie stanowiących bazy pokarmowej dla ptaków).

II. Stwierdzam konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:

1. Za przebieg prac i przestrzeganie warunków związanych z zabezpieczeniem substancji cennej przyrodniczo będzie odpowiedzialny nadzór przyrodniczy (ze względu na obecność siedlisk płazów w bliskim sąsiedztwie planowanej obwodnicy wskazane jest, aby w zespole znajdował się herpetolog). Protokół z prac nadzoru przyrodniczego wraz z dokumentacją fotograficzną zostanie przekazany do tut. Organu najpóźniej pół roku po wybudowaniu przedmiotowej obwodnicy.

2. Celem zweryfikowania skuteczności przejść dla zwierząt zostanie wprowadzony monitoring przejść dla zwierząt, którego zadaniem będzie wskazanie czy przejście jest wykorzystywane oraz przez jakie zwierzęta, a także częstotliwości i różnic w użytkowaniu. Powyższy monitoring prowadzony będzie najmniej przez 3 lata od oddania drogi do użytku i obejmował będzie podstawowy monitoring przejść dla zwierząt (wstępna i właściwa kontrola wykorzystania przejść dla zwierząt) metodami przyjętymi w nauce. Wyniki monitoringu będą przekazywane do tut. organu w sprawozdaniu z każdego z prowadzonych w danym roku sezonów obserwacji.

Monitoring przejść dla zwierząt będzie obejmował:

a) tropienia zimowe – tropienia powinny być prowadzone po świeżych opadach śniegu, najlepiej ok. 2-3 doby po ustaniu opadu, rozpoznawane będą gatunki i ustalona będzie liczba tropów przecinających (w zależności od wielkości przejścia) linię środkową (linię przebiegającą przez środek przejścia prostopadle do kierunku przejścia) lub linie skrajne (na mniejszych przejściach - linie na obu końcach przejścia, prostopadle do kierunku

przechodzenia); kontrole te będą prowadzone w pierwszym roku użytkowania 2 razy w ciągu zimy, zaś w pozostałych latach 4 razy w ciągu zimy; w protokole należy wpisać datę, godzinę, warunki pogodowe, wysokość pokrywy śnieżnej, liczbę dni (godzin) po ustaniu opadów śniegu, kierunek przejścia i liczbę tropów każdego gatunku przecinającego linię środkową i linie skrajne; wynik należy wyrazić w liczbie tropów na dobę,

b) rejestrację tropów na piasku lub kredzie; na przejściach średnich dolnych oraz przejściach pod mostami należy zainstalować płytką rynną wypełnioną droбноziarnistym piaskiem o szerokości ok. 2 m i długości równej szerokości przejścia, w przypadku mniejszych przejść należy zainstalować analogiczne rynny o odpowiednio mniejszej szerokości (tj. ok. 1 m) wypełnionych sypką kredą, zainstalowanych na wejściach do przejścia z obu stron; każda kontrola obejmuje 2 wizyty – w czasie pierwszej wizyty rozpoznawane są gatunki i liczone tropy zwierząt; druga wizyta odbędzie się po 2 dniach - ponownie liczy się wszystkie tropy przechodzące przez rynną z uwzględnieniem gatunków zwierząt; częstość kontroli w pierwszym roku wyniesie raz na miesiąc w okresie bezśnieżnym, zaś w pozostałych latach 2 razy na miesiąc; należy na tej podstawie określić gatunki zwierząt użytkujących przejście, liczbę tropów, wskaźniki intensywności użytkowania przejścia przez poszczególne gatunki wyrażone w liczbie tropów na dobę oraz częstość użytkowania przejścia przez dany gatunek wyrażona procentem stwierdzeń danego gatunku w stosunku do ogólnej liczby kontroli,

c) rejestracja tropów przy pomocy tuszu i papieru – na małych przejściach dolnych w pobliżu obu ich końców należy zainstalować płaskie pojemniki (kuwety) wypełnione materiałem nasączonym tuszem, a przed nimi arkusze papieru, na których odbijać się będą tropy; każda kontrola obejmie 2 wizyty – w czasie pierwszej wizyty uzupełniany jest tusz i wykładany arkusz papieru, zaś druga wizyta odbywa się po 3 dniach, liczone są wszystkie tropy zwierząt odbite na arkuszu, z uwzględnieniem gatunków zwierząt; kontrole prowadzone są raz w miesiącu, uzyskane są w ten sposób informacje o gatunkach zwierząt użytkujących przejście, liczbie tropów, wskaźniki intensywności użytkowania przejścia przez poszczególne gatunki wyrażone w liczbie tropów na dobę oraz częstość użytkowania przejścia przez dany gatunek wyrażona procentem stwierdzeń danego gatunku w stosunku do ogólnej liczby kontroli,

d) zarówno w tropieniach zimowych, jak i rejestracji tropień na tuszu bądź przy użyciu piasku lub kredy, należy rejestrować wszelkie inne ślady obecności zwierząt: liczbę odchodów, ślady żerowania, liczbę i kierunek tropów poza paskami z kredą/kartonami z tuszem, bezpośrednie obserwacje zwierząt na powierzchni przejścia,

e) monitoring przejść dla płazów – kontrola przejść dla płazów powinna odbywać się w okresach ich masowych wędrówek do miejsc rozrodu, do żerowisk oraz miejsc zimowania, kontrole te powinny być wykonywane po zmroku lub o zmierzchu, w temperaturze powyżej 0°C, najlepiej po opadach deszczu lub w okresie zwiększonej wilgotności; kontrole powinny określać ilość i gatunek osobników widocznych w obrębie przejściach lub na jego końcach, a także wzdłuż płotków naprowadzających; kontrole należy prowadzić, w zależności od warunków pogodowych, w okresie od ok. 1 marca do ok. 30 kwietnia oraz od ok. 10 czerwca do ok. 30 czerwca oraz od ok. 15 sierpnia do ok. końca września; w każdym z tych okresów kontrole powinny być prowadzone przez 4 dni we wszystkich przejściach dla płazów oraz w innych przejściach mogących potencjalnie być wykorzystywane przez te gatunki; należy rejestrować datę i godzinę kontroli, a także liczbę i gatunek osobników ze wskazaniem czy są to osobniki dorosłe czy młodociane, integralną częścią kontroli przejść dla płazów powinna być równoczesna kontrola obecności i śmiertelności płazów na odcinku drogi, gdzie instalowane jest przejście – z rozpoznaniem i liczeniem płazów przechodzących przez drogę

a także płazów martwych w rejonie przejścia celem ustalenia ewentualnych błędów konstrukcyjnych.

3. Przy bieżącym utrzymaniu drogi należy dokonywać regularnej kontroli przejść dla zwierząt, w ramach której należy sprawdzać: stan techniczny przejścia (uszkodzenia konstrukcji, braki w pokryciu roślinnością, obecność niepożądanych elementów pochodzenia antropogenicznego, obiektów blokujących przejście lub zmniejszających jego drożność dla zwierząt), otoczenie przejścia (stan ogrodzeń naprowadzających, stan roślinności naprowadzającej, obecność obiektów mogących powodować stres u zwierząt lub utrudniać korzystanie z przejścia), aktywność ludzi na przejściach (nielegalne przejazdy, śmieci itd.). Uszkodzenie ogrodzenia należy niezwłocznie naprawić.

4. W ramach oceny skuteczności proponowanych zabezpieczeń przed wtargnięciem zwierząt na drogę, prowadzona będzie systematyczna rejestracja zdarzeń z udziałem zwierząt na podstawie rejestrów policji czy kół łowieckich.

III. Nakładam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

IV. Po upływie jednego roku od dnia oddania rozpatrywanego przedsięwzięcia do użytkowania należy przeprowadzić analizę porealizacyjną, w tym w szczególności w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, jakości odprowadzanych wód z odwodnienia drogi i stężeń zanieczyszczeń powietrza. Analiza przedstawiona zostanie właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, zastosować należy odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy rozważyć konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, ul. Legionów 20, 35-959 Rzeszów, z dnia 28 grudnia 2009 r., znak: GDDKiA O/RZ-P-2.3b/4100/91/50.1/2009, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi obwodowej Stalowej Woli i Niska w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik – Przemyśl na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Stalowej Woli do połączenia z projektowaną drogą ekspresową S-19”.

Wniosek został prawidłowo skompletowany - zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, w formularzu A pod nr 2010/A/0159.

Informacja o raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku, w formularzu E pod nr 2010/E/0185.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397), realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji.

W trakcie prowadzonego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano m. in. wniosek Inwestora o wydanie decyzji oraz Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Po analizie przedłożonego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko stwierdzono, że nie przedstawia on w sposób dostateczny wszystkich zagadnień istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska, wynikających z ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dlatego też pismami z dnia 26 marca 2010 r. i 10 sierpnia 2010 r., wezwano Inwestora do uzupełnienia Raportu. Inwestor przedłożył niezbędne uzupełnienia przy pismach z dnia 15 czerwca 2010 r. oraz 1 października 2010 r.

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 19 października 2010 r. zasięgnął opinii w sprawie warunków realizacji przedsięwzięcia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie, który w piśmie z dnia 18 listopada 2010 r., znak: SNZ.460-29/10 pozytywnie zaopiniował przedmiotowe przedsięwzięcie określił warunki realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Warunki te zostały uszczegółowione i uwzględnione w zapisach niniejszej decyzji, w części odnoszącej się do wnioskowanego wariantu realizacyjnego.

W związku z przedłożeniem przez Inwestora, przy piśmie z dnia 21 kwietnia 2011 r. ujednoliconej wersji raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko z załącznikami i „Wariantowej analizy zagrożenia powodziowego” i uzupełnień ujednoliconej wersji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przy pismach z dnia 26 lipca 2011 r. oraz 23 listopada 2011 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 6 grudnia 2011 r., zwrócił się z zapytaniem, czy Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie podtrzymuje ww. warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, załączając do powyższego pisma aktualną dokumentację.

W odpowiedzi Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie, w piśmie z dnia 21 grudnia 2011 r., znak: SNZ.460-28/11, po analizie przesłanych dokumentów, nie stwierdził, aby wprowadzone uzupełnienia miały wpływ na wyrażoną ww. opinię i podtrzymał stanowisko zawarte w piśmie z dnia 18 listopada 2010 r., znak: SNZ.460-29/10.

W dniu 9 grudnia 2010 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, biorąc pod uwagę planowany przebieg trasy drogi częściowo w obszarach zagrożonych

powodzią, działając na podstawie art. 75 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), zwrócił się się z prośbą do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie o wskazanie niezbędnych uwarunkowań dla realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia, wynikających z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.). Do ww. pisma dołączono raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wraz z aneksami.

W odpowiedzi na powyższe pismo, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, w piśmie z dnia 10 stycznia 2011 r., znak: NU-5140-P-27/10 wskazał zakres niezbędnych uzupełnień zgromadzonej w przedmiotowej sprawie dokumentacji. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 27 stycznia 2011 r., wezwał Inwestora do uzupełnienia dokumentacji poprzez opracowanie i przedłożenie operatu hydrologiczno-hydraulicznego bazującego na aktualnych danych geodezyjnych i hydrologicznych, opartego na wynikach modelowania hydraulicznego transformacji przepływów powodziowych, w którym dokonana będzie analiza m. in. budowy drogi na nasypie, przez co powstałoby odcinkowe obwałowanie rzeki San, budowy umocnień brzegów rzeki w miejscach zbliżeń do drogi, szczególnie w rejonie Węzła Solidarności oraz w km 10+000 – 11+000 w rejonie Węzła Waldekówka, zlokalizowanych na wklęsłym, potencjalnie erodowanym brzegu rzeki, ochrony przed powodzią na prawym brzegu, w związku z ograniczeniem obszarów zalewowych na brzegu lewym, powstania terenów bezodpływowych w wyniku odcięcia części obszarów zalewowych od rzeki oraz przelewania się wód powodziowych przez przejścia dla zwierząt, a następnie powstawania zastoisk wody w wyniku braku odpływu.

W związku z powyższym wezwaniem, przy piśmie z dnia 21 kwietnia 2011 r. Inwestor przedłożył w tut. urzędzie ujednoliconą wersję raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko z załącznikami i „Wariantową analizę zagrożenia powodziowego”. Dokumenty te zostały ponownie przesłane przy piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 4 maja 2011 r., Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, z prośbą o wskazanie niezbędnych uwarunkowań dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na podstawie uzyskanego stanowiska Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, zawartego w piśmie z dnia 25 maja 2011 r., znak: NU-5140-P-7/11, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, przy pismach z dnia 6 czerwca 2011 r. i 21 września 2011 r., zwrócił się do Inwestora o rozważenie możliwości wykonania w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia umocnień brzegów rzeki San, wzdłuż km 2,600 - 4,200 planowanej obwodnicy.

W związku z powyższymi wezwaniami do uzupełnienia dokumentacji, Inwestor dokonał niezbędnych uzupełnień ujednoliconej wersji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przy pismach z dnia 26 lipca 2011 r. oraz 23 listopada 2011 r.

Ponadto przy piśmie z dnia 2 lipca 2011 r., Inwestor wyjaśnił, że w razie konieczności regulacji lewego brzegu rzeki San na odcinku, na którym następuje największe zbliżenie planowanej obwodnicy do koryta rzeki w km 2,600 – 4,200, powinna ona zostać wykonana jedynie w niezbędnym zakresie, etapowo na jak najkrótszych odcinkach. Umocnione koryto powinno zachować dotychczasową linię brzegową, natomiast samo umocnienie zostałoby wykonane z naturalnych materiałów.

Mając powyższe na uwadze, w niniejszej decyzji wskazano potrzebę przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu 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 2008 r. Nr 193, poz. 1194, z późn. zm.), celem m. in. wskazania potrzeby wykonania ww. umocnień, a w razie konieczności ich realizacji określenia kilometraża umacnianych odcinków rzeki wraz ze szczegółowymi rozwiązaniami technicznymi dotyczącymi umocnienia.

Ponieważ 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, do doręczeń korespondencji zastosowano przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

W prowadzonym postępowaniu w dniach od 22 października 2010 r. do 12 listopada 2010 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 19 października 2010 r. znak: RDOŚ-18-WOOS-6613-1-78/19/09/ah 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 oraz miejscu i terminie przeprowadzonej rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. Zostało ono zamieszczone na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie i tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Stalowa Wola, Urzędu Gminy i Miasta Nisko, Urzędu Gminy Pysznica i Urzędu Gminy i Miasta Rudnik nad Sanem. Dodatkowo Inwestor wywiesił powyższe Obwieszczenie w pobliżu miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Zostało ono również opublikowane na łamach gazety codziennej „Nowiny” w dniu 21 października 2010 r.

W dniu 3 listopada 2010 r. w budynku Urzędu Gminy i Miasta Nisko, Plac Wolności 14, została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa, na której zostało omówione przedmiotowe przedsięwzięcie z uwzględnieniem jego oddziaływania na środowisko. W trakcie rozprawy, jak i przed rozprawą każdy mógł zapoznać się ze zgromadzonymi w sprawie dokumentami oraz uzyskać stosowne wyjaśnienia i informacje.

Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa, do tut. Urzędu wpłynęły wnioski Dyrektora Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie oraz Burmistrza Gminy i Miasta Nisko związane z przedmiotowym przedsięwzięciem. Wnioski te zawierały uwagi związane z właściwym skomunikowaniem przedmiotowej obwodnicy z istniejącym układem drogowym.

Powyższe pisma, które wpłynęły w ramach udziału społeczeństwa zostały przesłane do Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, celem ustosunkowania się do zawartych w nich treści. Stanowisko odnoście powyższych uwag, Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie, zawarł w przekazanych Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismach z dnia 9 grudnia 2010 r., znak: GDDKiA O/RZ-P-2.3-js-4100-91_5-50.32/2010 i 26 kwietnia 2011 r. znak: GDDKiA O/RZ-P-2.3-js-4100-91_5-50.58/2010/2011.

Zadania związane z rozwojem sieci dróg wojewódzkich leżą we właściwości Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie. Inwestor ze względu na potrzebę

połączenia istniejącej drogi krajowej Nr 77 oraz terenów zainwestowanych, zawarł porozumienie z Gminą Miasto Stalowa Wola oraz Gminą i Miastem Nisko dotyczące wspólnego przygotowania i realizacji obwodnicy Stalowej Woli i Niska wraz z dwoma łącznikami pomiędzy DK Nr 77 i obwodnicą w Stalowej Woli oraz w Nisku (włączenia w węzłach „Solidarność” i „Podsanie”). Łączniki te są objęte niniejszą decyzją i będą realizowane ze środków ww. samorządów, wraz z planowaną obwodnicą. Umożliwią one również połączenie z planowaną obwodnicą dróg wojewódzkich Nr 871 i Nr 872. Połączenie Miejskiej Oczyszczalni Ścieków w Nisku, a także pozostałych zabudowań zlokalizowanych pomiędzy planowaną obwodnicą a rzeką San, przewiduje się poprzez odcinek nowo projektowanej drogi dojazdowej, a następnie poprzez ul. Podsanie oraz wiadukt na węźle „Podsanie” na przecięciu obwodnicy i ul. Modrzewiowej, a następnie poprzez ul. Modrzewiową do drogi krajowej Nr 77 w Nisku. Jednocześnie wprowadzono stosowne rozwiązania mające na celu zapewnienie możliwości utrzymania ciągłości ul. Zielonej w Raławicach oraz połączenie ul. Nadjeziornej z drogą krajową Nr 77 (po stronie wschodniej Raławic) poprzez odcinek dodatkowej drogi dojazdowej zlokalizowanej wzdłuż obwodnicy po stronie północnej.

W związku z przedłożeniem przez Inwestora dodatkowych materiałów dowodowych, w tym m. in. ujednoliconej wersji raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w dniach od 16 grudnia 2011 r. do 5 stycznia 2012 r. ponownie zapewniono społeczeństwu udział w postępowaniu – 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 9 grudnia 2011 r. znak: WOOS.4200.9.2011.AH-58, podano do publicznej wiadomości informację o przedłożonym wniosku i raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z uzupełnieniami, 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 oraz miejscu i terminie przeprowadzonej rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. Zostało ono zamieszczone na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie i tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Stalowa Wola, Urzędu Gminy i Miasta Nisko, Urzędu Gminy Pysznica i Urzędu Gminy i Miasta Rudnik nad Sanem. Dodatkowo Inwestor wywiesił powyższe Obwieszczenie w pobliżu miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Podczas ponownie przeprowadzonego udziału społeczeństwa, do tut. Urzędu nie wpłynęły żadne wnioski lub zastrzeżenia dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia.

W toku postępowania zmierzającego do wydania przedmiotowej decyzji, do tut. organu również poza procedurą udziału społeczeństwa wpłynęły 2 pisma zawierające uwagi i wnioski do toczącego się postępowania.

Pierwszy wniosek Państwa Euniki i Henryka Osajca dotyczył wykupienie nieruchomości zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia.

Kolejne pismo, Pani Anny Bidas, zawierało protest przeciwko przebiegowi przedmiotowej obwodnicy w preferowanym wariantcie, w tym przez tereny Rodzinnych Ogródków Działkowych „Hutnik I” w Stalowej Woli.

Powyższe pisma zostały przesłane do Inwestora – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O/Rzeszów celem ustosunkowania się do nich.

Wnioski o wykup nieruchomości kolidujących z planowaną drogą nie dotyczyły prowadzonego postępowania i będą rozpatrywane w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193 poz. 1194 z późn. zm).

Podczas budowy obwodnicy po wschodniej stronie rzeki San, również wystąpiłaby kolizja z terenami innych ogródków działkowych. Realizacyjny wariant przedsięwzięcia jest zgodny ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast Stalowa Wola i Nisko.

Ponadto w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przedłożonym do tut. Urzędu celem określenia oddziaływań związanych z przedmiotowym przedsięwzięciem oraz najbardziej korzystnego i funkcjonalnego wariantu budowy przedmiotowej obwodnicy, przeanalizowano następujące warianty lokalizacyjne przedmiotowej drogi:

Wariant 1A, rozpoczyna się od węzła z ulicą Chopina, następnie omija zabudowania oczyszczalni ścieków przechodząc w bliskim jej sąsiedztwie przez teren ogródków działkowych. Dalej kierując się na wschód przekracza rzekę San. Na drugim brzegu rzeki omija ogródki działkowe a następnie krzyżuje się w węźle Podborek z drogą powiatową nr 1024R i przekracza granicę gminy Stalowa Wola z gminą Pysznica. W gminie Pysznica wariant omija zabudowę mieszkalną a następnie bezkolizyjnie mija drogę powiatową nr 2505R oraz drogę gminną nr 4238002 Olszowiec - Rędziny. Na wysokości miejscowości Kłyżów zbliża się do linii kolejowej, przechodzi nad ul. Mickiewicza oraz nad drogą krajową Nr 19. Następnie lekko odchodzi w kierunku północnym (miejscowość Zapacz), gdzie docelowo łączy się z projektowaną drogą ekspresową S-19 (węzeł Zapacz). Od roku 2025 planowana droga wg wariantu W1A od węzła Podborek do węzła Zapacz będzie miała wspólny przebieg z drogą ekspresową S-74. Trasa tego wariantu kolidować będzie na odcinku ok. 330 m z gazociągiem wysokoprężnym Ø700 Jarosław–Rozwadow, z linią wysokiego napięcia 220kV oraz 4 krotnie z liniami 110kV Elektrowni Stalowa Wola. Długość trasy wariantu 1A wynosi ok. 13,8 km.

Budowa tego wariantu obwodnicy Niska i Stalowej Woli wymagałaby wykonania mostu nad rzeką San, 3 węzłów drogowych, przejazdów drogowych. Wariant 1A, nie koliduje z zabudową i nie wymaga żadnych wyburzeń budynków mieszkalnych.

Spośród zalet tego wariantu należałoby wymienić ominięcie w całości zwartej zabudowy zarówno Stalowej Woli, jak i Niska, brak kolizji z Elektrownią w Stalowej Woli oraz z gazociągiem wysokoprężnym, przejście przez tereny zalewowe rzeki San oraz obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020) na najkrótszym odcinku, omija tzw. Sanisko – obszar cenny przyrodniczo oraz nie wymaga wyburzeń.

Do wad tego wariantu zaliczyć należy konieczność przejścia mostem przez rzekę San, nie spełnienie funkcji obwodnicy zarówno dla miejscowości Nisko jak i Stalowa Wola z uwagi na zbyt małe przejęcie ruchu oraz kolizję z otuliną Parku Krajobrazowego Lasy Janowskie. Wariant W1A z założenia nie odpowiada planowanej funkcji, jaką ma pełnić obwodnica miast Stalowej Woli i Niska, ponieważ tylko na początkowym odcinku wyprowadza ruch z miasta Stalowa Wola, a później biegnie po śladzie projektowanej drogi ekspresowej S-74, co powoduje brak zmiany sytuacji w stosunku do stanu istniejącego w miastach Stalowa Wola i Nisko. Wariant ten nie zaspokaja potrzeb komunikacyjnych i rozwojowych miast Stalowa Wola i Nisko. Realizacja tego wariantu będzie skutkować tym, że w dalszym ciągu całość ruchu ciężarowego ze stref przemysłowych będzie odbywać się przez centra obu miast istniejącą drogą krajową Nr 77, która już w chwili obecnej jest na

granicy przepustowości, o znacznych przekroczeniach emitowanego hałasu i zanieczyszczeń do środowiska.

Warianty 2A, 3, 3A/2, 3A/1+3A/3 na terenie miasta Stalowa Wola w znacznym stopniu się pokrywają. Ruch samochodowy z centrum miasta Stalowa Wola i z Gminy Pysznica, włącza się do projektowanej obwodnicy poprzez przejazd różnopoziomowy ul. Czarnieckiego a dalej drogą powiatową nr 1025R lub al. Jana Pawła II poprzez węzeł z ul. Chopina, zaś ruch towarowy z Huty Stalowa Wola z wykorzystaniem nowo projektowanej drogi dojazdowej włącza się do projektowanej obwodnicy poprzez węzeł „Solidarności” przed Elektrownią Stalowa Wola. Za terenem elektrowni trasa wariantu kieruje się na wschód w kierunku linii kolejowej Stalowa Wola Południe – Zwierzyniec, przechodzi przez nią bezkolizyjnie, a następnie przebiega wzdłuż rzeki San oraz istniejących linii energetycznych omijając miasto Nisko. Na wysokości centrum Niska w węźle Podसानie łączy się z ulicą Modrzewiową dalej przechodzi nad drogą powiatową Nr 1053R (ul. Kościuszki). Z drogą krajową Nr 19 łączy się w węźle Waldekówka. Dalej projektowana trasa przechodzi przez miejscowość Nowa Wieś (pomiędzy zabudowaniami) przekraczając bezkolizyjnie drogę powiatową Nr 1058R i dochodzi do planowanej drogi ekspresowej S-19 (węzeł Rudnik). Następnie, przekracza bezkolizyjnie drogę powiatową Nr 1059R i poprzez skrzyżowanie skanalizowane łączy się z istniejącą drogą krajową Nr 77.

Trasa wariantu 2A kolidować będzie na odcinku ok. 4310 m z gazociągami wysokoprężnym Ø700 Jarosław–Rozwadow, z linią energetyczną 220 kV oraz 12 krotnie z liniami 110 kV. Długość trasy wariantu 2A wynosi około 15,7 km. Wariant ten przewiduje wykonanie 1 estakady, 1 wiaduktu kolejowego, 5 węzłów drogowych, przejazdów drogowych i gospodarczych. Wariant 2A wymaga wyburzenia 1 budynku mieszkalnego i 2 gospodarczych. Zaletami tego wariantu jest brak kolizji z otuliną Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie”. Natomiast do wad zaliczono przebieg przez obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020), kolizję z gazociągami wysokoprężnymi, przebieg w bliskim sąsiedztwie zwartej zabudowy Stalowej Woli, przecięcie starorzecza rzeki San oraz przebieg w bliskiej odległości (ok. 200 m) od tzw. Saniska. Ponadto całość odcinka przechodzi przez grunty podatne na infiltrację zanieczyszczeń do wód podziemnych i przez tereny zalewowe rzeki San.

Wariant 3 rozpoczyna się od węzła z ulicą Chopina. Na początkowym odcinku wariant ten pokrywa się z wariantami 2A i 3A, dalej kierując się na południe, omija osiedle „Na skarpie”. Następnie kieruje się wzdłuż rzeki San przechodząc (przejazd różnopoziomowy) pod drogą powiatową Nr 1024R, (ul. Czarnieckiego). Ruch samochodowy z centrum miasta Stalowa Wola i z Gminy Pysznica, włącza się do projektowanej obwodnicy poprzez węzeł Chopina, zaś ruch towarowy z Huty Stalowa Wola z wykorzystaniem nowo projektowanej drogi dojazdowej włącza się do projektowanej obwodnicy poprzez węzeł Solidarności przed Elektrownią Stalowa Wola. Na wysokości „Osiedla Laskowiaków” oddala się od ww. wariantów, przechodząc estakadą przez teren elektrowni. Następnie łukiem omija tereny zielone przy rzece San i przechodzi pomiędzy zabudowaniami dzielnicy Podसानie, kierując się w stronę linii kolejowej Stalowa Wola Południe - Zwierzyniec. Przekracza linię kolejową i kierując się wzdłuż linii energetycznych omija miasto Nisko. Na wysokości centrum Niska łączy się w węźle Podसानie z ul. Modrzewiową, a dalej przechodzi nad ul. Kościuszki przejazdem różnopoziomowym. Następnie dochodzi do istniejącej drogi krajowej Nr 19 (węzeł Waldekówka). Projektowana trasa przechodzi przez miejscowość Nowa Wieś (pomiędzy zabudowaniami), dalej nad drogą powiatową Nr 1058R dochodząc do planowanej drogi ekspresowej S-19 (węzeł Rudnik). Trasa tego wariantu kolidować będzie na odcinku ok.

2215 m z gazociągami wysokoprężnym Ø700 Jarosław – Rozwadów, z linią energetyczną 220kV oraz 14 krotnie z liniami 110kV. Długość trasy wariantu 3 wynosi około 15,7 km.

Dla wariantu 3 przedmiotowej obwodnicy przewidziano 1 estakadę (teren elektrowni), 1 wiadukt kolejowy, 5 węzłów drogowych i przejazdów gospodarczych. Wariant 3 koliduje z zabudową i wymagał będzie wyburzenia 1 budynku mieszkalnego i 2 gospodarczych.

Do zalet tego wariantu zaliczyć należy brak kolizji z otuliną Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie”, natomiast do wad przebieg przez obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020), kolizję z gazociągami wysokoprężnym, przebieg w bliskim sąsiedztwie zwartej zabudowy Stalowej Woli, przecięcie starorzecza rzeki San oraz przejście w bliskiej odległości (ok. 200 m) od tzw. Saniska. Ponadto całość odcinka przechodzi przez grunty podatne na infiltrację zanieczyszczeń do wód podziemnych i przez tereny zalewowe rzeki San.

Warianty 3A/2 i W3A/1+W3A/3 rozpoczynają się od krzyżowania z ulicą Chopina, na początkowym odcinku. Pokrywają się one z wariantami 2A i 3, kierując się na południe, omijają osiedle „Na skarpie”. Następnie kierują się wzdłuż rzeki San mijając (przejazd różnopoziomowy) drogę powiatową Nr 1024R (ul. Czarnieckiego). Ruch samochodowy z centrum miasta Stalowa Wola i z Gminy Pysznica, włącza się do projektowanej obwodnicy poprzez ul. Czarnieckiego, natomiast ruch towarowy z Huty Stalowa Wola, z wykorzystaniem nowo projektowanej drogi dojazdowej, włącza się do projektowanej obwodnicy poprzez węzeł Solidarność, przed Elektrownią Stalowa Wola. Na wysokości Osiedla Laskowiaków trasa wariantu oddala się od wariantu 3, przechodząc estakadą (około 570 m) przez teren elektrowni. Następnie, łukiem omija tereny zielone przy rzece San, przechodzi pomiędzy zabudowaniami dzielnicy Podसानie, kierując się w stronę linii kolejowej Stalowa Wola Południe - Zwierzyniec. Przekracza linię kolejową i dalej łączy się z ul. Modrzewiową poprzez węzeł Podसानie, kierując się wzdłuż linii energetycznych omija miasto Nisko pomiędzy rogatkami ul. Kościuszki a oczyszczalnią ścieków. Następnie oddala się od rzeki San, dochodząc do istniejącej drogi krajowej Nr 19. Przecina ją (węzeł Waldekówka) i kierując się na południe, dochodzi do drogi krajowej Nr 77 w miejscowości Raławice. Projektowana trasa przechodząc przez miejscowość Raławice wymagać będzie wyburzenia co najmniej jednego budynku mieszkalnego i kilku gospodarczych. Wariant 3A/2 przechodzi przez miejscowość Wolina starym śladem drogi krajowej Nr 77 dochodząc do planowanej drogi ekspresowej S-19, natomiast wariant 3A/1+3A/3 omija miejscowość Wolina od strony południowej. Trasa tego wariantu kolidować będzie na odcinku ok. 2418 m z gazociągami wysokoprężnym Ø700 Jarosław – Rozwadów, z linią energetyczną 220 kV oraz 13 krotnie z liniami 110 kV.

Długość trasy wariantu W3A/1+3A/3 wynosi ok. 15,6 km.

Dla wariantu 3A/2 i W3A/1+3A/3 obwodnicy Niska i Stalowej Woli przewidziano budowę m. in. różnopoziomowych przejazdów drogowych, estakady o długości ok. 570 m (teren elektrowni), wiaduktów kolejowych oraz 5 węzłów drogowych z wiaduktami drogowymi oraz wiaduktów drogowych niezwiązanych z węzłami.

Warianty te kolidują z zabudową i wymagać będą wyburzenia 2 budynków mieszkalnych i 1 gospodarczego dla W3A/1+W3A/3 oraz 8 budynków mieszkalnych i 2 gospodarczych dla W3A/2.

Do zalet wariantu 3A/2 należy zaliczyć przebieg na najkrótszym odcinku w bliskiej odległości rzeki San (w porównaniu z wariantem 2A i 3). Wariant ten na najkrótszym odcinku przechodzi w pobliżu zalesienia w pobliżu rzeki San i omija tzw. Sanisko. Ponadto nie występuje kolizja z otuliną Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie”.

Do wad tego wariantu należy kolizja z obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020), kolizja z gazociągami wysokoprężnym, przebieg w bliskim sąsiedztwie zwartej zabudowy miejscowości Stalowa Wola i Wolina. Wariant ten wymaga wyburzenia 8 budynków mieszkalnych. Całość odcinka przechodzi przez grunty podatne na infiltrację zanieczyszczeń do wód podziemnych. Większość odcinka przechodzi przez tereny zalewowe rzeki San.

Wariant W3A/1+3A/3 koliduje z obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020), z gazociągami wysokoprężnym, przechodzi w bliskim sąsiedztwie zwartej zabudowy Stalowej Woli, wymaga wyburzenia dwóch budynków mieszkalnych. Całość odcinka przechodzi przez grunty podatne na infiltrację zanieczyszczeń do wód podziemnych. Większość odcinka przechodzi przez tereny zalewowe rzeki San.

Niemniej jednak wariant ten na najkrótszym odcinku przebiega w bliskiej odległości rzeki San (w porównaniu z wariantem 2A i 3), omija miejscowość Wolina, na najkrótszym odcinku a także w większej odległości przechodzi w pobliżu zalesienia w pobliżu rzeki San (w porównaniu z wariantem 2A i 3), omija tzw. Sanisko. Wariant W3A/1+3A/3 charakteryzuje się również najmniejszą liczbą kolizji ze stanowiskami archeologicznymi oraz brakiem kolizji z otuliną Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie”.

Ponadto w raporcie przeanalizowano skutki, jakie niosłoby za sobą **niepodejmowanie przedsięwzięcia**. Droga przechodziłaby wtedy istniejącym szlakiem wzdłuż zwartej zabudowy miasta Nisko i Stalowa Wola, gdzie przeprowadzone w 2005 roku badania wykazały znaczne przekroczenia, szczególnie poziomu hałasu (przekroczenia nocne nawet 12-14dB). Parametry istniejącej drogi takie jak dostępność, krętość i przekrój poprzeczny, są niewystarczające, a istniejące zagospodarowanie nie daje perspektyw jej rozwoju w istniejącym korytarzu. Duży ruch pojazdów szczególnie ciężkich jest źródłem ponadnormatywnego oddziaływania hałasu dla mieszkańców terenów sąsiadujących z istniejącą drogą. Projektowana droga obwodowa pozwoliłaby przede wszystkim odsunąć zwiększony ruch pojazdów (szczególnie ciężkich) na tereny mniej wrażliwe (niezabudowane), w głównej mierze z istniejącej drogi krajowej nr 77. Mniejsza ilość skrzyżowań oraz włączeń pojazdów do ruchu wpłynęłaby na większą płynność ruchu i komfort jazdy. Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia byłby niekorzystny zarówno dla mieszkańców Stalowej Woli i Niska oraz dla użytkowników drogi.

Z obliczeń wynika, że poziom hałasu będzie stale wzrastał i osiągnie on duże przekroczenia, stanowiące uciążliwość głównie dla mieszkańców mieszkających przy obecnej drodze krajowej Nr 77. Mimo przewidywanej ok. 2025 roku budowy drogi ekspresowej S-74 i spadku liczby pojazdów na ww. drodze krajowej, przewidywany poziom hałasu będzie nadal przekroczony i uciążliwy dla mieszkańców sąsiadujących z drogą krajową Nr 77. Dlatego również w tym przypadku konieczna będzie budowa obwodnicy dla obu miast. W wyniku realizacji obwodnicy Stalowej Woli i Niska, ograniczeniu uległyby również inne oddziaływania związane z eksploatacją istniejącego układu drogowego, takie jak emisja do powietrza oraz emisja zanieczyszczeń w wodach opadowo-roztopowych. Dlatego brak realizacji drogi obwodowej Stalowej Woli oraz Niska, nie może być brane pod uwagę.

W celu wybrania najkorzystniejszego pod względem środowiskowym wariantu przedsięwzięcia, w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dokonano wielokryterialnej analizy porównawczej proponowanych wariantów. Jako badane w analizie kryteria wariantu wnioskowanego przedsięwzięcia wzięto pod uwagę kolizje z liniami elektroenergetycznymi, kolizje z gazociągami wysokoprężnymi (niezbędny zakres przebudowy), kolizje z rzekami objętymi ochroną w ramach sieci Natura 2000, kolizje

z siedliskami przyrodniczymi, powierzchnię niszczonych siedlisk przyrodniczych, długość kolizji z ogródkami działkowymi w Stalowej Woli, liczbę budynków mieszkalnych do wyburzenia, maksymalny zasięg izofony na istniejącej drodze po wybudowaniu obwodnicy w 2017 r. (50dB), długość kolizji z obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020), całkowitą długość niezbędnych do wykonania ekranów akustycznych oraz kolizje z korytarzami migracyjnymi.

Porównując wszystkie proponowane warianty, wariantem najbardziej korzystnym środowiskowo byłby wariant 1A przecinający na najkrótszym odcinku obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020), również z uwagi na warunki geologiczne, obecność siedlisk przyrodniczych, ilość kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz z uwagi na najmniejszą ilość projektowanych ekranów akustycznych byłby on najbardziej korzystny środowiskowo. Jednakże wariant ten tylko częściowo pełniłby rolę obwodnicy. Jego realizacja nie zmniejszy w sposób istotny natężenia ruchu, a co za tym idzie zasięgu i poziomu hałasu generowanego przez pojazdy na istniejącej drodze krajowej Nr 77. Natomiast wariant W3A/1 z korektą od km 3+850 do 9+670 jako W3A/3, będzie wariantem mniej korzystnym środowiskowo, lecz ze względu na przejęcie znacznej części ruchu z istniejącej drogi krajowej nr 77 będzie pełnił on rolę obwodnicy miast Stalowa Wola i Nisko, gdyż zarówno natężenie ruchu, jak i zasięg hałasu na istniejącej drodze krajowej nr 77, po wybudowaniu tego wariantu będzie o wiele mniejszy w porównaniu z wariantem W1A. Dlatego porównując wszystkie proponowane warianty, wariant W3A/1 z korektą jako W3A/3 jest wnioskowanym do realizacji. Ponadto wariant rekomendowany (W3A/1 z korektą od km 3+850 do 9+670 jako W3A/3) jest bardziej korzystny zarówno w przypadku, kiedy dojdzie w przyszłości do realizacji drogi ekspresowej S-74, jak i w przypadku jej braku.

Ze względu na bliskie położenie w stosunku do obszarów zalewowych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia uwzględniono ocenę wpływu budowy planowanej obwodnicy na przepływy wód powodziowych i strefę ich zasięgu. Z przedłożonej analizy hydrologicznej wynika, że najbardziej niekorzystne z punktu widzenia hydrodynamiki rzeki i warunków przepływu wód wielkich są warianty W2A, W3 i W2A, zaś pozostałe trasy wszystkich rozpatrywanych wariantów projektowanej obwodnicy przebiegające wzdłuż rzeki San nie mają istotnego wpływu na przepływ wód powodziowych i strefę ich zasięgu po obu stronach rzeki. Najkorzystniejszy, zgodnie z dokumentacją, z punktu widzenia przebiegu procesów hydrodynamicznych rzeki jest wariant W3A/1 z korektą jako W3A/3.

W toku postępowania w oparciu o przedłożone informacje o przedsięwzięciu stwierdzono, że będzie ono zlokalizowane częściowo w granicach obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020) i w jego bezpośrednim lub w bliskim sąsiedztwie oraz poza granicami innych wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, z późn. zm.). W związku z przedstawionymi w dokumentacji rozwiązaniami technologicznymi, konstrukcyjnymi i organizacyjnymi dotyczącymi przedmiotowego przedsięwzięcia oraz nałożonymi niniejszą decyzją warunkami realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, planowane przedsięwzięcie ze względu na lokalizację zakres i rodzaj oraz charakter i skalę generowanych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, nie będzie oddziaływać na zasoby, twory i składniki przyrody, o których mowa w art. 2 ust. 1 ww. ustawy o ochronie przyrody. Ponadto uznano że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na cel i przedmioty ochrony ww.

obszaru Natura 2000, integralność tego obszaru oraz spójność sieci Natura 2000. W ramach oceny oddziaływania na środowisko nie była przeprowadzona odpowiednia ocena oddziaływania, wymagana art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej flory i fauny.

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia wykonano inwentaryzację przyrodniczą obejmującą obszar w odległości ok. 200 m od każdego z proponowanych wariantów, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc kolizji planowanej inwestycji z ostoją „Dolina Dolnego Sanu” (nie proponowano szerszego pasa poza obszarem Natura 2000, ze względu na lokalizację w tych odcinkach terenów zurbanizowanych tj. zabudowy miast Stalowa Wola i Nisko).

Spośród zinwentaryzowanych w okresie od połowy maja do połowy sierpnia 2008 r. siedlisk przyrodniczych stwierdzono:

- starorzecza i naturalne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (3150); siedlisko to na badanym terenie ma różną postać, tj. od małych zbiorników zlokalizowanych w obrębie terasy zalewowej po obiekty o większej powierzchni zlokalizowane na wyższym stopniu terasy zalewowej. Małe zbiorniki na niskiej terasie cechuje mniejsze bogactwo florystyczne i fitocenotyczne w stosunku do zbiorników dużych. Najlepszy stan zachowania mają 2 duże zbiorniki koło Raławic. Nie przewiduje się ingerencji planowanej obwodnicy w te siedliska,
- zalewane muliste brzegi rzek (3270); siedlisko to występuje w postaci płatów różnej wielkości w korycie Sanu, a jego powierzchnia jest zmienna i zależna od intensywności procesów erozyjnych i akumulacyjnych w rzece, nie przewiduje się ingerencji w to siedlisko, również w przypadku ewentualnej konieczności miejscowego umocnienia lewego brzegu rzeki San,
- ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe *Koelerion glaucae* (6120) – płat muraw o wielkości ok. 50 m² stwierdzony został w okolicach Nowej Wsi. Stan jego zachowania jest niezadowolający ze względu na uproszczony skład gatunkowy oraz udział antropofitów. Preferowany wariant obwodnicy nie ingeruje w to siedlisko,
- murawy kserotermiczne *Festuco-Brometea* (6210) stwierdzono na zboczu doliny w okolicach Zarzecza oraz krawędziach erozyjnych koło Niska i Nowej Wsi. Powierzchnia jego jest niewielka a skład zubożony, występuje poza trasą planowanej obwodnicy. Preferowany wariant obwodnicy nie ingeruje w to siedlisko,
- ziołorośla górskie *Adenostylion alliariae* i ziołorośla nadrzeczne *Convolvuletalia sepium* (6430) - stwierdzone w postaci małych płatów na brzegach zarośli łęgowych; stan zachowania suboptymalny ze względu na duży udział kolczurki klapowanej *Echinocystis lobata*,
- niżowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie (6510) *Arrhenatheretum elatioris* - siedlisko jest rozmieszczone równomiernie na całym obszarze, najlepiej zachowane i bogate florystycznie kompleksy łąk znajdują się w okolicach Niska, Raławic i Woliny, uzgadniany wariant przebiegu inwestycji przewiduje ubytek tego siedliska o ok. 0,19 ha,
- torfowiska przejściowe i trzęsawiska (7140); stwierdzono płat wielkości ok. 1 ha w okolicach miejscowości Przedzel; fitocenoza siedliska wykształcona jest w sposób przeciętny bez wyraźnych zniekształceń, obwodnica przebiega poza tym siedliskiem,
- grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny *Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum* (9170) - w obrębie analizowanego terenu stwierdzono 2 płaty grodu - pierwszy zajmuje fragment zbocza doliny Sanu w Zarzeczu, drugi zlokalizowany jest na wysokiej krawędzi erozyjnej w okolicach Niska, stan zachowania siedliska ocenia się jako suboptymalny, ze względu na uproszczony skład gatunkowy, nie przewiduje się ubytku tego siedliska na skutek planowanej budowy obwodnicy,

- łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albae*, *Populetum albae* (91E0) występują w postaci dość wąskiego i nieciągłego pasa wzdłuż obu brzegów Sanu, siedlisko najczęściej przybiera formy degeneracyjne wskutek neofityzacji, ewentualny ubytek tego siedliska jest możliwy w przypadku, jeżeli konieczne będzie umocnienie lewego brzegu rzeki San, na skutek czego może dojść do zniszczenia ok. 0,16 ha tego siedliska, przewiduje się jednak, że w takim przypadku zostanie ono odbudowane poprzez wprowadzenie odpowiednich nasadzeń,

- lasy łąkowe dębowo-wiązowo-jesionowe *Ficario-Ulmetum* stwierdzono w zakolu Sanu w okolicach Niska. Skład gatunkowy oceniono jako uproszczony z licznymi zniekształceniami tj. monotypizacja, pinetyzacja, juwenalizacja; nie przewiduje się ingerencji w to siedlisko na skutek realizacji przedsięwzięcia.

Ponadto stwierdzono następujące gatunki roślin objęte ochroną ścisłą na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 5 stycznia 2012 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. Nr 81, poz. 81): centuria nadobna, kotewka orzech wodny, kruszczyk szerokolistny, kukulka szerokolistna, pływacz zwyczajny, podkolan biały, salwinia pływająca, skrzyp olbrzymi, włosienicznik wodny, zimowit jesienny oraz gatunki objęte ochroną częściową tj. bobrek trójlistkowy, brodawkowiec czysty, chrobotki, drabik drzewkowaty, fałdownik nastroszony, jodłówka pospolita, kalina koralowa, kocanki piaszkowe, kopytnik pospolity, mokradłoszka zastrzona, pierwiosnka lekarska i porzeczka czarna.

Na podstawie przedłożonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono, że każdy z wariantów planowanego przedsięwzięcia spowoduje pewne straty w zasobach prawnie chronionych siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin chronionych. Najkorzystniejszy jest wariant 1A, który przecina w 1 miejscu zdegradowane łągi wierzbowo-topolowe. Za dopuszczalny uznano także preferowany wariant W3A/1+W3A/3 omijający newralgiczne tereny cenne przyrodniczo, w szczególności siedlisko niżowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie (6510) (oceniane narażenie na zniszczenie w stosunku do całości siedlisk w obszarze Dolina Dolnego Sano to 0,013% tj. 0,19 ha), starorzecza i naturalne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (3150) (brak kolizji) i w większości łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 91E0 oraz cenne stanowiska zimowita jesiennego i pierwiosnki lekarskiej. Według autorów raportu płąk łąk użytkowanych ekstensywnie, który ulegnie zajęciu ma ocenę B, i jego ubytek będzie nieznaczny w stosunku do ilości tego siedliska w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Dolnego Sanu”. W opinii autorów raportu wariant W3A/1+3A/3 na najkrótszym odcinku spośród wszystkich wariantów przebiega w bliskiej odległości rzeki San, omija także tzw. Sanisko – obszar cenny przyrodniczo, nie koliduje z otuliną Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie”.

Informacje na temat fauny zdobyto na podstawie obserwacji terenowych prowadzonych dnia 20 czerwca i 4 sierpnia 2008 r. w godz. 7 - 14 oraz 3 - 4 sierpnia w godz. 23.00 – 1.00 (kontrola w pasie 250 m od wszystkich wariantów), dodatkowo płazy inwentaryzowano w maju i początkiem marca 2011 r. w czasie 2 kontroli dziennych i 1 kontroli nocnej w pasie do 400 m od wszystkich prowadzonych wariantów. Celem zdobycia dodatkowych danych wykorzystano także informacje od Nadleśnictwa Rozwadów, Rudnik i Janów Lubelski oraz Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego. Na podstawie zebraniowych danych stwierdzono występowanie takich zwierząt jak zając, lis, borsuk, jenot oraz gatunki drobnych ssaków tj. mysz polna, nornica, kret, i jeż. W trakcie przeprowadzonych obserwacji terenowych, stwierdzano także obecność i liczebność płazów. Szacowana była ona na podstawie liczby napotkanych osobników dorosłych podczas kontroli. Liczebność płazów określono jako liczną na wszystkich napotkanych siedliskach tj. na terenach starorzeczy Sanu, gdzie stwierdzono występowanie takich płazów jak ropucha

zielona, ropucha paskówka, ropucha szara, żaba moczarowa, żaba wodna i żaba śmieszka. Nie stwierdzono miejsc żerowania nietoperzy i ich potencjalnych siedlisk. Nie stwierdzono także występowania bobra, nie mniej jednak materiały dotyczące szacowania szkód dokonanych przez zwierzęta objęte ochroną wskazują na obecność bobrów w gm. Stalowa Wola i Nisko. Szkody powodowane przez bobry stwierdzono jednak w znacznym oddaleniu od miejsca realizacji przedsięwzięcia. Nie stwierdzono także występowania wydry, nie mniej jednak dolina Sanu jest miejscem jej potencjalnego występowania. Raport zakłada, że migracje zinwentaryzowanej zwierzyny, a przemieszczanie gatunków występujących potencjalnie w przedmiotowym terenie mają umożliwić planowane przejścia dla zwierząt, które zostały określone w oparciu o informacje przekazane przez związki łowieckie, miejscowe Nadleśnictwo, a także biorąc pod uwagę naturalne ukształtowanie terenu, w tym występowanie cieków wodnych.

W dokumentacji zamieszczono także materiały z inwentaryzacji ornitologicznej przeprowadzonej na potrzeby budowy drogi ekspresowej S-19 (obejmującej końcowy odcinek przedmiotowej drogi obwodowej). Inwentaryzacja ta przeprowadzona była w dniach 12-19 maja 2009 r. oraz 6-12 lipca 2010 r., a także w czasie jednej kontroli nocnej w połowie czerwca 2010 r.. Dodatkowo w połowie sierpnia 2010 r. jednorazowo skontrolowano wszystkie większe fragmenty łąk pod kątem ich wykorzystania przez gromadzące się przed odlotem bociany białe *Ciconia ciconia*. W wyniku prowadzonych obserwacji nie zanotowano siedlisk ptaków z Załącznika I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (tzw. Dyrektywy Ptasiej). W miejscach większych zadrzewień oraz zaroślach śródpolnych napotkano ziembę, pliszkę oraz słowika, na polach i łąkach stwierdzono bociana białego oraz kuropatkę i bażanta. Na terenach zabudowanych napotkano wróbla, gołębia oraz jaskółkę. Zinwentaryzowane siedliska ptaków znajdują się poza liniami rozgraniczającymi wszystkich wariantów planowanej obwodnicy - jedynie w przypadku wariantu W2A w promieniu 300 m (strefa oddziaływania) znajduje się 5 siedlisk derkacza - z uwagi na płochliwość tego gatunku, możliwe jest oddziaływanie na niego szczególnie w fazie budowy. Z inwentaryzacji wynika, że w sąsiedztwie terenów przeznaczonych pod planowaną obwodnicę znajduje się dużo siedlisk tego gatunku, co oznacza, że będzie mógł się on z terenów zagrożonych oddziaływaniem przenieść na sąsiadujące tereny. Nie przewiduje się zaś aby budowa obwodnicy w preferowanym wariantcie wpłynęła negatywnie na jakość jego arealów żerowiskowych. Natomiast raport stwierdza, że pozostałe warianty będą negatywnie oddziaływać na siedliska ptasie w tym m. in. derkacza. Dodatkowo celem zminimalizowania kolizyjności ornitofauny z pojazdami poruszającymi się po planowanej obwodnicy, w przypadku przeźroczystych ekranów akustycznych planuje się umieszczenie na nich znaków graficznych odstrasżających ptaki, a także wprowadzenie zieleni osłonowej.

Budowa dróg, zwłaszcza po nowym śladzie, niesie ze sobą szereg negatywnych oddziaływań związanych m. in. ze wzrostem śmiertelności zwierząt na drogach (na skutek kolizji z pojazdami). Oddziaływanie to zostanie zmniejszone poprzez zastosowanie wygrodenia drogi (dwustronnie siatką, ponadto rolę wygrodenia drogi będą pełniły także ekrany akustyczne). Celem zmniejszenia kolizji z ptakami przewiduje się wprowadzenia nasadzeń dogęszczających wzdłuż drogi oraz odpowiednie zabezpieczenia ekranów akustycznych.

Z wygrodeniem drogi wiąże się z kolei oddziaływanie związane z powstaniem bariery dla zwierząt, a tym samym fragmentacji lokalnych populacji. Efekt ten zostanie zmniejszony na skutek planowanej budowy przejść dla zwierząt – ocenę ich skuteczności ma zapewnić planowany monitoring przejść dla zwierząt.

Należy podkreślić, że przedmiotowa obwodnica przebiega wzdłuż obszaru cennego przyrodniczo jakim jest dolina rzeki San (włączona do sieci Natura 2000), w tym w bliskiej odległości w stosunku do cennych siedlisk przyrodniczych. Z tego względu w warunkach realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano odpowiednią lokalizację zaplecza budowy, wykluczając ingerencję w te siedliska, a także ograniczając możliwości rozprzestrzeniania neofitów. Ponadto wskazano terminy realizacji prac, wykluczające prowadzenie robót związanych m. in. z wycinką drzew czy ingerencją w ciek wodny w okresie lęgowym ptaków oraz rozrodu płazów/tarła ryb.

Projekt budowlany określi czy i na jakiej długości konieczne będzie umocnienie rzeki San. W przypadku konieczności umocnienia rzeki San w obrębie całego ww. odcinka, tj. ok. km 2+600 – 4+200 (co jest mało prawdopodobne, ze względu na lokalizację pomiędzy projektowaną obwodnicą a brzegiem rzeki San zabudowy m. in. oczyszczalni ścieków) dojdzie do zniszczenia brzegowego płata łągi, który jest obecnie „siedliskiem na krawędzi zaniku” - w ocenie autorów dokumentacji ma kategorię C. Jednak przy odpowiednio wyznaczonych drogach dojazdowych, spodziewać się należy całkowitego wyeliminowania oddziaływania umacniania brzegu na to siedlisko. Ewentualna wycinka zostanie ograniczona do minimum. Place budowy i drogi dojazdowe zostaną zlokalizowane poza tym siedliskiem, a po wykonaniu ewentualnego umocnienia, uszkodzona nadbrzeżna część łągi (o pow. ok. 0,16 ha, co stanowi 0,016% całego siedliska w stosunku do obszaru Dolina Dolnego Sanu), zostanie odbudowana poprzez dogęszczenie roślinnością dostosowaną do warunków siedliskowych. Ponadto wśród działań minimalizujących przewiduje się wykonanie umocnienia poza okresem tarła i migracji ryb oraz etapowe prowadzenie prac. Nie przewiduje się podejmowania żadnych działań prowadzących w konsekwencji do uszczuplenia siedliska: zalewane muliste brzegi rzek, zlokalizowanego w sąsiedztwo ewentualnego przyszłego umocnienia.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem odpadów pochodzących z m. in. z rozbiórki wierzchniej warstwy nawierzchni jezdni, poboczy, chodników; znaków drogowych; słupów drogowych, tablic informacyjnych, konstrukcji drogowych, rozbiórki budynków mieszkalnych, obiektów gospodarczych, ogrodzeń, usuwania infrastruktury podziemnej, budowy i likwidacji zapleczy budowlanych i inne.

Realizacja ww. czynności spowoduje powstanie głównie odpadów z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej wyszczególnionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206).

Na etapie budowy zapewnione zostanie właściwe gospodarowanie odpadami, w tym ograniczanie ich ilości, selektywne magazynowanie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz ponowne wykorzystanie bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie, przy czym odpady niebezpieczne będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i innych niż niebezpieczne.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości i rodzajów odpadów. Użytkowanie drogi będzie powodowało wytwarzanie odpadów związanych z porządkowaniem drogi czy odpadów z urządzeń podczyszczających wody opadowo-roztopowe. Zapewniony zostanie odpowiedni system zbierania i usuwania odpadów zgodny z wymaganiami ochrony środowiska. Osady ściekowe powstające w wyniku oczyszczania ścieków opadowych będą wybierane z urządzeń oczyszczających i zagospodarowane przez

specjalizującą się w tym zakresie firmę, mającą niezbędne zezwolenia w myśl ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 185, poz. 1243 z późn. zm.).

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 drogi, a uciążliwości z nimi związane będą występowały wyłącznie przez okres budowy i ustąpią po jej zakończeniu. W celu ograniczenia tych oddziaływań zobowiązano Inwestora do prawidłowej eksploatacji i właściwej konserwacji sprzętu, bez przeciążania i przeładowywania maszyn i pojazdów. Dozowanie materiału wiążącego podczas stabilizacji gruntów i kruszyw (wapno, cement, popioły lotne) oraz ich mieszanie będzie odbywać się z zapewnieniem zraszania całej powierzchni wodą, w celu ograniczenia zapylenia terenów sąsiadujących z pasem drogowym. Ograniczenie emisji do powietrza w trakcie transportu realizowane będzie poprzez zastosowanie opończy szczelnie zakrywających skrzynie ładunkową samochodu przewożącego mieszankę.

W celu minimalizacji oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny, prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych pod względem akustycznym, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰), a w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w obrębie zabudowy związanej ze stałym pobytem ludzi, w celu ochrony tych terenów, będą zastosowane przenośne ekrany akustyczne. Emisja hałasu oraz drgań będzie ograniczona również poprzez zastosowanie wysokiej jakości tłumików w silnikach spalinowych oraz stosowanie możliwie najcichszych procesów technologicznych. Obudowy maszyn i urządzeń będą szczelne i wewnątrz wyłożone materiałem tłumiącym drgania i dźwięki. Przy doborze sprzętu budowlanego i środków transportu, dostarczających materiały konstrukcyjne i budowlane zostanie uwzględniony poziom emitowanego przez nie hałasu i drgań oraz stan techniczny. Zostanie zapewniona odpowiednia organizacja prac, tak aby ograniczyć do niezbędnego minimum wpływ przedsięwzięcia na środowisko na etapie jego realizacji.

Obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, powstających podczas eksploatacji obwodnicy wykonywano opierając się na wskaźnikach motoryzacyjnych zawartych w ekspertyzie naukowej pt. „Opracowanie oprogramowania do wyznaczania charakterystyk emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów w celu oceny oddziaływania na środowisko w latach 2010, 2015 i 2020, 2025, 2030”, opracowanej na zlecenie Biura Arcadis Profil Sp. z o.o. przez prof. nzw. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka. Analizowano zestaw emisji szkodliwych składników spalin z silników napędzających środki transportu, które będą eksploatowane na przedmiotowym układzie drogowym w roku 2012 i 2027. Jak wynika z przeprowadzonej analizy, eksploatacja przedmiotowej obwodnicy nie będzie powodować ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza poza liniami rozgraniczającymi i spełnione będą kryteria określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87). Niewielkie przekroczenia stężeń dwutlenku azotu będą mieściły się w pasie drogowym planowanej obwodnicy.

Obszary chronione pod względem akustycznym, sąsiadujące z przedmiotowym układem drogowym zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny

mieszkaniowo – usługowe, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, dla których dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB wynosi dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych dla pory dnia 60 dB i dla pory nocy 50 dB.

Dla obliczeń zasięgu emitowanego hałasu wykorzystano dane wyznaczone na podstawie modelu obliczeniowego natężenia ruchu, przyjęte z wyliczeń statystycznych. Na podstawie tych danych określona została prognoza natężenia ruchu dla roku 2012 oraz 2027 z uwzględnieniem realizacji drogi ekspresowej S-74 i bez uwzględnienia jej budowy. Do wykonania analizy akustycznej posłużono się programem Traffic Noise 2006 SE, służącym do prognozowania hałasu drogowego dla dróg miejskich i pozamiejskich. Opiera się on o tzw. tymczasowy model obliczeniowy zgodny z francuską krajową metodą obliczeniową "NMPB-Routes-96".

Poziom hałasu przy obecnej drodze krajowej Nr 77 na odcinkach przejść przez miasto Nisko i Stalowa Wola w roku 2005 w szczególności w porze nocnej był już znacznie przekroczony. Przy zwiększającym się ruchu samochodowym należy oczekiwać, iż przy braku budowy obwodnicy, zasięg oddziaływania hałasu komunikacyjnego będzie ciągle wzrastał. Zasięg hałasu po wybudowaniu obwodnicy spowoduje zmniejszenie zasięgu przekroczeń obecnej drogi krajowej Nr 77 nawet o ok. 100 m w godzinach nocnych dla wariantów W2A, W3, W3A/2, W3A/1+W3A/3. Mimo przewidywanej w 2025 roku budowy drogi ekspresowej S-74 i spadku natężenia ruchu o ok. 5000 pojazdów, przewidywany poziom hałasu będzie nadal przekroczony i uciążliwy dla mieszkańców sąsiadujących z drogą krajową nr 77. Dlatego i w tym przypadku konieczna będzie budowa obwodnicy dla obu miast. Dzięki niej zasięg przekroczeń hałasu komunikacyjnego zmniejszy się o ok. 60 m w godzinach nocnych (50dB) w roku 2027, dzięki czemu przekroczenia występować będą jedynie w najbliższym sąsiedztwie drogi (do 80 m). Analiza akustyczna zawarta w raporcie wykazała, że najbardziej korzystnym pod względem oddziaływania na klimat akustyczny jest wariant W3A/1 z korektą jako W3A/3. Droga w tym wariancie będzie omijać gęstą zabudowę miejscowości Wolina, która była punktem spornym podczas konsultacji społecznych.

Zgodnie z zawartą w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko analizą akustyczną, projektowana droga w większości przebiegać będzie przez tereny niezabudowane. Jednakże w sąsiedztwie ww. terenów chronionych pod względem akustycznym, wymagane będzie ograniczenie rozprzestrzeniania się hałasu z przedmiotowej drogi, poprzez budowę wskazanych w niniejszej decyzji ekranów akustycznych. Po zastosowaniu urządzeń ochrony środowiska (ekranów akustycznych) planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać ponadnormatywnie na tereny objęte ochroną pod względem akustycznym.

Jak wynika z treści raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, ze względów technicznych nie ma możliwości wybudowania przy części terenów objętych ochroną akustyczną ekranów akustycznych, gdyż ich wykonanie wiązałoby się z niedotrzymaniem dostatecznej widoczności na skrzyżowaniach (ul. Modrzewiowa). Niemniej jednak ze względu na sformułowanie w niniejszej decyzji warunków dotyczących m. in. ochrony zabudowy chronionej pod względem akustycznym przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu drogowego w oparciu o wyniki prognozy ruchu, ich weryfikacja nastąpi na etapie wykonania analizy porealizacyjnej. Wyniki analizy porealizacyjnej pozwolą określić rzeczywiste oddziaływanie przedsięwzięcia na tereny przyległe. W zależności od uzyskanych wyników, zostaną podjęte dalsze decyzje, co do konieczności zastosowania rozwiązań umożliwiających ochronę przed hałasem. Jeżeli standardy w środowisku nie zostaną dotrzymane, pozostanie do rozważenia utworzenie obszaru ograniczonego

użytkowania. Ponadto doprecyzowania wymagają parametry techniczne oraz dokładna lokalizacja zaproponowanych zabezpieczeń przed oddziaływaniem akustycznym (w tym dokładna wysokość i rodzaj ekranów). Stąd w niniejszej decyzji, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stwierdzono potrzebę przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Pozwoli to na weryfikację prognozowanych oddziaływań związanych z eksploatacją przedmiotowego układu drogowego na etapie wykonania projektu budowlanego oraz doprecyzowanie adekwatnych warunków ograniczających te oddziaływania.

W toku prowadzonego postępowania, w oparciu o przedłożone informacje o planowanym przedsięwzięciu stwierdzono, że będzie ono zlokalizowane w obszarze Jednolitych Części Wód Powierzchniowych o nr PLRW 20002122999 San od Rudni do ujścia - silnie zmieniona część wód o zły złym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem określonych dla niej celów środowiskowych oraz PLRW20001722929 Barcówka - silnie zmieniona część wód o złym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem określonych dla niej celów środowiskowych.

W oparciu o informacje ujęte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. 2011 r., Nr 49, poz. 549), celem środowiskowym dla tych jednolitych części wód jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego.

W przypadku planowanego przedsięwzięcia (wody powierzchniowe) oddziaływanie nie dotyczy obszarów chronionych w rozumieniu art. 4 ust. 1 lit. c) Ramowej Dyrektywy Wodnej (2000/60/EC), wymienionych w art. 113 ust. 4 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.).

W konsekwencji realizacji i eksploatacji projektowanej drogi, na pewnym odcinku rzeki Barcówki oraz rzeki San zmieni się struktura stref nadbrzeżnych tych cieków, wykonane zostaną umocnienia cieków. W skutek budowy drogi w nasypie ograniczone zostaną również obszary zalewowe, zmieni się reżim hydrologiczny rzeki San. W przypadku realizacji projektowanego mostu zawężeniu ulegną pola przepływu wód powodziowych, nastąpi spiętrzenie wód powodziowych, a co za tym idzie zmieni się dynamika przepływu tych wód. Wpłynie to na zmianę składu i struktury podłoża.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do wzrostu zmętnienia wody w ciekach. Wprowadzanie ścieków deszczowych z powierzchni drogi wpłynie na zmianę chemizmu wody w zakresie węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej. Zagrożenie dla chemizmu wód stanowić będzie także eksploatacja sprzętu budowlanego oraz organizacja i funkcjonowanie zaplecza budowy (punkt tankowania maszyn, zaplecze socjalne, bazy materiałowe).

Powyższa lista czynników wskazuje, że planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływało w różnym stopniu nasilenia na elementy oceny ekologicznego stanu wód, elementy hydromorfologiczne wspierające elementy biologiczne (system hydrologiczny i warunki morfologiczne) oraz elementy fizykochemiczne wspierające elementy biologiczne.

W warunkach minimalizujących oddziaływania przedsięwzięcia w tym zakresie wskazano, aby tankowanie sprzętu budowlanego prowadzono poza placem budowy. Jednak w przypadku nie możliwości spełnienia niniejszego warunku na placu budowy dopuszczono możliwość zorganizowania stałych punktów tankowania sprzętu budowlanego. Powierzchnia terenu, na której odbywałyby się tankowania zostanie uszczelniona poprzez zastosowanie np. geomembrany i przykrycie jej płytami betonowymi. Na placu budowy zostanie zapewnione

gromadzenie ścieków bytowych w szczelnych zbiornikach, które okresowo będą opróżniane. Następnie nieczystości te będą wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków. Lokalizacja baz materiałowych, zapleczy budowlanych z miejscami obsługi sprzętu budowlanego, parkingów dla samochodów, maszyn budowlanych i pasów technologicznych, miejsc magazynowania odpadów zostanie zorganizowana poza: terenami bezpośredniego zagrożenia powodzią, terenami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe, sąsiedztwem zbiorników wodnych. Ponadto miejsca obsługi i konserwacji maszyn budowlanych wyposażone zostaną w zabezpieczenia techniczne chroniące przed migracją do wód lub gruntu, ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Uwzględniając, że w przeważającej części projektowana droga prowadzona będzie w nasypach powyżej rzędnej wody powodziowej Q1%, na odcinkach skarpy odwodnej, w których styka się ona ze strefą zalewową Q1% zostanie wykonane jej umocnienie lub zabezpieczenie przed rozmyciem.

Wyniki obliczeniowe analizy zagrożenia powodziowego wykazały, że realizacja planowanego przedsięwzięcia w wybranym wariantcie nie wpłynie w istotny sposób na podniesienie zwierciadła wód powodziowych, a co za tym idzie zwiększenia zasięgu stref zalewowych. Powodować będzie lokalne podpiętrzenia wód powodziowych rzędu ok. 3 – 5 cm i ok. 15 - 20 cm w przypadku planowanego przekroczenia rzeki Barcówki mostem o świetle poziomym długości 20 m. Nieznaczne podpiętrzenie wód powodziowych nie wpłynie istotnie na zmianę dynamiki przepływu tych wód, a konsekwencji nie wpłynie na zmianę składu i struktury podłoża w korytach cieków.

Ewentualna konieczność wykonania umocnień brzegu rzeki San od km ok. 2+600 do 4+200, wymusi zmianę struktury stref nadbrzeżnych. Konieczność wykonania przedmiotowego umocnienia oraz odcinek, na którym niezbędne będzie jego wykonanie zostaną określone dopiero na etapie opracowania projektu budowlanego. Ewentualne nowe zmiany w charakterystyce fizycznej analizowanej części wód, nie wpłyną istotnie na stan elementów biologicznych (skład i liczebność flory wodnej, skład i liczebność bezkręgowców bentosowych, skład, liczebność i strukturę wiekową ichtiofauny). Ponadto ewentualne umocnienie rzeki San na odcinku maksymalnego zbliżenia drogi do koryta rzeki, przewiduje się wykonać etapowo tak, aby zminimalizować wpływ prowadzonych prac na strukturę i funkcjonowanie ekosystemu wodnego.

Planowane do wykonania umocnienia w obrębie wylotów urządzeń kanalizacyjnych, wprowadzających wody opadowe i roztopowe z powierzchni projektowanej drogi do wód, wykonane zostaną w zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji urządzeń. Zmiany morfologii koryt cieków w konsekwencji wykonania przedmiotowych umocnień będą nieistotne. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie oddziaływała znacząco na stan chemiczny wód powierzchniowych. Jak wynika z raportu, stężenia zawiesiny ogólnej, jak i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi, w odniesieniu do wymagań rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 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. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.), będą mniejsze niż dopuszczalne. Niemniej jednak na obszarach szczególnie wrażliwych, w szczególności na obszarze GZWP 425, w systemie odwodnienia obwodnicy zalecono zastosowanie urządzeń oczyszczających, tj. osadników i separatorów do oczyszczania tych wód z węglowodorów ropopochodnych. Dla ochrony wód powierzchniowych przed skutkami poważnych awarii zastosowane zostaną środki minimalizujące, tj. na wylotach do odbiorników (w urządzeniach oczyszczających) należy zastosować zamknięcia odpływu (zasuwy), które stanowią będą zabezpieczenie przed

niekontrolowanym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego. Ponadto przewidziano odprowadzanie wód opadowo – roztopowych ze szczelnej powierzchni drogi obwodowej i obiektów inżynierskich, szczelnym systemem odwodnieniowym. Dodatkowo w niniejszej decyzji wykluczono wykorzystanie w systemie odwodnieniowym zbiorników infiltracyjnych.

Projektowana do budowy droga będzie zlokalizowana w obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych PL GW2200127 o dobrym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem ustanowionych dla niej celów środowiskowych oraz w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych: GZWP nr 425 „Zbiornik Dębica-Stalowa Wola- Rzeszów”.

Wody poziomu czwartorzędowego zasilane są na skutek infiltracji praktycznie na całą powierzchnię. Konsekwencją tego jest zagrożenie związane z możliwością migracji zanieczyszczeń. Ponadto na terenie miasta Stalowa Wola znajdują się miejskie ujęcia wód podziemnych „Krzyżowe Drogi”, oraz „Stare Ujęcie” i „Jelnia” bazujące na zasobach poziomu wodonośnego w utworach czwartorzędowych GZWP 425.

Celem środowiskowym dla tych jednolitych części wód jest zapobieganie pogarszaniu ich stanu. Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, będzie utrzymanie tego stanu.

Z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia w terenach zalewowe nie przewiduje się prowadzenia prac w wykopach, dlatego też nie nastąpi ingerencja w tamtejsze warstwy wodonośne.

Technologia prac budowlanych (w tym wzmocnienie i stabilizacja podłoża), nie będzie naruszała zasobów oraz jakości wód GZWP nr 425.

Na terenie miasta Niska do największych ujęć wód należą ujęcia wody Zakładów Miejskich i Jednostki Wojskowej. Wszystkie ujęcia wód podziemnych i ich strefy ochronne znajdują się poza obszarem oddziaływania planowanej obwodnicy. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ujęcia wód ich strefy ochronne, jak i na wody zasilające niniejsze ujęcia zarówno w fazie budowy przedsięwzięcia i jego eksploatacji.

Reasumując powyższe realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na osiągnięcie wyznaczonych celów środowiskowych.

W celu minimalizacji niekorzystnego wpływu na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia plac budowy i jego zaplecze oraz drogi technologiczne zostaną zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni Bazy materiałowej i zaplecza technicznego będą lokalizowane w obrębie linii rozgraniczających i/lub w terenie już zagospodarowanym. Lokalizacja baz materiałowych, zapleczy budowlanych z miejscami obsługi sprzętu budowlanego, parkingów dla samochodów i maszyn budowlanych i pasów technologicznych, miejsc magazynowania odpadów zostanie zorganizowana poza terenami bezpośredniego zagrożenia powodzią, terenami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe, sąsiedztwem zbiorników wodnych, poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej oraz obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020) i siedliskami chronionymi od km ok. 1+000 do km ok. 1+300 prawa strona drogi, od km ok. 2+000 do km ok. 2+200 prawa strona drogi, od km ok. 2+000 do km ok. 5+000 lewa strona drogi, od km ok. 6+300 do km ok. 6+800 lewa strona drogi, od km ok. 7+600 do km ok. 8+700 lewa i prawa strona drogi, od km ok. 10+100 do km ok. 10+800 lewa i prawa strona drogi, od km ok. 11+600 do km ok. 12+200 lewa i prawa strona drogi.

Po zakończeniu prac ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni, teren zostanie uporządkowany z wykorzystaniem humusu i ziemia, które będą zdejmowane warstwami

i składowane osobno, a następnie wykorzystane do kształtowania powierzchni terenu w obrębie pasa drogowego.

Na terenie planowanej obwodnicy nie wystąpią kolizje z obiektami zabytkowymi. W przypadku prowadzenia prac w sąsiedztwie lub obrębie stanowisk archeologicznych będą one prowadzone pod nadzorem archeologicznym. Prace budowlane we wskazanych przypadkach będą musiały być poprzedzone archeologicznymi badaniami ratowniczymi.

Masy ziemne z wykopów, w przypadku gdy technologicznie będą się one nadawały do wbudowania w nasypy, zostaną wykorzystane w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Wymagania zawarte w punkcie I. 3. 2. decyzji wprowadzono w związku z brzmieniem art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 185, poz. 1243 z późn. zm.), który mówi, że przepisów ustawy nie stosuje się do mas ziemnych lub skalnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji, jeżeli plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego, decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzja o pozwoleniu na budowę lub zgłoszenie robót budowlanych określają warunki i sposób ich zagospodarowania, a ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, o których mowa w ustawie Prawo ochrony środowiska.

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 przedsięwzięcia 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 Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58 poz. 535 z późn. zm.). Ryzyko wystąpienia poważnej awarii na drodze może jedynie dotyczyć wypadków drogowych z udziałem substancji niebezpiecznych, które wskutek nieprzewidzianych zdarzeń dostają się w sposób niekontrolowany do środowiska. Substancje te pochodzą głównie z przewożonych ładunków, a w mniejszym stopniu z układów technologicznych samych pojazdów (paliwa, oleje itp.). Usuwaniem oraz unieszkodliwianiem odpadów toksycznych, szkodliwych i niebezpiecznych zajmują się odpowiednie służby jak np. straż ratownictwa chemicznego. Dla ochrony wód powierzchniowych przed skutkami poważnych awarii planuje się zastosowanie odpowiednich środków minimalizujących. Na wylotach do odbiorników, w urządzeniach oczyszczających będą zastosowane zamknięcia odpływu (zasuwy), które stanowią zabezpieczenie przed zrzutem substancji niebezpiecznych. Także jako zabezpieczenie przewiduje się ujęcie ścieków opadowych w szczelny system odwodnieniowy.

W terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania należy przeprowadzić pomiary w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia m. in. na klimat akustyczny oraz jakości odprowadzanych wód z odwodnienia drogi i wyniki przedstawić w analizie porealizacyjnej, którą należy przedłożyć właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Analiza porealizacyjna powinna zostać wykonana w celu oceny emisji hałasu na tereny chronione akustycznie, jakości wód opadowych odprowadzanych z drogi do wód powierzchniowych lub do ziemi oraz stężeń zanieczyszczeń powietrza.

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie stosownych rozwiązań technicznych, technologicznych przed

ponadnormatywnymi oddziaływaniami. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, analiza porealizacyjna posłuży do stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Mając na uwadze, że przedmiotowe przedsięwzięcie jest tzw. przedsięwzięciem liniowym i przebiega przez obszar czterech gmin, w celu doprecyzowania miejsca lokalizacji do decyzji zostało dołączonych 27 arkuszy map ewidencyjnych (arkusz 1, 1a, 1b, 1c, 2, 2a, 3, 4, 5, 6, 6a, 6b, 7, 8, 8a, 8b, 9, 9a, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18) obejmujących przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie ono oddziaływać, które stanowią Załącznik nr 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z zapisem art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 2 lutego 2012 r. znak: WOOŚ.4200.6.2012.AH-72, zamieszczone na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie, a także na tablicach ogłoszeń urzędów miast i gmin, na terenie których przebiega planowane przedsięwzięcie oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia, 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. Żadna ze stron w trakcie prowadzonego postępowania nie zapoznała się z aktami sprawy oraz nie złożyła uwag.

Niniejszą decyzją nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu 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 2008 r. Nr 193, poz. 1194, z późn. zm.). W związku z tym, iż na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia posiadane dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają szczegółowo określić uwarunkowań związanych z jego realizacją i eksploatacją, m. in. doprecyzowania wymagają zagadnienia związane z:

- dokładną lokalizacją i parametrami technicznymi ekranów akustycznych,
- lokalizacją zaproponowanych urządzeń oczyszczających wody opadowo-roztopowe,
- ewentualną potrzebą i skalą wykonania umocnień brzegów rzeki San w miejscach zbliżeń do przedmiotowej drogi,
- wycinką drzew i zakrzewień a także wprowadzeniem zieleni osłonowej, nasadzeń kompensacyjnych, dogęszczających oraz sposobem zapewnienia ich trwałości (tj. uzupełnianie wypadów w nasadzeniach),
- doprecyzowaniem metodyki monitoringu przejść oraz zasad i częstotliwości przekazywania sprawozdań z monitoringu do tut. Organu,
- dokładnym wskazaniem kilometraża zieleni osłonowej, wygrodenia drogi siatką,
- aranżacją zieleni osłonowej od strony obwodnicy nad zbiornikami wodnymi będącymi miejsc rozrodu płazów,
- wygrodeniami i lokalizacją zbiorników retencyjnych,
- ewentualnym odsunięciem przejścia dla zwierząt w rejonie węzła Podsanie od ww. węzła,
- szerokością ewentualnych szczelin doświetleniowych w rejonie przejść dla zwierząt,
- uszczegółowieniem parametrów przejść dla zwierząt.

Przychylając się do prośby Inwestora, decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, w przypadku gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Istniejąca droga krajowa Nr 77 Lipnik – Sandomierz – Stalowa Wola – Leżajsk – Tryńcza – Przemyśl zaliczana jest do podstawowego układu komunikacyjnego Polski. Umożliwia ona dojazd do przejść granicznych południowo-wschodniej części kraju. W stanie istniejącym droga ta przeprowadza ruch samochodowy przez centrum miast Stalowa Wola i Nisko, w bezpośrednim sąsiedztwie zwartej zabudowy, z licznymi skrzyżowaniami, zjazdami na posesje i przejściami dla pieszych. Niejednorodny przekrój normalny drogi, zły stan techniczny nawierzchni istniejącej jezdni, zły stan kolektora sanitarnego znajdującego się pod jezdnią ul. Sandomierskiej w Nisku oraz zabudowa zlokalizowana bezpośrednio przy drodze krajowej są przyczyną znacznych utrudnień w ruchu drogowym, wypadków drogowych, konieczności organizacji objazdów dla ruchu ciężkiego oraz uciążliwości dla mieszkańców. Budowa przedmiotowej obwodnicy leży w szeroko pojętym interesie społecznym, ponieważ ma na celu w głównej mierze zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na drodze krajowej Nr 77, przeniesienie ruchu tranzytowego poza tereny o intensywnym zagospodarowaniu i co się z tym wiąże ograniczenie oddziaływań z związanych z ruchem drogowym na przedmiotowej drodze, poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu w korytarzu drogi krajowej Nr 77.

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.

Ponadto nadmieniam, iż dotychczasową sygnaturę sprawy tj. WOŚ.4200.9.2011.AH, zastąpiono sygnaturą WOŚ.4200.6.2012.AH.

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. Odwołanie składać należy w dwóch egzemplarzach.
2. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca szczegółowy opis przedsięwzięcia (zał. nr 1) oraz 27 arkuszy map ewidencyjnych (arkusz 1, 1a, 1b, 1c, 2, 2a, 3, 4, 5, 6, 6a, 6b, 7, 8, 8a, 8b, 9, 9a, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18) obejmujących przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie ono oddziaływać (zał. nr 2).
3. Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ww ustawy, przy czym wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Wskazany powyżej termin może ulec wydłużeniu

o dwa lata – zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

4. Niniejsza decyzja nie jest zezwoleniem na odstępstwa od zakazów wprowadzonych w stosunku do dziko występujących zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną gatunkową oraz użytków ekologicznych.
5. Na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do dziko występujących gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową, 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 2009 r. Nr 151, poz. 1220, z późn. zm.).

Załączniki do decyzji:

Nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia

Nr 2 - 27 arkuszy map ewidencyjnych (arkusz 1, 1a, 1b, 1c, 2, 2a, 3, 4, 5, 6, 6a, 6b, 7, 8, 8a, 8b, 9, 9a, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18) obejmujących przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie ono oddziaływać wraz z legendą

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w RZESZOWIE

Lech Kotkowski

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Rzeszów
2. Strony postępowania w trybie art. 49 Kpa za pośrednictwem Urzędu Miasta Stalowa Wola, Urzędu Gminy i Miasta Nisko, Urzędu Gminy Pysznica, Urzędu Gminy i Miasta Rudnik nad Sanem

Do wiadomości:

1. WOOS; a/a

Charakterystyka przedsięwzięcia

pn. „Budowa drogi obwodowej Stalowej Woli i Niska w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik – Przemyśl na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Stalowej Woli do połączenia z projektowaną drogą ekspresową S-19”

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje budowę pełnego zakresu drogi krajowej nr 77 klasy GP na odcinku od Stalowej Woli skrzyżowanie ul. Podkarpowej i ul. Chopina (Węzeł Chopina), do połączenia z projektowaną drogą ekspresową S-19 i drogą krajową nr 77 na terenie gminy Rudnik nad Sanem, wraz z węzłami, skrzyżowaniami, drogami poprzecznymi i drogami dojazdowymi, infrastrukturą techniczną budowlami i urządzeniami budowlanymi.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- a) długość trasy wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia wynosi około 15,6 km,
- b) klasa techniczna drogi: GP,
- c) dopuszczalne obciążenie nawierzchni 115kN/oś,
- d) obiekty inżynierskie w ciągu obwodnicy projektowane na obciążenie klasy A,
- e) prędkość projektowa 80 km/h.

Wśród ważniejszych dróg krajowych i wojewódzkich w pasie planowanej obwodnicy znajdują się:

droga krajowa nr 19 Kuźnica Białostocka – Lublin – Nisko – Rzeszów,

droga krajowa nr 77 Lipnik – Przemyśl.

Ponadto w pasie planowanej obwodnicy znajdują się drogi powiatowe, gminne (zamiejskie i miejskie) oraz leśne, które w istniejącym układzie bezpośrednio łączą się z drogą krajową nr 77.

W pasie planowanego przedsięwzięcia i w jego sąsiedztwie znajdują się następujące rodzaje urządzeń infrastruktury technicznej, przeznaczone do przebudowy w związku z realizacją przedmiotowego zadania:

- a) sieci wodociągowe i studnie,
- b) sieci i urządzenia kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- c) sieci gazowe,
- d) kable teletechniczne,
- e) linie napowietrzne teletechniczne,
- f) taśmociągi,
- g) sieci elektryczne i teletechniczne PKP,
- h) linie napowietrzne energetyczne,
- i) oświetlenie uliczne.

Obiekty budowlane i urządzenia związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia:

- a) przejazdy gospodarcze (różnopoziomowe):
 - w km ok. 1+030 w ciągu ul. Działkowej,
 - w km ok. 1+492 w ciągu drogi dojazdowej pod obwodnicą,
 - w km ok. 2+130 w ciągu drogi dojazdowej pod obwodnicą,
 - w km ok. 5+795 w ciągu ul. Sanowej pod obwodnicą,
 - w km ok. 14+540 w ciągu drogi dojazdowej pod obwodnicą,

- b) estakada o długości ok. 570 m (teren elektrowni w Stalowej Woli),
- c) wiadukty drogowe (poza wykonywanymi w ramach węzłów drogowych):
- w km ok. 2+587 w ciągu ul. Czarneckiego nad obwodnicą,
 - w km ok. 12+656 w ciągu drogi krajowej nr 77 nad obwodnicą,
 - w km ok. 13+582 w ciągu ul. Dąbrowskiego nad obwodnicą,
- d) wiadukty kolejowe w km ok. 8+255 i ok. 15+550,
- e) most na rzece Barcówka w km ok. 4+279,
- f) 5 węzłów drogowych:
- w km ok. 0+000 z ul. Chopina (początek obwodnicy),
 - w km ok. 3+337 komunikujący Hutę Stalowa Wola (węzeł Solidarności) z obwodnicą,
 - w km ok. 8+551 komunikujący miasto Nisko poprzez ul. Modrzewiową (węzeł Podsanie) z obwodnicą,
 - w km ok. 11+682 komunikujący drogę krajową 19 (węzeł Raclawice) z obwodnicą,
 - w km ok. 15+436 komunikujący obwodnicę z drogą S-19 i DK 77 węzeł Rudnik (koniec obwodnicy),
- i inne obiekty i urządzenia niezbędne do właściwego funkcjonowania przedsięwzięcia.
- Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie wyburzenia 2 budynków mieszkalnych i 1 gospodarczego.

W celu ochrony terenów objętych ochroną przed hałasem uwzględnić budowę ekranów akustycznych o wysokości ok. 4 m w następujących lokalizacjach:

Lp.	Kilometraż drogi [od ok. km do ok. km]	Strona drogi P (prawa) L (lewa)	Długość ekranu [ok. m]
1	0+000 – 0+665	P	665
2	0+665 - 3+000	P	2335
3	1+000 – 1+934	L	934
4	3+527 – 3+787	L	260
5	4+725 – 5+070	P	345
6	5+070 – 5+290	P	270
7	5+112 – 6+200	L	1088
8	5+620 – 6+230	P	610
9	6+230 – 6+520	P	290
10	8+640 – 9+528	L	888
11	9+481 – 9+834	P	353
12	9+834 – 9+965	P	131
13	11+623 – 12+000	P	377
14	11+694 – 12+015	L	321
15	12+179 – 12+425	L	246
16	12+425 – 12+873	L	448
17	12+873 – 13+034	L	161
18	12+319 – 12+425	P	106
19	12+425 – 12+863	P	338

20	13+338 – 14+000	L	662
21	14+000 – 14+766	L	766
22	14+766 – 15+000	L	235

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem odpadów pochodzących z m. in. z rozbiórki wierzchniej warstwy nawierzchni jezdni, poboczy, chodników; znaków drogowych; słupów drogowych, tablic informacyjnych, konstrukcji drogowych, rozbiórki budynków mieszkalnych, obiektów gospodarczych, ogrodzeń, usuwania infrastruktury podziemnej, budowy i likwidacji zapleczy budowlanych i inne.

Realizacja ww. czynności spowoduje powstanie głównie odpadów z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej wyszczególnionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206).

Na etapie budowy zapewnione zostanie właściwe gospodarowanie odpadami, w tym ograniczanie ich ilości, selektywne magazynowanie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz ponowne wykorzystanie bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie, przy czym odpady niebezpieczne będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i innych niż niebezpieczne.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości i rodzajów odpadów. Użytkowanie drogi będzie powodowało wytwarzanie odpadów związanych z porządkowaniem drogi czy odpadów z urządzeń podczyszczających wody opadowo-roztopowe. Zapewniony zostanie odpowiedni system zbierania i usuwania odpadów zgodny z wymaganiami ochrony środowiska. Osady ściekowe powstające w wyniku oczyszczania ścieków opadowych będą wybierane z urządzeń oczyszczających i zagospodarowane przez specjalizującą się w tym zakresie firmę, mającą niezbędne zezwolenia w myśl ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 185, poz. 1243 z późn. zm.).

W celu minimalizacji oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny, prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych pod względem akustycznym, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰), a w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w obrębie zabudowy związanej ze stałym pobytem ludzi, w celu ochrony tych terenów, będą zastosowane przenośne ekrany akustyczne. Emisja hałasu oraz drgań będzie ograniczona również poprzez zastosowanie wysokiej jakości tłumików w silnikach spalinowych oraz stosowanie możliwie najcichszych procesów technologicznych. Obudowy maszyn i urządzeń będą szczelne i wewnątrz wyłożone materiałem tłumiącym drgania i dźwięki. Przy doborze sprzętu budowlanego i środków transportu, dostarczających materiały konstrukcyjne i budowlane zostanie uwzględniony poziom emitowanego przez nie hałasu i drgań oraz stan techniczny. Zostanie zapewniona odpowiednia organizacja prac, tak aby ograniczyć do niezbędnego minimum wpływ przedsięwzięcia na środowisko na etapie jego realizacji. Eksploatacja przedmiotowej obwodnicy nie będzie powodować ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza poza liniami rozgraniczającymi i spełnione będą kryteria określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87). Niewielkie przekroczenia stężeń dwutlenku azotu będą mieściły się w pasie drogowym planowanej obwodnicy.

Obszary chronione pod względem akustycznym, sąsiadujące z przedmiotowym układem drogowym zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny mieszkaniowo – usługowe, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, dla których dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB wynosi dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych dla pory dnia 60 dB i dla pory nocy 50 dB.

Projektowana droga w większości przebiegać będzie przez tereny niezabudowane. Jednakże w sąsiedztwie ww. terenów chronionych pod względem akustycznym, wymagane będzie ograniczenie rozprzestrzeniania się hałasu z przedmiotowej drogi, poprzez budowę wskazanych w niniejszej decyzji ekranów akustycznych. Po zastosowaniu urządzeń ochrony środowiska (ekranów akustycznych) planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać ponadnormatywnie na tereny objęte ochroną pod względem akustycznym.

W celu minimalizacji niekorzystnego wpływu na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia plac budowy i jego zaplecze oraz drogi technologiczne zostaną zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni Bazy materiałowe i zaplecza techniczne będą lokalizowane w obrębie linii rozgraniczających i/lub w terenie już zagospodarowanym. Lokalizacja baz materiałowych, zapleczy budowlanych z miejscami obsługi sprzętu budowlanego, parkingów dla samochodów i maszyn budowlanych i pasów technologicznych, miejsc magazynowania odpadów zostanie zorganizowana poza terenami bezpośredniego zagrożenia powodzią, terenami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe, sąsiedztwem zbiorników wodnych, poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej oraz obszarem mającym znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Dolnego Sanu” (PLH180020) i siedliskami chronionymi od km ok. 1+000 do km ok. 1+300 prawa strona drogi, od km ok. 2+000 do km ok. 2+200 prawa strona drogi, od km ok. 2+000 do km ok. 5+000 lewa strona drogi, od km ok. 6+300 do km ok. 6+800 lewa strona drogi, od km ok. 7+600 do km ok. 8+700 lewa i prawa strona drogi, od km ok. 10+100 do km ok. 10+800 lewa i prawa strona drogi, od km ok. 11+600 do km ok. 12+200 lewa i prawa strona drogi.

Po zakończeniu prac ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni, teren zostanie uporządkowany z wykorzystaniem humusu i ziemia, które będą zdejmowane warstwami i składowane osobno, a następnie wykorzystane do kształtowania powierzchni terenu w obrębie pasa drogowego.

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obszarze Jednolitych Części Wód Powierzchniowych o nr PLRW 20002122999 San od Rudni do ujścia - silnie zmieniona część wód o zły zły stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem określonych dla niej celów środowiskowych oraz PLRW20001722929 Barcówka - silnie zmieniona część wód o złym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem określonych dla niej celów środowiskowych.

W oparciu o informacje ujęte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. 2011 r., Nr 49, poz. 549), celem środowiskowym dla tych jednolitych części wód jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego.

W przypadku planowanego przedsięwzięcia (wody powierzchniowe) oddziaływanie nie dotyczy obszarów chronionych w rozumieniu art. 4 ust. 1 lit. c) Ramowej Dyrektywy Wodnej (2000/60/EC), wymienionych w art. 113 ust.4 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.).

W konsekwencji realizacji i eksploatacji projektowanej drogi, na pewnym odcinku rzeki Barcówki oraz rzeki San zmieni się struktura stref nadbrzeżnych tych cieków, wykonane zostaną umocnienia cieków. W skutek budowy drogi w nasypie ograniczone zostaną również obszary zalewowe, zmieni się reżim hydrologiczny rzeki San. W przypadku realizacji projektowanego mostu zawężeniu ulegną pola przepływu wód powodziowych, nastąpi spiętrzenie wód powodziowych a co za tym idzie zmieni się dynamika przepływu tych wód. Wpłynie to na zmianę składu i struktury podłoża.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do wzrostu zmutowania wody w ciekach. Wprowadzanie ścieków deszczowych z powierzchni drogi wpłynie na zmianę chemizmu wody w zakresie węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej. Zagrożenie dla chemizmu wód stanowić będzie także eksploatacja sprzętu budowlanego oraz organizacja i funkcjonowanie zaplecza budowy (punkt tankowania maszyn, zaplecze socjalne, bazy materiałowe).

Powyższa lista czynników wskazuje, że planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływało w różnym stopniu nasilenia na elementy oceny ekologicznego stanu wód, elementy hydromorfologiczne wspierające elementy biologiczne (system hydrologiczny i warunki morfologiczne) oraz elementy fizykochemiczne wspierające elementy biologiczne.

W warunkach minimalizujących oddziaływania przedsięwzięcia w tym zakresie wskazano, aby tankowanie sprzętu budowlanego prowadzono poza placem budowy. Jednak w przypadku nie możliwości spełnienia niniejszego warunku na placu budowy dopuszczono możliwość zorganizowania stałych punktów tankowania sprzętu budowlanego. Powierzchnia terenu, na której odbywałyby się tankowania zostanie uszczelniona poprzez zastosowanie np. geomembrany i przykrycie jej płytami betonowymi. Na placu budowy zostanie zapewnione gromadzenie ścieków bytowych w szczelnych zbiornikach, które okresowo będą opróżniane. Następnie nieczystości te będą wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków. Lokalizacja baz materiałowych, zapleczy budowlanych z miejscami obsługi sprzętu budowlanego, parkingów dla samochodów, maszyn budowlanych i pasów technologicznych, miejsc magazynowania odpadów zostanie zorganizowana poza: terenami bezpośredniego zagrożenia powodzią, terenami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe, sąsiedztwem zbiorników wodnych. Ponadto miejsca obsługi i konserwacji maszyn budowlanych wyposażone zostaną w zabezpieczenia techniczne chroniące przed migracją do wód lub gruntu, ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Uwzględniając, że w przeważającej części projektowana droga prowadzona będzie w nasypach powyżej rzędnej wody powodziowej Q1%, na odcinkach skarpy odwodnej, w których styka się ona ze strefą zalewową Q1% zostanie wykonane jej umocnienie lub zabezpieczenie przed rozmyciem.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w wybranym wariantcie nie wpłynie w istotny sposób na podniesienie zwierciadła wód powodziowych, a co za tym idzie zwiększenia zasięgu stref zalewowych. Powodować będzie lokalne podpiętrzenia wód powodziowych rzędu ok. 3 – 5 cm i ok. 15 - 20 cm w przypadku planowanego przekroczenia rzeki Barcówki mostem o świetle poziomym długości 20 m. Nieznaczne podpiętrzenie wód powodziowych nie wpłynie istotnie na zmianę dynamiki przepływu tych wód, a konsekwencji nie wpłynie na zmianę składu i struktury podłoża w korytach cieków.

Ewentualna konieczność wykonania umocnień brzegu rzeki San od km ok. 2+600 do 4+200, wymusi zmianę struktury stref nadbrzeżnych. Konieczność wykonania przedmiotowego umocnienia oraz odcinek, na którym niezbędne będzie jego wykonanie zostaną określone dopiero na etapie opracowania projektu budowlanego. Ewentualne nowe zmiany w charakterystyce fizycznej analizowanej części wód, nie wpłyną istotnie na stan

elementów biologicznych (skład i liczebność flory wodnej, skład i liczebność bezkręgowców bentosowych, skład, liczebność i strukturę wiekową ichtiofauny). Ponadto ewentualne umocnienie rzeki San na odcinku maksymalnego zbliżenia drogi do koryta rzeki, przewiduje się wykonać etapowo tak, aby zminimalizować wpływ prowadzonych prac na strukturę i funkcjonowanie ekosystemu wodnego.

Planowane do wykonania umocnienia w obrębie wylotów urządzeń kanalizacyjnych, wprowadzających wody opadowe i roztopowe z powierzchni projektowanej drogi do wód, wykonane zostaną w zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji urządzeń. Zmiany morfologii koryt cieków w konsekwencji wykonania przedmiotowych umocnień będą nieistotne. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie oddziaływała znacząco na stan chemiczny wód powierzchniowych. Jak wynika z raportu, stężenia zawiesiny ogólnej, jak i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi, w odniesieniu do wymagań rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 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. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.), będą mniejsze niż dopuszczalne. Niemniej jednak na obszarach szczególnie wrażliwych, w szczególności na obszarze GZWP 425, w systemie odwodnienia obwodnicy zalecono zastosowanie urządzeń oczyszczających, tj. osadników i separatorów do oczyszczania tych wód z węglowodorów ropopochodnych. Dla ochrony wód powierzchniowych przed skutkami poważnych awarii zastosowane zostaną środki minimalizujące, tj. na wylotach do odbiorników (w urządzeniach oczyszczających) należy zastosować zamknięcia odpływu (zasuwy), które stanowią będą zabezpieczenie przed niekontrolowanym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego. Ponadto przewidziano odprowadzanie wód opadowo – roztopowych ze szczelnej powierzchni drogi obwodowej i obiektów inżynierskich, szczelnym systemem odwodnieniowym. Dodatkowo w niniejszej decyzji wykluczono wykorzystanie w systemie odwodnieniowym zbiorników infiltracyjnych.

Projektowana do budowy droga będzie zlokalizowana w obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych PL GW2200127 o dobrym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem ustanowionych dla niej celów środowiskowych oraz w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych: GZWP nr 425 „Zbiornik Dębica-Stalowa Wola- Rzeszów”.

Wody poziomu czwartorzędowego zasilane są na skutek infiltracji praktycznie na całej powierzchni. Konsekwencją tego jest zagrożenie związane z możliwością migracji zanieczyszczeń. Ponadto na terenie miasta Stalowa Wola znajdują się miejskie ujęcia wód podziemnych „Krzyżowe Drogi”, oraz „Stare Ujęcie” i „Jelnia” bazujące na zasobach poziomu wodonośnego w utworach czwartorzędowych GZWP 425.

Celem środowiskowym dla tych jednolitych części wód jest zapobieganie pogarszaniu ich stanu. Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, będzie utrzymanie tego stanu.

Z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia w terenach zalewowe nie przewiduje się prowadzenia prac w wykopach, dlatego też nie nastąpi ingerencja w tamtejsze warstwy wodonośne.

Technologia prac budowlanych (w tym wzmocnienie i stabilizacja podłoża), nie będzie naruszała zasobów oraz jakości wód GZWP nr 425.

Na terenie miasta Niska do największych ujęć wód należą ujęcia wody Zakładów Miejskich i Jednostki Wojskowej. Wszystkie ujęcia wód podziemnych i ich strefy ochronne znajdują się poza obszarem oddziaływania planowanej obwodnicy. Nie przewiduje się

negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ujęcia wód ich strefy ochronne, jak i na wody zasilające niniejsze ujęcia zarówno w fazie budowy przedsięwzięcia i jego eksploatacji.

Reasumując powyższe realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na osiągnięcie wyznaczonych celów środowiskowych.

Budowa dróg, zwłaszcza po nowym śladzie, niesie ze sobą szereg negatywnych oddziaływań związanych m. in. ze wzrostem śmiertelności zwierząt na drogach (na skutek kolizji z pojazdami). Oddziaływanie to zostanie zmniejszone poprzez zastosowanie wygradzenia drogi (dwustronnie siatką, ponadto rolę wygradzenia drogi będą pełniły także ekrany akustyczne). Celem zmniejszenia kolizji z ptakami przewiduje się wprowadzenia nasadzeń dogęszczających wzdłuż drogi oraz odpowiednie zabezpieczenia ekranów akustycznych.

Z wygradzeniem drogi wiąże się z kolei oddziaływanie związane z powstaniem bariery dla zwierząt, a tym samym fragmentacji lokalnych populacji. Efekt ten zostanie zmniejszony na skutek planowanej budowy przejść dla zwierząt – ocenę ich skuteczności ma zapewnić planowany monitoring przejść dla zwierząt.

Należy podkreślić, że przedmiotowa obwodnica przebiega wzdłuż obszaru cennego przyrodniczo jakim jest dolina rzeki San (włączona do sieci Natura 2000), w tym w bliskiej odległości w stosunku do cennych siedlisk przyrodniczych. Z tego względu w warunkach realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano odpowiednią lokalizację zaplecza budowy, wykluczając ingerencję w te siedliska, a także ograniczając możliwości rozprzestrzeniania neofitów. Ponadto wskazano terminy realizacji prac, wykluczające prowadzenie robót związanych m. in. z wycinką drzew czy ingerencją w ciek wodny w okresie lęgowym ptaków oraz rozrodu płazów/tarła ryb.

Projekt budowlany określi czy i na jakiej długości konieczne będzie umocnienie rzeki San. W przypadku konieczności umocnienia rzeki San w obrębie całego ww. odcinka, tj. ok. km 2+600 – 4+200 (co jest mało prawdopodobne, ze względu na lokalizację pomiędzy projektowaną obwodnicą a brzegiem rzeki San zabudowy m. in. oczyszczalni ścieków) dojdzie do zniszczenia brzegowego płata łągu, który jest obecnie „siedliskiem na krawędzi zaniku” - w ocenie autorów dokumentacji ma kategorię C. Jednak przy odpowiednio wyznaczonych drogach dojazdowych, spodziewać się należy całkowitego wyeliminowania oddziaływania umacniania brzegu na to siedlisko. Ewentualna wycinka zostanie ograniczona do minimum. Place budowy i drogi dojazdowe zostaną zlokalizowane poza tym siedliskiem, a po wykonaniu ewentualnego umocnienia, uszkodzona nadbrzeżna część łągu (o pow. ok. 0,16 ha, co stanowi 0,016% całego siedliska w stosunku do obszaru Dolina Dolnego Sanu), zostanie odbudowana poprzez dogęszczenie roślinnością dostosowaną do warunków siedliskowych. Ponadto wśród działań minimalizujących przewiduje się wykonanie umocnienia poza okresem tarła i migracji ryb oraz etapowe prowadzenie prac. Nie przewiduje się podejmowania żadnych działań prowadzących w konsekwencji do uszczuplenia siedliska: zalewane muliste brzegi rzek, zlokalizowanego w sąsiedztwo ewentualnego przyszłego umocnienia.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w KRAKOWIE
Lech Kotkowski
Lech Kotkowski

