



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOŚ.420.16.1.2023.JK.79

Rzeszów, dnia 14 października 2024 r.

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie:

- art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572), dalej Kpa;
- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), dalej ustawa ooś;
- art. 15 ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r., poz. 1980);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20 marca 2023 r. Województwa Podkarpackiego, al. Łukasza Ciepłińskiego 4, 35-010 Rzeszów, reprezentowanego przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, w imieniu którego występuje Pan Szymon Więcek, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Budowa węzła na skrzyżowaniu autostrady A4 z drogą wojewódzką nr 986 w miejscowości Ostrów” w gminie Ostrów, województwo podkarpackie;**

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) poświadczonych przez właściwy organ kopii map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących przewidywany obszar, na który będzie ono oddziaływać;
- 2) kopii map ewidencyjnych z naniesionym obszarem przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywanym obszarem, na który będzie ono oddziaływać;
- 3) karty informacyjnej przedsięwzięcia zawierającej dane określone w art. 62 a ustawy ooś wraz z uzupełnieniami;

orzekam

STWIERDZAM brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: **„Budowa węzła na skrzyżowaniu autostrady A4 z drogą wojewódzką 986 w miejscowości Ostrów” w wariantcie wskazanym przez Inwestora, tj. wariantcie 1**, o ile spełnione będą następujące warunki:

2) istotne warunki korzystania ze środowiska 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. Place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac, teren przywrócić do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.
2. Wykonawca robót budowlanych powinien korzystać z istniejących dróg, które dopuszczają ruch pojazdów ciężkich. Po terenie budowy należy poruszać się istniejącymi drogami oraz tymczasowo wyznaczonymi drogami na terenie, do którego Inwestor uzyska tytuł prawny. Dróg tymczasowych nie należy organizować w zasięgu obrysu koron drzew i krzewów. Wyznaczone drogi tymczasowe powinny w maksymalnym stopniu pokrywać się z drogami docelowymi. Lokalizacja dróg tymczasowych powinna być wybierana przy udziale nadzoru przyrodniczego.
3. Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe maszyn budowlanych i środków transportu, miejsca przechowywania odpadów i humusu, podczas fazy realizacji, przewidziane do sytuowania poza pasem drogowym, należy zlokalizować poza terenami zadrzewionymi, zbiorowiskami łąkowymi, stwierdzonymi miejscami bytowania płazów, miejscami podmokłymi i miejscami, gdzie w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe oraz poza obszarami bezpośredniego zagrożenia powodzią i w odległości nie mniejszej niż 20 m od brzegów cieków wodnych. Miejsca te będą wybierane przy udziale nadzoru przyrodniczego. Teren zaplecza budowy zlokalizowany zostanie w możliwie jak największym oddaleniu od zabudowań mieszkalnych.
4. Zaplecza budowy, miejsca postoju maszyn, miejsca parkingowe dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych zlokalizowane będą na szczelnej nawierzchni i zabezpieczone tak, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego.
5. Wycinka drzew i krzewów będzie wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki pojedynczych drzew/krzewów w ww. okresie lęgowym (np. z uwagi na kolizję z niezainwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym), możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo/krzew nie jest wykorzystywane przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
6. Wycinka drzew, w szczególności starych, dziuplastych, powinna zostać poprzedzona kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów (w tym porostów). Po przeprowadzeniu wycinki, ścięte pnie drzew dziuplastych muszą zostać ponownie poddane szczegółowym oględzinom i pozostać w miejscu ich ścięcia na 24 godziny, z uwagi na potencjalne kryjówki nietoperzy (działanie to umożliwi wylot nietoperzy w przypadku ich ewentualnej obecności). W razie stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia drzew przez zwierzęta lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.

7. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (humusu) wraz z roślinnością zielną, zostanie przeprowadzone poza głównym okresem wegetacyjnym, tj. poza okresem od 1 marca do 31 października. W przypadku konieczności wykonywania ww. prac ziemnych w ww. okresie, prace te powinny być poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt w okresie 1-3 dni przed planowanym terminem zdjęcia humusu. Prace te należy prowadzić od środka ku brzegom terenu planowanej inwestycji, aby umożliwić zwierzętom bezpieczne opuszczenie terenu prowadzonych prac ziemnych. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, zdejmowanie humusu należy wstrzymać do momentu opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta (np. do zakończenia lęgów, wyprowadzenia młodych) lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków. Skład specjalistów nadzoru przyrodniczego powinien być dostosowany do terminu i miejsca prowadzonych prac ziemnych.
8. Zdjętą wierzchnią urodzajną warstwę ziemi (o miąższości ok. 20-30 cm), należy składować na placu budowy w sposób uporządkowany (pryzmy) i zabezpieczyć, celem jej dalszego wykorzystania do urządzania terenów zieleni przydrożnej, urządzania stref udostępnionych dla migracji zwierząt, humusowania skarp, ukształtowania powierzchni terenów itp. Zdjęty humus należy przechowywać w regularnych, oznakowanych przyzmach. Pryzmy ziemi nie powinny być wyższe niż 2,5 m ze względu na zachowanie ich stateczności, utlenianie się części organicznych, rozmywanie przez opady nawałne i możliwość zasiedlenia przez chronione gatunki zwierząt (np. brzegówkę). Należy zapobiec degradacji humusu, związanej np. z przesuszeniem, zachwaszczeniem, wietrzeniem itp. Przy dłuższych okresach bez opadów składowany humus zraszać wodą, nie dopuszczać do nadmiernego zachwaszczenia, np. poprzez wykoszenie roślinności, bądź przemieszanie.
9. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:
 - a) pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez owinięcie ich np. matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach ok. 1,7 x 1,5 m), a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości ok. 1,5 – 2 m (w zależności od wysokości drzewa),
 - b) grupy drzew/krzewów wygrodzić płotem o minimalnej wysokości ok. 1,5 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni, powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor w wielkości 1-2 m,
 - c) wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie, lub niewielkimi koparkami,
 - d) przycinanie korzeni należy prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa,
 - e) w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni należy podjąć działania ochronne: uszkodzone korzenie należy przyciąć pod kątem prostym, dokonując cięcia tam, gdzie zaczyna się żywy korzeń; pielęgnować należy wyłącznie rany świeże; w przypadku ran stycznych pielęgnacja sprowadza się wyłącznie do wyrównania brzegu rany ostrym narzędziem (należy przy tym uważać, aby nadmiernie nie poszerzać i nie pogłębiać rany), w przypadku ran poprzecznych – gałąź należy przyciąć „na obrączkę”; ran nie należy powlekać impregnatami i preparatami różnego rodzaju; dopuszczalnym nietoksycznym środkiem, którym można zabezpieczyć odkrytą miąższ przed wyschnięciem, jest preparat pełniący funkcję tzw. sztucznej kory (pokrywa się nim wyłącznie brzeg rany stycznej/poprzecznej); glebę w najbliższym otoczeniu uszkodzonych korzeni zastąpić w bardziej zasobną w składniki odżywcze,

- f) pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godz.; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć np. wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą, podobnie w okresie zimowym należy zabezpieczać odsłonięte korzenie przed przemarzaniem za pomocą np. mat, koców lub warstwy torfu oszalowanego deskami;
- g) nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu; szczególnie należy unikać magazynowania w pobliżu drzew cementu, wapna i gruzu,
- h) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu,
- i) w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.
10. Nie dopuścić do tworzenia się zastoisk z wodą podczas realizacji inwestycji, aby uniemożliwić ich zasiedlenie przez płazy. Miejsca możliwej wzmożonej aktywności płazów należy odgrodzić na czas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych tymczasowym płotkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy). Tymczasowe grodzenia powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) i powinny mieć wysokość min. 50 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii czy geowłókniny, należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łączeń sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 10 cm) i posiadać tzw. przewieszkę, tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz terenu prowadzonych prac budowlanych (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°. Płotki powinny posiadać „zawrotkę”, tj. zakończenie na kształt litery „U”, o wymiarach zalecanych 30-50 x 70-80 cm. Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy, w pasie szerokości ok. 1 m. Wzdłuż ogrodzenia ochronnego można wykopać dołki o wymiarach ok. 0,5 x 0,5 x 0,2 m, które będą wyłożone folią. Jako pułapki na wędrujące płazy i gady można też zastosować wiadra z tworzyw sztucznych (wkopane równo z gruntem, przylegające do ogrodzenia), z przepuszczalnym dnem (z otworami w dnie) oraz w ich wnętrzu umieścić gałązki, wystające ponad krawędź wiadra w celu umożliwienia opuszczenia pułapek innym zwierzętom (np. drobnym ssakom, owadom). Można zrezygnować ze stosowania dołków/wiader łownych na rzecz częstszych kontroli nadzoru przyrodniczego. Co najmniej dwa razy dziennie - rano i wieczorem - nadzór przyrodniczy będzie przeprowadzał zbieranie gromadzących się wzdłuż ogrodzenia płazów, wybierając także te z dołków/wiader i przenosił je we właściwe siedliska, położone w bezpiecznej odległości od prac budowlanych. Kontrola nadzoru przyrodniczego powinna odbywać się regularnie w okresie aktywności płazów, a jej częstotliwość powinna być odpowiednio zwiększona w okresie ich intensywnych migracji. Zaleca się, aby zabezpieczenie zostało wykonane do 15 lutego, ewentualnie później (termin uzależniony od zalegania pokrywy śnieżnej, panującej temperatury i warunków atmosferycznych), przed rozpoczęciem wędrówek płazów. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 31 października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń, przed rozpoczęciem migracji wiosennych (do 15 lutego, a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej, bezpośrednio po stopnieniu) należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności.
- Potrzeba wykonania tymczasowych grodzień ochronnych, termin ich wykonania oraz lokalizacja powinny zostać ustalone przez nadzór przyrodniczy (przed rozpoczęciem prac przygotowawczych i budowlanych).
11. Znajdujące się na terenie budowy wykopy (w tym liniowe), studzienki, drenaż odwadniające

- i inne potencjalne pułapki ekologiczne, do których mogą wpadać płazy (i inne małe zwierzęta) należy zabezpieczyć w taki sposób, aby uniemożliwić im dostanie się do nich (np. poprzez stosowanie szczelnych przykryć, wygradzeń) lub też zastosować rozwiązania umożliwiające samodzielne wydostanie się z nich (np. pochylnie, pozostawianie wypłaszczenia jednej ze ścian). W przypadku wykopów liniowych powinny być one realizowane na możliwie krótkich odcinkach i możliwie szybko zasypywane. Studzienki powinny wystawać ponad powierzchnię gruntu. Otwory górne studzienek muszą być szczelnie zamknięte, lub jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach mniejszych niż 0,5 x 0,5 cm. Identycznie powinny być zabezpieczone wszelkie wloty boczne. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i innych zagłębień terenowych powstałych w trakcie prac budowlanych, należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. Znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta powinny być niezwłocznie uwalniane i przenoszone w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska, poza strefę prowadzonych prac.
12. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego magazynowania, a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Masy ziemne nie mogą być wykorzystywane do zasypywania terenów podmokłych, zagłębień, zbiorowisk łąkowych itp. mogących stanowić tereny wartościowe przyrodniczo (np. dla płazów). Tereny sąsiadujące z inwestycją, których powierzchnia została zmieniona należy przywrócić do stanu sprzed realizacji lub stanu umożliwiającego jego użytkowanie. Uszkodzone powierzchnie gruntu zaleca się obsiać trawami (rodzimyimi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie).
 13. Po wykonaniu nasypów i rowów wskazane jest umocnienie skarp i obsianie ich trawami (rodzimyimi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie), w taki sposób, aby erozja powierzchniowa została ograniczona do minimum, a frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.
 14. Powstające podczas fazy realizacji ścieki bytowe będą gromadzone w przenośnych sanitariatach posiadających szczelne zbiorniki.
 15. Powstające podczas fazy realizacji ścieki przemysłowe będą ujmowane do szczelnego zbiornika bezodpływowego i wywożone do oczyszczalni ścieków, lub doprowadzane do kanalizacji sanitarnej.
 16. Podczas fazy realizacji wody opadowe z powierzchni szczelnych będą odprowadzane szczelnym systemem odwodnienia do tymczasowego zbiornika bezodpływowego lub bezpośrednio do odbiornika, po uprzednim oczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.
 17. Wody z ewentualnego odwodnienia wykopów budowlanych, przed wprowadzeniem do wód lub urządzeń wodnych będą oczyszczalne ze względu na zawartość zawiesiny ogólnej.
 18. Zaplecze budowy będzie wyposażone w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych.
 19. W celu ograniczenia oddziaływania na jakość powietrza na etapie realizacji należy zastosować m. in.: nakrywanie plandekami materiałów sypkich podczas ich transportu, eliminowanie pracy na jałowym biegu silników spalinowych maszyn, urządzeń i środków transportu (w czasie postoju, przy przerwach w pracy) oraz unikanie koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości maszyn i urządzeń pracujących równocześnie, magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem, zraszanie wodą w okresach suchych wewnętrznych dróg dojazdowych i dróg publicznych w obszarze zamierzenia.
 20. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Ograniczenie to nie dotyczy

konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, niepozwalającej na ich przerwanie.

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

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktu I.1) i I.2) decyzji.
2. Ogrodzić projektowany węzeł drogowy (obustronnie) siatką drucianą na metalowych słupkach, o wysokości 250 cm n.p.t., o oczkach o zmiennej wysokości (zmniejszającej się ku dołowi). Ogrodzenie powinno być wkopane na głębokość min. 30 cm. Dodatkowo na całej długości ogrodzenia drogowego należy zastosować ogrodzenie ochronne dla płazów: od głębokości min. 30 cm p.p.t. do wysokości 60 cm n.p.t. - siatka metalowa o wielkości oczek nie większych niż 0,5 x 0,5 cm z odgiętą górną krawędzią (trwałą przewieszką) na zewnątrz grodzionego terenu na min. 5-10 cm, pod kątem 45-90°. Siatka herpetologiczna powinna być w sposób trwały i szczelny przymocowana do ogrodzenia drogowego.
3. Furtki w ogrodzeniu, o którym mowa w warunku I.3)2. wyposażyć w mechanizmy samozamykające i zaprojektować tak, aby przestrzenie pomiędzy skrzydłami furtek, a słupkami ogrodzenia i podłożem nie były większe niż szerokość najmniejszych oczek w siatce ogrodzenia drogi. Dopuszcza się zastosowanie np. gumowych fartuchów przy podłożu. Furtki winny otwierać się wyłącznie w kierunku przeciwnym do pasa drogi.
4. Ogrodzenie, o którym mowa w warunku I.3)2. musi spełniać następujące warunki:
 - a) ogrodzenie należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający,
 - b) w przypadku przebiegu drogi w wykopie, ogrodzenia muszą być zlokalizowane przy krawędzi wykopu w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi,
 - c) w przypadku przebiegu drogi na nasypie, ogrodzenia muszą być zlokalizowane możliwie blisko podstawy nasypu,
 - d) w przypadku przechodzenia ogrodzenia nad rowem odwadniającym, rów ten należy przykryć (zarurować), lub zastosować konstrukcję, zabezpieczającą przed przedostawaniem się zwierząt na pas ruchu z jednoczesnym zachowaniem przepływu wody (np. w formie stalowych krat lub płyt perforowanych),
 - e) w przypadku przechodzenia ogrodzenia przez pasy technologiczne należy zastosować dodatkowe rozwiązania zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów na ww. pasy (np. poprzez stosowanie gumowych uszczelnień),
 - f) ogrodzenie należy skonstruować w taki sposób, by naprowadzało zwierzęta na przejścia, łączyło się w sposób płynny ze wszystkimi obiektami umożliwiającymi migrację zwierząt, tak aby nie pozostała pusta przestrzeń między tymi obiektami, a ogrodzeniem, uniemożliwiając przedostanie się zwierząt na pas drogowy,
 - g) w miejscach lokalizacji przepustów dla małych zwierząt, płazów i cieków wodnych, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu,
 - h) ogrodzenia ochronne należy prowadzić jako długie odcinki proste, bez gwałtownych załamań (zalecanie jednorazowe załamania, nie większe niż 15°), odstępstwa od tego wymogu mogą wynikać jedynie z braku możliwości technicznych oraz ukształtowania terenu,
 - i) rozstaw słupów w ogrodzeniu nie powinien przekraczać 300 cm.
5. W przypadku oświetlenia drogowego, należy zastosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (np. lampy sodowe lub lampy LED). Zalecana temperatura barwowa nie powinna przekraczać 3000 K. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, o ciepłej barwie i skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać (nie powodujące efektu łuny i rozproszenia). Należy stosować zamknięte obudowy źródeł światła.

6. Realizacja planowanej inwestycji nie może zmieniać parametrów znajdującego się w jej sąsiedztwie (w km ok. 547+080) przejścia suchego dla małych zwierząt w stopniu wpływającym na brak zachowania współczynnika ciasnoty dla tej grupy zwierząt, tj. 0,07. Należy odtworzyć obecne zagospodarowanie stref dojść do ww. obiektu, w celu zapewnienia małym zwierzętom swobodnego dostępu do ww. obiektu.
7. Należy zaprojektować nasadzenia zieleni drogowej o funkcji krajobrazowej. Gatunki drzew i krzewów do nasadzeń należy dostosować do panujących w danym miejscu warunków siedliskowych i charakteru istniejącej zieleni oraz do zakładanych pełnionych funkcji. Należy wykluczyć stosowanie gatunków obcych oraz inwazyjnych. Nie należy stosować gatunków drzew i krzewów mogących stanowić atrakcyjną bazę pokarmową dla ptaków. Rozmiar planowanych nasadzeń powinien być możliwie zbliżony do rozmiaru zakładanej na potrzeby realizacji inwestycji wycinki drzew i krzewów.
8. Studzienki ściekowe, studnie, niecki wpadowe/chłonne i inne elementy odwodnienia projektowanej inwestycji drogowej, znajdujące się w strefie dostępnej dla płazów i mogące stanowić pułapki dla płazów i innych małych zwierząt, powinny zostać zaprojektowane z uwzględnieniem potrzeby ich ochrony - należy zastosować rozwiązania konstrukcyjne uniemożliwiające przedostanie się płazów (i innych małych zwierząt) do elementów odwodnienia drogi, mogących stanowić pułapki ekologiczne (np. poprzez stosowanie szczelnych przekryć, wygradzeń herpetologicznych, krat o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm na wlotach do zbiorników retencyjnych, klap zwrotnych na wylotach kanałów hydrotechnicznych i kanalizacji deszczowej do cieków/rowów melioracyjnych), i/lub rozwiązania umożliwiające im samodzielne wydostanie się z elementów odwodnienia drogi (np. stosowanie pochylni, rur wyjściowych/ucieczkowych). Wykonanie ww. zabezpieczeń należy przeprowadzić przy udziale nadzoru przyrodniczego.
9. Nie projektować systemu odprowadzania wód opadowych za pomocą korytek krakowskich lub głębokich rowów betonowych.
10. Celem odprowadzenia wód opadowych lub roztopowych z węzła drogowego zostaną wykonane wpusty wraz z osadnikami.
11. Rowy drogowe zostaną wykonane jako szczelne, z wyjątkiem rowów przy drogach dojazdowych.
12. W przypadku stwierdzenia w trakcie budowy konieczności modernizacji/przebudowy istniejących ekranów akustycznych zlokalizowanych w obrębie odcinka A4, na którym prowadzone będą prace, po ich zakończeniu ekrany zostaną odtworzone. Modernizowane/odbudowane ekrany posiadać będą parametry minimum jak ekrany istniejące (m.in. wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych, wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku, wysokość, typ ekranu (odbijający/pochłaniający)).
13. Wykonane zostaną dodatkowe ekrany akustyczne w km A4 ok:
 - 546+550 – 546+647 o wysokości 5,0 m, strona prawa, pochłaniający,
 - 546+624 – 546+704 o wysokości 4,0 m, strona prawa, pochłaniający.Posiadać będą one wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR min. 20 dB (klasa B2) i wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - DL min. 6 dB (klasa A2). Projektowany ekran w km ok. 546+550 – 546+647 stanowił będzie ciągłość z ekranem pochłaniającym zlokalizowanym w km ok. 546+500 – 546+550 o wysokości 5,0 m.
14. W przypadku modernizacji/odbudowy ekranów przezroczystych, w celu zminimalizowania kolizji ptaków, na ekranach tych należy umieścić znaki graficzne w postaci czarnych pionowych pasów o szerokości ok. 2 cm rozmieszczonych co 10 cm lub czarnych poziomych pasów o szerokości ok. 2 mm rozstawionych w odległości ok. 30 mm.
15. W celu uniemożliwienia przedostawania się drobnych zwierząt na drogę, ekrany akustyczne będą szczelnie połączone z podwaliną, aby nie występowała wolna przestrzeń pomiędzy ekranem, a podłożem. Podwalina powinna być zagłębiona w gruncie na głębokość min. 10 cm. Wszelkie ubytki spowodowane osiadaniem lub osuwaniem się ziemi ze skarp należy niezwłocznie uzupełniać.
16. Nie obsadzać drzewami i krzewami ekranów akustycznych. Nie nasadzać pnączy na ekranach od strony jezdni, a w razie pojawienia się pnączy, należy natychmiast je usuwać.

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

FAZA BUDOWY

1. Prace przygotowawcze i budowlane powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania wskazanych działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków, celem wykazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy (niezbędnych do wdrożenia);

a) zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:

- przeprowadzenie szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
- nadzorowanie prac przygotowawczych, w szczególności wycinki drzew i krzewów, zdejmowania humusu wraz z roślinnością zielną, lokalizacji zapleczy budowy, wyznaczania dróg tymczasowych, wykonania ewentualnych prac odwodnieniowych itd.,
- nadzorowanie wykonywania zabezpieczania drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a narażonych na uszkodzenia ze strony prac budowlanych realizowanych w ramach przedmiotowej inwestycji,
- nadzorowanie wykonywania ewentualnych tymczasowych grodzień herpetologicznych, kontrolowanie ich stanu technicznego; zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż nich płazów, wybieranie także tych z dołków/wiader (pułapek łownych), oraz ich przenoszenie w odpowiednie siedliska (prace związane ze zbieraniem i przenoszeniem płazów mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- kontrolowanie powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy, w którymkolwiek stadium rozwoju (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- nadzorowanie zabezpieczenia elementów odwodnienia drogi i innych elementów infrastruktury drogowej mogących stanowić pułapki dla małych zwierząt,
- sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i studzienek, pod kątem ewentualnego występowania w nich uwięzionych zwierząt (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
- nadzorowanie prac prowadzonych w sąsiedztwie przepustu suchego pełniącego funkcję przejścia dla małych zwierząt,
- nadzorowanie wykonania nasadzeń zieleni drogowej;

b) czas trwania nadzoru przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych. Nadzór ten ma trwać od momentu rozpoczęcia prac, w których niezbędne jest zapewnienie nadzoru, do ich zakończenia. Z każdego dnia należy wykonać notatkę zawierającą: datę, czas trwania wizyty, lokalizację, stwierdzone zagrożenia, wprowadzone działania oraz dokumentację fotograficzną.

FAZA EKSPLOATACJI

1. Pielęgnację nasadzeń przydrożnych należy prowadzić w okresie 5 lat od ich wykonania; w tym okresie niezbędne jest prowadzenie następujących prac pielęgnacyjnych (w zależności od potrzeb): podlewanie (z częstotliwością dostosowaną do warunków pogodowych), odchwaszczanie, nawożenie, utrzymywanie przepuszczalnej wierzchniej

warstwy ziemi wokół drzew i krzewów, wymiana uschniętych i uszkodzonych drzew i krzewów, wykonywanie cięć pielęgnacyjnych i formujących (np. przycięciu chorych, złamanych oraz krzyżujących się gałęzi), wymiana zniszczonych palików i wiązań, zapobieganie i zwalczanie chorób, szkodników środkami ochrony roślin, uzupełnianie braków kory ogrodniczej pod drzewami i krzewami, poprawa mocowania agrowłókniny itp.; prace te należy przeprowadzać przy udziale dendrologa.

III. Stwierdzam obowiązek przeprowadzenia pomiarów kontrolnych hałasu.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania, do 1 roku od oddania obiektu do użytkowania, kontrolnych pomiarów, w szczególności w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań. Na podstawie otrzymanych wyników kontrolnych pomiarów hałasu należy zbadać rzeczywiste oddziaływanie całego planowanego układu drogowego na najbliższe tereny chronione akustycznie. Sprawozdanie z wyników pomiarów, zawierające również weryfikację założeń dla przedmiotowego układu drogowego przedstawione zostanie właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie najpóźniej do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Pomiary hałasu należy przeprowadzić w rejonie budynków mieszkalnych, zlokalizowanych w najbliższej odległości od planowanego układu drogowego, tj. min. w lokalizacjach jak w tabeli niżej:

Nr punktu	Receptor	Działka, Obręb	Strona A4
1	B4	1100/2, Ostrów	Prawa
2	B12	1137, Ostrów	Lewa
3	B14	1095/4, Ostrów	Prawa
4	B19	1180/2, Ostrów	Prawa

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Inwestor: Województwo Podkarpackie, al. Łukasza Cieplińskiego 4, 35-010 Rzeszów, reprezentowane przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, ul. T. Boya Żeleńskiego 19a, 35-105 Rzeszów

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 20 marca 2023 r. Województwa Podkarpackiego, al. Łukasza Cieplińskiego 4, 35-010 Rzeszów, reprezentowanego przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, w imieniu którego występuje Pan Szymon Więcek, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa węzła na skrzyżowaniu autostrady A4 z drogą wojewódzką nr 986 w miejscowości Ostrów**” w gminie Ostrów, województwo podkarpackie.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod nr 376/2023.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, ustawy ooś, w związku z § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839, ze zm.), realizacja

przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przedsięwzięcie podlega kwalifikacji jako rozbudowa, przebudowa lub montaż przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 pkt 31, tj. „*autostrady i drogi ekspresowe*”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zalicza się do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, na podstawie art. 63 ust. 1 ww. ustawy ooś.

Uwzględniając ww. kwalifikację, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p ustawy ooś.

Ponieważ liczba stron postępowania w niniejszej sprawie przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, do doręczeń korespondencji zastosowano przepisy art. 49 Kpa.

Pismem z dnia 24 marca 2023 r., znak: WOOŚ.420.16.1.2023.JK.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia braków formalnych wniosku. Pełnomocnik Inwestora przedłożył wymagane uzupełnienia przy piśmie z dnia 03 kwietnia 2023 r., znak: VP/KRA/6419/2023/04/050/SW.

Po przedłożeniu uzupełnień, uznano wniosek za prawidłowo skompletowany zgodnie z art. 74 ust. 1 ww. ustawy ooś. Ponadto, w toku postępowania zwiększony został teren realizacji przedsięwzięcia na początkowym i końcowym odcinku pasa drogowego autostrady A4.

Obwieszczeniem z dnia 06 kwietnia 2023 r., znak: WOOŚ.420.16.1.2023.JK.5, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Po analizie przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, dalej KIP, stwierdzono, że nie przedstawia ona w sposób dostateczny wszystkich zagadnień istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska. Dlatego też pismem z dnia 23 maja 2023 r., znak: WOOŚ.420.16.1.2023.JK.13 wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia ww. dokumentu. Pełnomocnik Inwestora przedłożył przy piśmie z dnia 21 grudnia 2023 r., znak: VP/KRA/6419/2023/12/072/SW jednolitą KIP wraz z wyjaśnieniami. Została ona uzupełniona na wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony środowiska w Rzeszowie przy pismach Pełnomocnika Inwestora dostarczonych do tut. Organu w dniu 01 lutego 2024 r., w dniu 28 marca 2024 r. i w dniu 02 kwietnia 2024 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 05 kwietnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.16.1.2023.JK.36 wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia KIP. Pełnomocnik Inwestora przedłożył do tut. Organu przy piśmie z dnia 03 czerwca 2024 r., znak: VP/KRA/6419/2024/06/084/SW jednolitą KIP wraz z wyjaśnieniami.

W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ww. ustawy ooś, pismami z dnia 01 lipca 2024 r., znak: WOOŚ.420.16.1.2023.JK.48 i WOOŚ.420.16.1.2023.JK.49 zwrócił się odpowiednio do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ropczycach oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Jaśle Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o wydanie opinii dotyczących potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ropczycach w opinii z dnia 16 lipca 2024 r., znak: PSNZ.9020.4.18.2024 stwierdził, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po analizie dokumentacji Dyrektora Zarządu Zlewni w Jaśle pismem z dnia 16 lipca 2024 r., znak: RJ.ZZŚ.4901.68.2024.AK wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia KIP.

W dniu 06 sierpnia 2024 r. przy piśmie z dnia 31 lipca 2024 r., znak: VP/KRA/6419/2024/06/086/SW Pełnomocnik Inwestora przedłożył do tut Organu uzupełnienie KIP, sporządzone na wezwanie Dyrektora Zarządu Zlewni w Jaśle. W dniu 08 sierpnia 2024 r., zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie przy piśmie znak: WOOS.420.16.1.2023.JK.61 ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ropczycach o opinię w sprawie przedmiotowego przedsięwzięcia z uwzględnieniem ww. uzupełnienia lub podtrzymanie stanowiska wyrażonego w opinii z dnia 16 lipca 2024 r., znak: PSNZ.9020.4.18.2024, ws. warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przy piśmie z dnia 26 sierpnia 2024 r., znak: PSNZ.9020.4.18.2024 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ropczycach podtrzymał stanowisko wyrażone w ww. opinii z dnia 16 lipca 2024 r., znak: PSNZ.9020.4.18.2024.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Jaśle Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię z dnia 14 sierpnia 2024 r., znak: RJ.ZZŚ.4901.68.2024.AK o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego zadania.

Wobec powyższego uznano, że wystarczającym dokumentem dla określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia będzie przedłożona KIP wraz z uzupełnieniami, zawierająca niezbędne informacje o projektowanym zamierzeniu.

Podczas analizy informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia uwzględniono kryteria selekcji określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś.

Mając na uwadze stwierdzony brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie było konieczności zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mówi art. 79 ust. 1 ww. ustawy ooś.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie węzła na skrzyżowaniu autostrady A4 Jędrzychowice – Korczowa (A4) z drogą wojewódzką nr 986 Tuszyna – Ropczyce (DW986) w miejscowości Ostrów, pow. ropczycko-sędziszowski, woj. podkarpackie.

Przedsięwzięcie obejmuje odcinek A4 w km ok. 546+074 - 547+671, przy czym prace nawierzchniowe prowadzone będą w km ok. 546+216 - 547+497 oraz rozbudowę DW986 na odcinku w km ok. 11+512 - 11+897.

W ramach zadania planuje się m.in.:

- budowę nowego węzła drogowego w miejscowości Ostrów,
- rozbudowę A4,
- rozbudowę DW986 wraz z rozbudową infrastruktury dla pieszych i rowerów,
- rozbudowę dodatkowych jezdni,
- rozbudowę systemu odwodnienia w postaci rowów otwartych, przepustów oraz kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia,
- przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu i infrastruktury technicznej,
- montaż i wykonanie elementów/urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wycinkę i nasadzenia,
- wykonanie obiektów inżynierskich.

Planuje się budowę węzła typu WB typu „Karo”, z 4 łącznicami jednokierunkowymi. A4 składa się z dwóch jezdni, rozdzielonych pasem dzielącym z opaskami. W KIP wskazano dobry stan techniczny drogi na tym odcinku. Zakłada się poszerzenie A4 dla usytuowania pasów włączenia i wyłączenia, słupów oświetlenia, ekranów akustycznych oraz elementów organizacji ruchu. Pasy włączenia i wyłączenia przewidziano w miejscu pasa awaryjnego. DW986 zostanie rozbudowana w niezbędnym zakresie. Z uwagi na zły stan drogi wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi. Wzdłuż DW986 zaprojektowano drogę dla pieszych i rowerów oraz drogę dla pieszych. Na skrzyżowaniach łącznic węzła z DW986 zaprojektowano skrzyżowania typu rondo. Rozbudowie podlegać będą dodatkowe jezdnie znajdujące się wzdłuż autostrady. Wykonana zostanie niezbędna infrastruktura towarzysząca, w tym przebudowa sieci.

W KIP wskazano, że rozważano również budowę węzła typu „Półkoniczyna” z łącznicami usytuowanymi po przekątnej węzła oraz typu „Półkoniczyna” z łącznicami usytuowanymi po jednej stronie węzła. Po przeprowadzeniu porównawczej analizy wielokryterialnej, w której brano pod uwagę kryteria techniczne, ekonomiczne, społeczne i środowiskowe, do realizacji wskazano węzeł typu Karo.

Niweleta odcinków dróg wchodzących w skład węzła dostosowana zostanie do istniejącego ukształtowania terenu. Drogi dodatkowe dowiązują się przebiegiem do dalszych odcinków swoich przebiegów.

Podstawowym celem inwestycji jest poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej środkowo - zachodniej części województwa podkarpackiego w ruchu drogowym oraz usprawnienie komunikacji w regionie. W stanie istniejącym w miejscu przecięcia tych dróg funkcjonuje przejazd drogowy, w którym droga wojewódzka przebiega pod autostradą. Połączenie DW986 z A4 w stanie istniejącym realizowane jest pośrednio dopiero poprzez inne oddalone od m. Ostrów drogi publiczne umożliwiające wjazd i zjazd z A4 w węzłach: Dębica Wschód i Sędziszów Małopolski.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wytwarzane będą odpady w związku z m.in. przebudową lub zabezpieczeniem kolidujących sieci uzbrojenia terenu, wycinką drzew i krzewów, robotami ziemnymi oraz ułożeniem nawierzchni drogi. Będą to odpady głównie inne niż niebezpieczne m.in. z grupy 15, tj. odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach oraz 17, tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U z 2020 r., poz. 10).

Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia wytwarzane będą odpady inne niż niebezpieczne oraz niebezpieczne, w związku z prowadzonymi remontami, utrzymaniem i konserwacją obiektów, urządzeń, funkcjonowaniem oświetlenia oraz elementów odwodniania.

Przestrzegane będą ogólne zasady gospodarowania odpadami, wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.).

Wytwarzane odpady magazynowane będą selektywnie w wyznaczonych miejscach, m.in. w kontenerach, zbiornikach, pojemnikach, workach lub luzem, w zależności od rodzaju odpadu oraz jego właściwości. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych pojemnikach, kontenerach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodnego przed ewentualną emisją substancji niebezpiecznych.

Wytwarzane odpady przekazywane będą uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Na podstawie KIP najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym względem projektowanego zadania, wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A). Najbliższe budynki mieszkaniowe względem planowanego układu drogowego znajdują się w odległości: ok. 45 m od prowadzonych prac związanych z wymianą oświetlenia i punktami świetlnymi wzdłuż istniejącego pasa autostrady (działka nr 819 obręb Ostrów), ok. 42 m od planowanej łącznicy węzła (nowopowstający budynek zlokalizowany na działce nr 1095/4, obręb Ostrów). Kolejne budynki zlokalizowane są w dalszych odległościach.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą pracowały maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie m.in.: koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, walec wibracyjny, rozściełacze mas, równiarka samojezdna, itp. oraz środki transportu dowożące materiały budowlane. Jak wskazano w dokumentacji, prace prowadzone będą etapami. Ze względu na przewidywane uciążliwości akustyczne związane z budową drogi dla mieszkańców terenów zabudowanych przyległych do inwestycji, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze

dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Ograniczenie to, nie dotyczy prac, których uwarunkowania technologiczne, nie pozwalają na ich przerwanie. Stosowany będzie nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt i maszyny. Unikane będzie się pracy silników pojazdów i urządzeń na biegu jałowym. Planowane prace będą odpowiednio planowane, w celu uniknięcia kumulacji wielu źródeł hałasu pracujących jednocześnie. Teren zaplecza budowy zlokalizowany zostanie w możliwie jak największym oddaleniu od zabudowań mieszkaniowych. Uciążliwości tego etapu będą krótkotrwałe, odwracalne, ustaną z chwilą zakończenia prac na danym odcinku.

Na etapie realizacji zadania wystąpią również emisje drgań i wibracji, wynikające przede wszystkim z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, gdzie wibracje są czynnikiem celowo wprowadzanym do urządzeń (zagęszczanie gruntu oraz warstw nawierzchni) oraz ręcznych narzędzi uderzeniowych. Ruch pojazdów budowlanych będzie również dodatkowym źródłem drgań. Zgodnie z KIP najbliższe budynki względem planowanej trasy drogi serwisowej, którą prowadzony będzie ruch pojazdów w czasie budowy zlokalizowane będą w odległości ok. 90 m, a względem głównej osi A4 ok. 130 m. W związku z powyższym na obecnym etapie nie przewiduje się wystąpienia znaczących oddziaływań wynikających z emisji drgań i wibracji na najbliższe budynki i tym samym konieczności przeprowadzenia inwentaryzacji stanu budynków przed i po budowie.

Prognozowane natężenie ruchu pojazdów na odcinkach A4 i DW869 w wariantach bezinwestycyjnym (odcinek A4 Dębica-Sędziszów i DW986 Ocieka Ropczyce) oraz wariantach inwestycyjnym (na odcinkach: DW986 Ostrów - Ocieka (WLOT A), DW986 Ostrów - Ropczyce (WLOT B), A4 Ostrów - Dębica (WLOT C) i A4 Ostrów - Sędziszów (WLOT D)), przyjęto na podstawie przeprowadzonych w trzech punktach pomiarowych pomiarów własnych wykonawcy, z uwzględnieniem struktury rodzajowej pojazdów. Wzrost natężenia ruchu obliczono na podstawie prognozy wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na sieci drogowej na podstawie prognoz wzrostu PKB, zgodnie z wytycznymi GDDKiA. Wielkość wskaźników wzrostu ruchu w podziale na podregiony obliczono poprzez przemnożenie prognozowanych współczynników wzrostu PKB przez odpowiedni współczynnik elastyczności, odpowiedni dla danej kategorii pojazdu.

Przewidywane natężenie ruchu w 2028 roku na wlotach do węzła wynosić będzie:

- DW 986 Ostrów - Ocieka (WLOT A) – ok. 5302 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich ok. 12,8 %,
- DW 986 Ostrów - Ropczyce (WLOT B) – ok. 4846 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich ok. 9,2 %,
- A4 Ostrów - Dębica (WLOT C) – ok. 12556 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich ok. 14,7 %,
- A4 Ostrów - Sędziszów (WLOT D) – ok. 15536 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich ok. 15,4 %.

Przewidywane natężenie ruchu w 2038 roku na wlotach do węzła wynosić będzie:

- DW 986 Ostrów - Ocieka (WLOT A) – ok. 6113 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich ok. 13,2 %,
- DW 986 Ostrów - Ropczyce (WLOT B) – ok. 5682 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich ok. 9,4 %,
- A4 Ostrów - Dębica (WLOT C) – ok. 15202 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich ok. 14,8 %,
- A4 Ostrów - Sędziszów (WLOT D) – ok. 18659 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich ok. 15,6 %.

Mapa hałasu drogowego obliczona została z wykorzystaniem oprogramowania SoundPLAN v. 8.0, dla pory dnia i pory nocy. Obliczenia wykonane zostały w siatce rastrowej o kroku 5 m na wysokości względnej $h=4$ m. Metodę obliczeniową oparto o model rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawarty w normie PN-ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej.”

W rejonie projektowanego węzła na autostradzie A4 zlokalizowane są istniejące ekrany akustyczne, będące w dobrym stanie technicznym.

W związku z budową łącznicy planowana jest likwidacja ekranu akustycznego w km ok. 546+544 – 546+641 A4, strona lewa. W lokalizacji tej nie występuje zabudowa chroniona akustycznie.

Na obecnym etapie nie przewiduje się ingerencji w pozostałe ekrany zlokalizowane w obrębie odcinka A4 na którym prowadzone będą prace. Niemniej, w przypadku stwierdzenia konieczności ich rozbiórki w trakcie budowy m.in. łącznic, po zakończeniu prac zostaną one odtworzone i posiadać będą parametry jak dotychczas istniejące ekrany (m.in. wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych, wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku, wysokość, typ).

W KIP przedstawiono analizy akustyczne wykonane dla roku 2028 (pierwszy pełny rok po oddaniu inwestycji do użytkowania) i roku 2038 (dziesięciu lat po oddaniu). Symulacje propagacji hałasu przeprowadzone wyłącznie z istniejącymi ekranami akustycznymi, planowanymi do pozostawienia, wykazały przekroczenia w receptorze B14 zlokalizowanym przy budynku mieszkaniowym jednorodzinny (Ostrów 242).

W celu ochrony tych terenów wykonane zostaną dodatkowe ekrany akustyczne w km A4 ok:

- 546+550 – 546+647 o wysokości 5,0 m, strona prawa, pochłaniający,

- 546+624 – 546+704 o wysokości 4,0 m, strona prawa, pochłaniający.

Posiadać będą one wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR min. 20 dB (klasa B2) i wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - DL min 6 dB (klasa A2). Ze względu na charakterystykę usytuowania źródła dźwięku (drogi) względem terenu i obiektów podlegających ochronie akustycznej, ww. dodatkowe ekrany zaprojektowano na tzw. "zakładkę". Projektowany ekran w km ok. 546+550 – 546+647 stanowił będzie ciągłość z ekranem pochłaniającym zlokalizowanym w km ok. 546+500 – 546+550 o wysokości 5,0 m.

Obliczenia akustyczne wykonane z uwzględnieniem planowanych dodatkowych ekranów akustycznych nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych przy budynkach chronionych akustycznie.

Ze względu na możliwe niedokładności i błędy analiz dla ustalenia wielkości emisji rozprzestrzeniania się hałasu, zasadnym jest przeprowadzenie kontrolnych pomiarów hałasu, w lokalizacjach jak w tabeli w punkcie III niniejszej decyzji. Pomiary hałasu będą wykonane zgodnie z metodyką określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 roku w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., Nr 140 poz. 824, ze zm.).

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie miała miejsce niezorganizowana emisja pyłów i gazów do powietrza powstająca w wyniku m.in.: prowadzonych prac rozbiórkowych, ziemnych, układania nawierzchni bitumicznych, spalania paliw w maszynach budowlanych wykonujących roboty ziemne i środkach transportu. Ww. emisje będą ograniczane m. in. poprzez: stosowanie sprawnego sprzętu, nakrywanie materiałów sypkich podczas ich transportu plankami, eliminowanie pracy na jałowym biegu silników spalinowych maszyn, urządzeń i środków transportu (w czasie postoju, przy przerwach w pracy) oraz unikanie koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości maszyn i urządzeń pracujących równocześnie, magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem, zraszanie wodą w okresach suchych wewnętrznych dróg dojazdowych i dróg publicznych w obszarze zamierzenia. Emisje i uciążliwości powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter przemijający, okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia ww. prac.

Przedstawiona dokumentacja zawiera m. in. obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu dla prognozy ruchu i rodzaju pojazdów w latach 2028 i 2038. Cała

trasa została podzielona na odcinki uwzględniając m. in. różne: natężenie ruchu, prędkości ruchu pojazdów. W obliczeniach analizowano zanieczyszczenia typowo komunikacyjne, m. in.: dwutlenek azotu. Załączone obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, poza pasem drogowym.

W kontekście oddziaływania skumulowanego w KIP przedstawiono inne planowane i zrealizowane zamierzenia, dla których wydano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, w buforze 500 m od przedsięwzięcia. Podczas planowania zadania brano również pod uwagę planowane lub rozbudowywane inwestycje ujęte w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrów.

W miejscu planowanego węzła drogowego, na skrzyżowaniu A4 i DW986 funkcjonuje obecnie przejazd drogowy. Drogi te są elementami o największym stopniu oddziaływania na środowisko w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia, a planowany węzeł stanowił będzie ich połączenie, co ujęto w KIP. Przeprowadzone w ramach KIP analizy przedstawiają skumulowane oddziaływanie rozbudowywanych odcinków A4 i DW896.

Projektowany węzeł zostanie obustronnie wygrodzony ogrodzeniem drogowym celem wyeliminowania zagrożenia ze strony wtargnięcia zwierząt na autostradę. Odwodnienie projektowanego węzła realizowane będzie poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni do projektowanych rowów drogowych łączących się z istniejącymi rowami wzdłuż autostrady A4.

W przedłożonej KIP rozważano trzy warianty budowy węzła drogowego – różniące się nie tylko kształtem, ale i rozmiarem ingerencji w przyległe tereny. Preferowany wariant (węzeł typu „Karo”) będzie charakteryzował się najmniejszą zajętością terenu, najmniejszym rozmiarem wycinki kolidujących drzew i krzewów, brakiem ingerencji w zinwentaryzowany lokalny szlak migracyjny płazów oraz brakiem istotnego wpływu na funkcjonalność sąsiadującego z projektowanym węzłem przejściem suchym dla małych zwierząt (obiekt w km A4 ok. 547+080). Realizacja przedsięwzięcia w preferowanym wariantcie nie spowoduje zmian w zagospodarowaniu obu stref dojsć do ww. przejścia (zachowany zostanie swobodny dostęp zwierząt do tego obiektu), zachowany zostanie współczynnik względnej ciasnoty przejścia dla tej grupy zwierząt. Planowane dodatkowe ekrany akustyczne wykonane będą jako nieprzezroczyste (pochłaniające), przez co nie będą stanowić istotnego zagrożenia w kontekście możliwego wystąpienia kolizji ptaków z ekranami. W niniejszej decyzji nałożono na Inwestora warunek zastosowania oznakowania na ekranach przezroczystych, w celu minimalizacji kolizji ptaków z ekranami, w przypadku zaistnienia konieczności modernizacji/odbudowy istniejących ekranów przezroczystych.

W ramach planowanej inwestycji planuje się wykonanie nasadzeń zadrzewień przydrożnych o funkcji krajobrazowej, kompensujących zakładaną wycinkę.

Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest w rejonie przecięcia autostrady A4 z DW986 w miejscowości Ostrów. W stanie istniejącym w miejscu przecięcia tych dróg funkcjonuje przejazd drogowy, w którym droga wojewódzka przebiega pod autostradą. Obszar projektowanego węzła od południa bezpośrednio graniczy z cmentarzem parafialnym, polami uprawnymi, pojedynczą zabudową oraz niewielkimi terenami zadrzewionymi. Po północnej stronie teren inwestycyjny sąsiaduje głównie z nieużytkami, niewielkimi zadrzewieniami, terenami łąkowymi oraz pojedynczą zabudową mieszkaniową. Na terenie tym nie występują zbiorniki wodne, najbliższy ciek (Dopływ z Wiktorca) przebiega na północ od terenu inwestycyjnego. Z uwagi na znaczną odległość inwestycji od ww. cieku wodnego, prace związane z planowanym przedsięwzięciem nie będą mieć negatywnego wpływu na jego wody.

Miejsce planowej inwestycji położone jest w terenie silnie przekształconym i poddanym już obecnie wysokiemu stopniowi antropopresji, przez co nie przedstawia większej wartości przyrodniczej (co potwierdzają wyniki przeprowadzonego na potrzeby opracowania KIP rozpoznania przyrodniczego). Na przedmiotowym terenie nie stwierdzono chronionych gatunków roślin i grzybów (w tym porostów), jak również cennych siedlisk przyrodniczych. Zinwentaryzowano natomiast chronione gatunki zwierząt, które należały do pospolitych

i szeroko rozpowszechnionych taksonów. Nie stwierdzono cennych siedlisk płazów, a inwestycja w wybranym wariantcie nie będzie ingerowała w zidentyfikowane lokalne szlaki migracyjne.

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania poza granicami powierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478). Najbliżej położonymi obszarami sieci Natura 2000 są: specjalny obszar ochrony siedlisk Dolna Wisłoka z Dopływami PLH180053 – w odległości ok. 2,7 km i obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 – ok. 9,5 km. Planowany węzeł położony będzie poza granicami głównych korytarzy ekologicznych, wyznaczonych w *Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce* (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R.W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J.M., Zalewska H., Pilot M. 2005, zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

Mając na uwadze rodzaj, rozmiar i usytuowanie przedsięwzięcia oraz wskazane warunki jego realizacji, stwierdza się, iż nie będzie ono w sposób znaczący oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na przedmioty i cele ww. obszarów Natura 2000, na ich integralność oraz spójność sieci Natura 2000, stąd nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura (oceny, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).

Nadmieniam, iż realizacja przedsięwzięcia będzie możliwa wyłącznie po uzyskaniu stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336, ze zm.) na odstąpienia od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną, jeżeli zaistniałaby konieczność naruszenia tych zakazów w związku z realizacją przedsięwzięcia. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest tożsama z zezwoleniem na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego z uwagi na jego lokalizację w miejscu skrzyżowania istniejącej drogi wojewódzkiej i autostrady oraz zaproponowane działania ochronne (w szczególności planowane nasadzenia roślinności o funkcji krajobrazowej) nie będzie w sposób negatywny oddziaływać na krajobraz.

W ramach zadania wykonana zostanie częściowa przebudowa istniejącego odwodnienia autostrady A4, w miejscu włączenia projektowanego węzła, przebudowa istniejących wpustów wraz z wylotami do rowów, budowa nowych rowów z przepustami oraz przebudowa istniejących rowów wzdłuż autostrady. Dla autostrady A4 zaprojektowano odwodnienie jak w stanie istniejącym, tj. ściek trójkątny przy krawędzi jezdni oraz rowy otwarte. System odwodnienia będzie nawiązywał do istniejących kierunków spływu wód w sąsiedztwie drogi. Dla drogi wojewódzkiej zaprojektowano odwodnienie w postaci odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, kanalizacji deszczowej oraz rowów otwartych. System odwodnienia będzie nawiązywał do istniejących kierunków spływu wód w sąsiedztwie drogi. Dla łącznic zaprojektowano wykonanie jednostronnego pochylenia poprzecznego jezdni. Droga ograniczona została ściekami, wzdłuż których projektuje się wpusty. Wszystkie wpusty będą wyposażone w osadniki. Drogi dodatkowe odwadniane będą tak jak w stanie istniejącym, tj. poprzez spływ powierzchniowy do rowów otwartych. W miejscach kolizji rowów przydrożnych z projektowanymi drogami zaprojektowano przepusty.

Projektowane rowy na węzle będą rowami szczelnymi i będą łączyły się z istniejącymi rowami zlokalizowanymi wzdłuż autostrady.

Następnie wody opadowe i roztopowe będą kierowane do istniejących szczelnych zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych zlokalizowanych w km ok. 545+470 (ZB-7) i w km ok. 545+388 (ZB-8) A4, wyposażonych w separator z osadnikiem. Ww. zbiorniki mają wg KIP pojemność wystarczającą do przyjęcia większej ilości wód opadowych lub roztopowych.

Wody ze zbiorników ZB-7 i ZB-8 kierowane są do wód Dopływu z Wiktorca z zastosowaniem regulatorów przepływu opóźniających maksymalny odpływ ze zlewni i chroniących odbiornik przed nadmiernym zrzutem. Zgodnie z dokumentacją, pojemność ww. zbiorników retencyjnych pozwala na przyjęcie dodatkowych wód opadowych lub roztopowych z terenu przedsięwzięcia bez konieczności ich rozbudowy. Z pozostałej części zlewni wody opadowe lub roztopowe będą odprowadzane do istniejących rowów drogowych strona lewa i prawa przy DW986 na dz. nr 2163/2, gmina Ostrów, obręb Ostrów.

Wg KIP stężenia substancji zanieczyszczających w wodach opadowych lub roztopowych w 2028 roku będą następujące:

- DW 986 Ostrów - Ocieka (WLOT A) przy średniodobowym natężeniu ruchu (SDR) 5302: zawiesina ogólna 67,0 mg/l, węglowodory ropopochodne 5,9 mg/l,
- DW 986 Ostrów - Ropczyce (WLOT B) przy SDR 4846: zawiesina ogólna 63,9 mg/l, węglowodory ropopochodne 5,6 mg/l,
- A4 Ostrów - Dębica (WLOT C) przy SDR 12556: zawiesina ogólna 105,8 mg/l, węglowodory ropopochodne 9,3 mg/l,
- A4 Ostrów - Sędziszów (WLOT D) przy SDR 15536: zawiesina ogólna 118,4 mg/l, węglowodory ropopochodne 10,4 mg/l.

W roku 2038 w wodach opadowych lub roztopowych analogiczne stężenia będą następujące:

- DW 986 Ostrów - Ocieka (WLOT A) przy SDR 6113: zawiesina ogólna 72,3 mg/l, węglowodory ropopochodne 6,4 mg/l,
- DW 986 Ostrów - Ropczyce (WLOT B) przy SDR 5682: zawiesina ogólna 69,5 mg/l, węglowodory ropopochodne 6,1 mg/l,
- A4 Ostrów - Dębica (WLOT C) przy SDR 15202: zawiesina ogólna 117,0 mg/l, węglowodory ropopochodne 10,3 mg/l,
- A4 Ostrów - Sędziszów (WLOT D) przy SDR 18659: zawiesina ogólna 130,4 mg/l, węglowodory ropopochodne 11,5 mg/l.

W przypadku wód opadowych lub roztopowych odprowadzanych z A4 przekroczone będą dopuszczalne zawartości zawiesiny ogólnej (100 mg/l), wskazane w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311). Wymagane będzie ich oczyszczanie przed wprowadzaniem do środowiska. Zastosowane rozwiązania – szczelne rowy, osadniki w wpustach oraz separatory przed zbiornikiem retencyjnym pozwolą na oczyszczenie wód do wymaganego poziomu przed ich wprowadzeniem do środowiska.

Wg opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Jaśle z dnia 14 sierpnia 2024 r., znak: RJ.ZZŚ.4901.68.2024.AK, zgodnie z „Ewidencją melioracji wodnych” na części obszaru planowanej inwestycji występują urządzenia melioracji wodnych - sieć drenarska. Zatem w przypadku kolizji planowanej inwestycji z urządzeniami melioracji konieczna będzie przebudowa istniejącego systemu drenarskiego w sposób zapewniający sprawne jego działanie.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) (IIaPGW), działki objęte wnioskiem zlokalizowane są w obrębie zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP):

- „Dopływ z Wiktorca” o kodzie RW20006218872, typ RW_wap (potok lub mała rzeka wyżynna na podłożu węglanowym), będącej monitorowaną, naturalną częścią wód, w złym stanie (słaby stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest:
 - umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: złagodzone wskaźniki: azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, indeks okrzemkowy (IO), makrofitowy

indeks rzeczny (MIR), makrobezkręgowce bentosowe – indeks MMI, pozostałe wskaźniki - II klasa jakości), umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, OWO, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 µS/cm), IO; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D,

- dobry stan chemiczny.

Dla ww. JCWP zostały ustanowione odstępstwa:

- odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. w trybie art. 4 ust. 4 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. EU. L. z 2000 r. Nr 327, str. 1 z późn. zm.) (dalej „RDW”), w zakresie wskaźników: fizykochemicznych – BZT5; nikiel (występowanie w wodzie),
- ustalenie mniej rygorystycznego celu środowiskowego (odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW, dla wskaźników fizykochemicznych – azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, OWO, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IO.

Zlewnia ww. JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami oraz została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj.: Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu PL.ZIPOP.1393.OCHK.179.

Zakres przedsięwzięcia proponowany obejmuje także częściowo teren zlokalizowany w obrębie zlewni jednolitej części wód powierzchniowych:

- „Brzeźnica” o kodzie RW200007218899, typ RWf_wap - Potok lub mała rzeka fliszowa o charakterze węglanowym, będącej monitorowaną, silnie zmienioną część wód, w złym stanie (słaby potencjał ekologiczny i stan chemiczny dobry), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest:
 - dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych,
 - dobry stan chemiczny.

Dla ww. JCWP zostały ustanowione odstępstwa:

- odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. w trybie art. 4 ust. 4 RDW, w zakresie wskaźników: fizykochemicznych: azot azotanowy, azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, OWO, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; biologiczne: IO,
- ze względu na planowane inwestycje spełniające przesłanki odstępstwa z art. 4 ust. 7 RDW.

Zlewnia ww. JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami oraz została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj.: Czarnorzecko-Strzyżowskiego Parku Krajobrazowego PL.ZIPOP.1393.PK.57, Strzyżowsko-Sędziszowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu PL.ZIPOP.1393.OCHK.174, Obszaru Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego PL.ZIPOP.1393.OCHK.251, obszaru Natura 2000 Dolna Wisłoka z Dopływami PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH180053.H, obszaru Natura 2000 Las nad Braciejową PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH180023.H, obszaru Natura 2000 Klonówka PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH180022.H.

Celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu

ekologicznego i stanu chemicznego, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r., poz. 1087, ze zm.).

Na podstawie art. 57 ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Celem środowiskowym dla obszarów chronionych jest osiągnięcie norm i celów wynikających z przepisów, na podstawie których te obszary chronione zostały utworzone, przepisów ustanawiających te obszary lub dotyczących tych obszarów, o ile nie zawierają one w tym zakresie odmiennych uregulowań, zgodnie z art. 61 ustawy Prawo wodne.

Czynnikiem oddziaływania na JCWP, w szczególności na „Dopływ z Wiktorca”, będzie pośrednie odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych z terenu przedsięwzięcia podczas jego eksploatacji oraz użycie środków zimowego utrzymania dróg (piasku i soli). Powyższe będzie oddziaływać na elementy fizykochemiczne, np. przewodność właściwą (chlorki) i zawartość zawiesiny ogólnej oraz hydromorfologiczne (wielkość i dynamika przepływu wody) i poprzez to pośrednio na elementy biologiczne (np. ichtiofauna – warunki bytowania ryb). Nie przewiduje się, aby ilość odprowadzanych z pasa drogowego wód opadowych wpłynęła w znaczny sposób na ilość przepływu wody w odbornikach, a oddziaływanie to zostanie dodatkowo zminimalizowane przez zastosowanie zbiorników retencyjnych. Istotna jest znaczna odległość miejsc wprowadzania wód opadowych od najbliższego cieku wodnego. Zastosowanie urządzeń oczyszczających w systemie odwodnienia drogi oraz odprowadzanie wód z drogi do urządzeń wodnych zminimalizuje oddziaływanie na biologiczne, fizykochemiczne i chemiczne elementy jakości wód. Oddziaływanie to będzie trwałe, ale nieistotne w skali JCWP.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami formy ochrony przyrody zaliczonymi w IIaPGW do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, zależnych od wód. Inwestycja jest położona w odległości ok. 0,35 km od Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszaru Chronionego Krajobrazu, a teren przedsięwzięcia znajduje się poniżej ww. obszaru, zatem wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą do cieków odprowadzających wody z tego obszaru. Obszar Natura 2000 Dolna Wisłoka z Dopływami jest położony w odległości ok. 2,7 km w linii prostej od terenu przedsięwzięcia, ale odległość pomiędzy terenem przedsięwzięcia a ww. obszarem (ujście Brzeźnicy do Wisłoki) liczona po długości cieków wodnych wyniesie ok. 13 km. Ze względu na znaczną odległość pośrednie oddziaływanie na przedmioty ochrony ww. obszaru, związane z wprowadzaniem oczyszczonych wód opadowych, poprzez zbiorniki retencyjne regulujące zwiększony odpływ z dodatkowej powierzchni szczelnej, będzie nieistotne.

Zgodnie IIaPGW, przedsięwzięcie jest zlokalizowane w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie GW2000134, monitorowanej, o dobrym stanie oraz niezagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest zachowanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego. Ww. JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych wyznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Na podstawie art. 59 ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest: zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu oraz ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami zagrożenia powodziowego oraz poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych. Ujęcie wód podziemnych na potrzeby wodociągowe w Ostrowie znajduje się w odległości ok. 690 m, natomiast ujęcie wód powierzchniowych znajduje się w kierunku południowym od terenu przedsięwzięcia na rzece Brzeźnica.

Czynnikami oddziaływania na stan jakościowy JCWPd podczas fazy realizacji będzie potencjalne zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego w wyniku prac związanych z realizacją budowy dróg i obiektów oraz infrastruktury, tj.: w wyniku magazynowania odpadów, odprowadzania ścieków lub emisji zanieczyszczonych wód opadowych lub roztopowych z zaplecza budowy lub nieprzewidzianych awarii np. wycieków paliw. Powyższe oddziaływania, w przypadku ich wystąpienia, będą miały charakter punktowy i okresowy. Uciążliwości te ustąpią wraz z zakończeniem budowy.

Podczas fazy realizacji woda używana będzie głównie na cele bytowe pracowników oraz będzie dostarczana z wodociągu lub w przypadku braku takiej możliwości beczkowozami i w opakowaniach jednostkowych. Wykorzystanie wody do celów budowlanych będzie niewielkie, ze względu na planowane dowożenie mieszanki na plac budowy w postaci gotowej. Ewentualnie powstające na etapie budowy ścieki przemysłowe będą ujmowane do szczelnego zbiornika bezodpływowego i wywożone do oczyszczalni ścieków lub doprowadzane do kanalizacji sanitarnej. Powstające ścieki bytowe będą gromadzone w przenośnych sanitariatach posiadających szczelne zbiorniki i wywożone do oczyszczalni ścieków. Podczas fazy realizacji wody opadowe z powierzchni szczelnych będą odprowadzane szczelnym systemem odwodnienia do tymczasowego zbiornika bezodpływowego lub bezpośrednio do odbiornika, po uprzednim oczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.

Wg dokumentacji grunty na terenie przedsięwzięcia są reprezentowane przez piaski oraz piaski i żwiry, w których zwierciadło wody występuje na głębokości większej niż 2 m p.p.t. Głównym poziomem użytkowym jest poziom czwartorzędowy. Na wypadek potrzeby odwodnienia wykopów budowlanych nałożono warunek nakazujący oczyszczanie wody z zawiesiny.

Podczas fazy realizacji przewidziano uszczelnienie zaplecza budowy (np. wyłożenie geomembraną), tj.: miejsc postoju maszyn, miejsc parkingowych dla pracowników, miejsc tankowania pojazdów, miejsc przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsc magazynowania odpadów niebezpiecznych. Ponadto, przewidziano wyznaczenie zaplecza budowy, bazy technicznej, bazy materiałowej, placów postojowych maszyn budowlanych i środków transportu, miejsc przechowywania odpadów i humusu poza terenami zadrzewionymi i podmokłymi, miejscami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe oraz w odległości nie mniejszej niż 20 m od brzegów cieków. Podczas prac będzie stosowany sprzęt w dobrym stanie technicznym, ponadto zaplecze budowy będzie wyposażone w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i zasięg oddziaływania, a także wymienione wyżej technologie i działania minimalizujące wpływ tego zadania inwestycyjnego na środowisko uznano, że zamierzenie nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne. Jednocześnie, zgodnie z opinią organu właściwego ds. gospodarki wodnej, tj. Dyrektora Zarządu Zlewni w Jaśle z dnia 14 sierpnia 2024 r., znak: RJ.ZZŚ.4901.68.2024.AK, przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Z uwagi na znaczne oddalenie lokalizacji przedsięwzięcia od granic 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 ooś.

Podczas realizacji zadania, jego wpływ na klimat będzie się przejawiał przez emisję gazów i pyłów do powietrza, niemniej jednak prognozowana wielkość tej emisji będzie nieznaczną. Emisja gazów cieplarnianych, w tym CO₂ na etapie budowy będzie emisją nieorganizowaną, chwilową, krótkookresową, odwracalną, przemieszczającą się wraz z frontem robót. Należy zaznaczyć, że oddziaływania te na tym etapie będą miały charakter czasowy i przemijający. W fazie eksploatacji nie przewiduje się pogorszenia oddziaływań, negatywnego wpływu na klimat lokalny i globalny. Do oświetlenia układu drogowego planuje się zastosowanie lamp, charakteryzujących się niskim zużyciem energii.

W zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziano, że zaproponowana technologia wykonania drogi pozwoli na właściwe dostosowanie przedsięwzięcia do zagrożeń będących ich następstwem. Technologia budowy jest odpowiednio zaadoptowana do prognozowanych warunków i zjawisk pogodowych. Skrócenie czasu podróży poprzez budowę nowego połączenia lokalnie wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Przedsięwzięcie dzięki zastosowanym rozwiązaniom organizacyjnym, technicznym i technologicznym, nie będzie powodować zagrożeń wystąpienia poważnej awarii i katastrofy budowlanej. Jedynym niebezpieczeństwem dla środowiska, będzie wydostanie się paliw oraz olejów do środowiska gruntowo-wodnego, z poruszających się po drodze pojazdów. Przedmiotowa droga wykonana zostanie w sposób zabezpieczający ją przed klęskami żywiołowymi, takimi jak: fale upałów, susze, pożary, nawalne deszcze i burze, katastrofalne opady śniegu, fale mrozu. Stosowana technologia podczas wykonywania prac będzie technologią typową, powszechnie wykorzystywaną w budownictwie drogowym.

Zgodnie z informacjami w KIP, przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się w kolizji z zabytkami wpisanymi do ewidencji zabytków. W granicach czasowego zajęcia terenu zlokalizowany jest ślad osadniczy – stanowisko 3 (osada), wpisany do ewidencji zabytków pod nr PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_18_AR.1213163. W miejscu tym prowadzone będą prace na sieci elektroenergetycznej, polegające na budowie nowego słupa i podwieszeniu na niego istniejącej linii napowietrznej, które zgodnie z dokumentacją nie będą ingerować w to stanowisko.

W związku z prowadzeniem częściowo przedsięwzięcia po nowym śladzie, w przypadku napotkania obiektów/przedmiotów, które mogą być zabytkiem podjęte zostaną stosowne działania: prace zostaną wstrzymane, miejsce odkrycia zabezpieczone oraz powiadomiony zostanie organ właściwy ds. ochrony zabytków. W takiej sytuacji prace ziemne prowadzone będą pod nadzorem archeologicznym.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, stosownie do zapisów art. 10 Kpa, Obwieszczeniem z dnia 11 września 2024 r., znak: WOOŚ.420.16.1.2023.JK.69, powiadomił strony postępowania o zebranych materiałach dowodowych, niezbędnym do wydania wnioskowanej decyzji środowiskowej. We wskazanym terminie żadna ze stron, nie skorzystała z możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów, na podstawie których została wydana przedmiotowa decyzja.

Przychylając się do wniosku Pełnomocnika Inwestora dostarczonego do tut. Organu w dniu 04 października 2024 r., decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 Kpa 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. Realizacja przedmiotowego układu drogowego, pozwoli m. in. na usprawnienie sieci transportowej w rejonie Ropczyc i okolic, ograniczenie ruchu tranzytowego w mieście, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, skróci czas podróży, ograniczy emisje zanieczyszczeń do powietrza i hałasu na drogach obecnie eksploatowanych oraz przyspieszy rozwój przyległych terenów. Ponadto, Inwestor, tj. Województwo Podkarpackie, reprezentowany przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie realizując cele statutowe w zakresie zarządzania siecią dróg wojewódzkich opracowuje niezbędne projekty i pozyskuje wymagane decyzje administracyjne. W interesie Inwestora jest sprawne i szybkie przygotowanie inwestycji umożliwiającej realizację kolejnych etapów realizacyjnych.

W związku z powyższym, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny i wyjątkowo ważny interes strony, organ uznał za zasadne nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

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

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

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca opis przedsięwzięcia.
2. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.
3. Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik do decyzji:

- Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora – doręczenie elektroniczne ePUAP
2. Inwestor – doręczenie elektroniczne ePUAP
3. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Ostrów, zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś – doręczenie elektroniczne ePUAP
4. Strony postępowania za pośrednictwem BIP i Tablicy ogłoszeń RDOŚ w Rzeszowie, Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35 – 001 Rzeszów

Do wiadomości:

1. Dyrektor Zarządu Zlewni w Jaśle Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ropczycach - doręczenie za pośrednictwem platformy ePUAP
3. WOOŚ; aa

Rzeszów, dnia 14 października 2024 r.

WOOŚ.420.16.1.2023.JK.79

Charakterystyka przedsięwzięcia

„Budowa węzła na skrzyżowaniu autostrady A4 z drogą wojewódzką nr 986 w miejscowości Ostrów” w gminie Ostrów, województwo podkarpackie.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie węzła na skrzyżowaniu autostrady A4 Jędrzychowice – Korczowa (A4) z drogą wojewódzką nr 986 Tuszyna – Ropczyce (DW986) w miejscowości Ostrów, pow. ropczycko-sędziszowski, woj. podkarpackie.

Przedsięwzięcie obejmuje odcinek A4 w km ok. 546+074 - 547+671, przy czym prace nawierzchniowe prowadzone będą w km ok. 546+216 - 547+497 oraz rozbudowę DW986 na odcinku w km ok. 11+512 - 11+897.

W ramach zadania planuje się m.in.:

- budowę nowego węzła drogowego w miejscowości Ostrów,
- rozbudowę A4,
- rozbudowę DW986 wraz z rozbudową infrastruktury dla pieszych i rowerów,
- rozbudowę dodatkowych jezdni,
- rozbudowę systemu odwodnienia w postaci rowów otwartych, przepustów oraz kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia,
- przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu i infrastruktury technicznej,
- montaż i wykonanie elementów/urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wycinkę i nasadzenia,
- wykonanie obiektów inżynierskich.

Planuje się budowę węzła typu WB typu „Karo”, z 4 łącznicami jednokierunkowymi. A4 składa się z dwóch jezdni, rozdzielonych pasem dzielącym z opaskami. W KIP wskazano dobry stan techniczny drogi na tym odcinku. Zakłada się poszerzenie A4 dla usytuowania pasów włączenia i wyłączenia, słupów oświetlenia, ekranów akustycznych oraz elementów organizacji ruchu. Pasy włączenia i wyłączenia przewidziano w miejscu pasa awaryjnego. DW986 zostanie rozbudowana w niezbędnym zakresie. Z uwagi na zły stan drogi wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi. Wzdłuż DW986 zaprojektowano drogę dla pieszych i rowerów oraz drogę dla pieszych. Na skrzyżowaniach łącznic węzła z DW986 zaprojektowano skrzyżowania typu rondo. Rozbudowie podlegać będą dodatkowe jezdnie znajdujące się wzdłuż autostrady. Wykonana zostanie niezbędna infrastruktura towarzysząca, w tym przebudowa sieci.

Niweleta odcinków dróg wchodzących w skład węzła dostosowana zostanie do istniejącego ukształtowania terenu. Drogi dodatkowe dowiązują się przebiegiem do dalszych odcinków swoich przebiegów.

Podstawowe parametry planowanego węzła:

A4

- klasa drogi A
- prędkość do projektowania – 120 km/h
- przekrój poprzeczny – dwujezdniowy
- liczba pasów ruchu – 2 x 2
- szerokość pasów ruchu – 3,75 m
- szerokość pasa dzielącego – 12,5 m
- szerokość pasa awaryjnego – 3 m
- szerokość pobocza ziemnego – min. 1,25 m
- kategoria ruchu – KR6

- nawierzchnia – mineralno-asfaltowa

Łącznice typu P1

- przekrój 1x1
- prędkość do projektowania – 40 km/h
- szerokość pasa ruchu – 4,5 m
- szerokość opaski – 0,5 i 1 m
- szerokość poboczy - min. 1,25 m
- kategoria ruchu – KR6
- nawierzchnia – mineralno-asfaltowa

DW986:

- przekrój 1x2
- prędkość do projektowania – 50 km/h
- szerokość pasów ruchu – 3,5 m
- szerokość drogi dla pieszych - min. 1,5 m
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów – min. 3 m
- szerokość pobocza ziemnego – min. 1,25 m
- kategoria ruchu – KR4
- nawierzchnia – mineralno-asfaltowa

Dodatkowej jezdnie:

- przekrój 1x1
- prędkość do projektowania – 30 km/h
- szerokość pasów ruchu – 3,5 m
- szerokość pobocza ziemnego – min. 1 m
- kategoria ruchu – KR2
- nawierzchnia – mineralno-asfaltowa.

W Karcie informacyjnej przedsięwzięcia przeprowadzono analizy, określono oddziaływanie i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji, zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)