

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104, art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.) w związku z art. 59 ust. 1, art. 60, art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 72 ust. 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84, art. 85 ust. 2 pkt. 2 oraz art. 173 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm. "Uoos") oraz zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Przemysława Patruś zam. ul. Dynowska 19/43 35-119 Rzeszów pełnomocnika Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich ul. T. Boya Żeleńskiego 19 a 35-105 Rzeszów zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 986 Tuszyna-Ropczyce-Wiśniowa polegającej na budowie wiaduktu drogowego w km 15+051 nad linią kolejową nr 91 Kraków Główny – Medyka wraz z rozbudową dojazdów oraz rozbiórką, budową i przebudową infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w m. Ropczyce.

s t w i e r d z a m

Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia :

I. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 986 Tuszyna-Ropczyce-Wiśniowa polegającej na budowie wiaduktu drogowego w km 15+051 nad linią kolejową nr 91 Kraków Główny – Medyka wraz z rozbudową dojazdów oraz rozbiórką, budową i przebudową infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w m. Ropczyce; pod następującymi warunkami:

1. Dla ograniczenia hałasu na etapie realizacji należy stosować tymczasowe przenośne ekrany o wysokości ok. 4 m, w sąsiedztwie zabudowy chronionej pod względem akustycznym, które będą przedstawiane wraz z przesuwanym się frontem prac.
2. Prace budowlane oraz ruch pojazdów dostawczych, związane z realizacją zamierzenia odbywać się będą wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. od 6.00 do 22.00, za wyjątkiem rozpoczętych prac, która technologia nie pozwala na ich przetwarzanie.
3. Wykonany zostanie ekran akustyczny zgodnie z danymi w poniższej tabeli:

Oznaczenie ekranu	Km ok.	Wysokość ekranu	Rodzaj ekranu/uwagi
EL1	15+276 – 13+311	3	Odbijający, przeźroczysty
EL2	15+480 – 15+495	3	Odbijający, przeźroczysty
EL3a	15+522 – 15+545	3,5	Odbijający, przeźroczysty
EL3b	15+545 – 15+558	4	Odbijający, przeźroczysty

Ekrany akustyczne wykonane z materiału charakteryzującego się minimalną klasą jednolitego wskaźnika oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych (zgodnie z PN-EN 1793-2) B3 ($\Delta L_R > 24 \text{ dB}$).

4. Na całej długości przebudowywanego układu drogowego należy zaprojektować i wykonać tzw. „cicha nawierzchnię” pozwalająca na redukcję emisji hałasu rzędu ok. 2 dB. Stan nawierzchni o lepszych niż standardowe właściwościach hałasowych, będzie na bieżąco kontrolowany pod kątem wystąpienia ewentualnych uszkodzeń mechanicznych, a w przypadku ich wystąpienia, wady te będą niezwłocznie usuwane.
5. Na ekranach akustycznych, należy umieścić znaki graficzne w postaci czarnych pionowych

- pasów o szerokości ok. 2 cm rozstawionych w odległości do 10 cm lub czarnych poziomych pasów o szerokości ok. 2 mm rozstawionych w odległości ok. 30 mm.
6. Przed rozpoczęciem prac budowlanych oraz ich zakończeniu, wykonana zostanie inwentaryzacja stanu technicznego (fotograficzna i opisowa) obiektów budowlanych na terenach przyległych.
 7. Przedsięwzięcie wymaga wykonania, od 1 roku od oddania drogi do użytkowania, kontrolnych pomiarów, szczególnie w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań. Sprawozdanie z pomiarów przedstawione zostanie właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie najpóźniej do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Pomiary poziomu hałasu należy przeprowadzić na granicy terenów chronionych pod względem akustycznym zlokalizowanych w najbliższej odległości od analizowanego układu drogowego, tj. w lokalizacjach jak w tabeli niżej:

Rodzaj zabudowy	Adres	Nr ew. działki	Obręb
MN	Ostrów 632A	2053/4	
MN	Ostrów 640	2044/1	
MN	R-ce Dworcowa 27	117/6	
MN	R-ce Dworcowa 25	135/2	
MN	R-ce Kolejowa 27E	117/15	
MN	R-ce Dworcowa 25A	134/1	
RM	R-ce Robotnicza 9	141/2	
MN	R-ce Kolejowa 42A	132/5, 142/2	
MN	R-ce Kolejowa 42	142/5	

8. Wycinka drzew i krzewów powinna wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i zostanie przeprowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku zaistnienia konieczności dokonania tych prac w ww. okresie lęgowym, możliwe jest ich wykonanie jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć maksymalnie do 3 dni przed terminem realizacji prac przygotowawczych), iż teren nie jest wykorzystywany przez ptaki jako miejsce gniazdowania, jak również, wykonywanie tych prac nie będzie stanowiło zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wymienione prace należy wstrzymać do momentu opuszczenia terenu przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
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:
 - pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez ich owinięcie matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach 1,7 x 1,5 m), a następnie ich oszalowanie deskami do wysokości 1,5 – 2,0 m (w zależności od wysokości drzewa);
 - grupy drzew/krzewów wygrodzić płotem o min. Wysokości 1,5 m, w sposób umożliwiający uszkodzenie pni; powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor w wielkości 1-2 m;
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami;
 - przycinanie korzeni należy prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest

rwaniu i miażdżeniu systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statystykę drzewa;

- w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni należy podjąć działania ochronne: uszkodzone korzenie należy przyciąć pod kątem prostym, dokonując cicia 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 uszkodzenia ran poprzecznych – gałąź należy przyciąć „na obrączkę”; ran nie należy powlekać impregnatami i preparatami różnego rodzaju – jest to nieskuteczne i szkodliwe; dopuszczalnym nietoksycznym środkiem, którym można zabezpieczyć odkrytą miazgę 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 (torfową).

- pozostawienie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawienie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godzin;

- do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą; podobnie w okresie zimowym należy zabezpieczać odsłonięte korzenie przed przemarzaniem za pomocą mat, koców lub warstwy torfu oszalowanego deskami;

- 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;

- 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;

- w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach;

10. Po zakończeniu robót zostanie wykonany demontaż zabezpieczeń drzew/krzewów.

11. Znajdujące się na terenie budowy wykopy (w tym liniowe), studzienki, drenaże odwadniające i inne potencjalne pułapki ekologiczne, do których mogą wpadać płazy i inne małe zwierzęta należy zabezpieczyć w taki sposób, aby uniemożliwić zwierzętom dostanie się do nich (np. poprzez stosowanie szczelnych przykryć, wygrodzeń z siatek lub folii) lub też zastosować rozwiązania uniemożliwiające samodzielne wydostanie się z nich (np. pochylnie, pozostawiane wypłaszczenia jednej ze ścian). Miejsca takie będą systematycznie kontrolowane, a ewentualnie znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta niezwłocznie uwalniane i przenoszone w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska.

II. Wskazania do projektu budowlanego:

1. Uwzględnić ww. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych i zasobów naturalnych.

III. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 22.01.2021 r. na wniosek Przemysława Patruś zam. ul. Dynowska 19/43 35-119 Rzeszów pełnomocnika Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich ul. T. Boya Żeleńskiego 19 a

35-105 Rzeszów zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 986 Tuszyna-Ropczyce-Wiśniowa polegającej na budowie wiaduktu drogowego w km 15+051 nad linią kolejową nr 91 Kraków Główny – Medyka wraz z rozbudową dojazdów oraz rozbiórką, budową i przebudową infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w m. Ropczyce.

Wniosek został prawidłowo skompletowany zgodnie z art. 74 ust. 1 ww. ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Do wniosku dołączono wymagane prawem dokumenty.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283ze zm.) w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2020 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”, jako przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może zostać stwierdzony.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ww. ustawy obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji. Stosownie zaś do art. 64 ust. 1 przedmiotowej ustawy postanowienie, wydaje się po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Jaśle.

W tym celu wystąpiono do organów opiniujących z zapytaniem o stwierdzenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla danego przedsięwzięcia.

W toku postępowania uzyskano opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ropczycach z dnia 04.03.2021 r. (data wpływu 05.03.2021 r.) znak PSNZ.4540.4.4.2021, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 01.06.2021 r. (data wpływu 02.06.2021 r.) znak WOOŚ.4240.16.1.2021.NH.7 oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Jaśle z dnia 28.04.2021 r. (wpływ 04.05.2021 r.) znak. RZ.ZZŚ.2.435.21.2021.ASz postanawiające zwolnić z przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z powyższym, stosownie do art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm. "Uooś") dla planowanego przedsięwzięcia wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W trakcie przeprowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia nie wpłynęły uwagi i wnioski od żadnej ze stron.

W postępowaniu wykorzystano zgromadzony materiał dowodowy w sprawie, w tym:

1. informację o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, sporządzoną zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm. "Uooś").
2. stanowiska organów opiniujących oraz materiały zgromadzone w sprawie

Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla danego przedsięwzięcia został przeprowadzony na podstawie analizy wniosku i karty informacyjnej, wzięto pod uwagę również opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Jaśle, a w szczególności na podstawie uwarunkowań wynikających z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm. "Uooś") tj :

I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

1. Skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemne proporcje.

Planowana inwestycja polegająca na rozbudowie ok. 1,23 km drogi wojewódzkiej nr 986 na odcinku od km ok. 14+414,91 do ok. km 15+652,41 będzie zlokalizowana na terenie miejscowości Ropczyce, w gminie Ropczyce, w powiecie ropczycko-sędziszowskim, województwie podkarpackim. Inwestycja, oprócz budowy jezdni drogi wojewódzkiej nr 986 po nowym śladzie na wschód od drogi istniejącej, będzie również obejmowała:

- budowę wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 986, będzie to obiekt o konstrukcji zespolonej stalowo – betonowej i strunobetonowej o układzie belki ciągłej wieloprzęsłowej oraz układzie ramowym; zgodnie z decyzją nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe - wiadukt objęty przedmiotową inwestycją częściowo zlokalizowany jest na terenach zamkniętych PKP,
- budowę obustronnych ścieżek pieszo-rowerowych o szerokości użytkowej 3,0 m,
- budowę zjazdów publicznych oraz odcinków drogi serwisowej,
- budowę odwodnienia drogi za pomocą: o istniejących i projektowanych rowów przydrożnych; o istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej,
- przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu,
- rozbiórkę 1 budynku firmowego – po stronie południowo-wschodniej,
- rozbiórkę 1 budynku mieszkalnego – po stronie północno-wschodniej,
- budowę odcinków kanalizacji deszczowej,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę oświetlenia drogowego,
- rozbiórkę istniejącego wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 986.

Długość przedmiotowej inwestycji wyniesie ok. 1,23 km.

Sąsiedztwo terenu inwestycji stanowią ze wszystkich stron tereny wykorzystywane rolniczo oraz nieużytki rolne wraz z rozproszoną zabudową zagrodową. Ponadto pod istniejącym wiaduktem przebiega linia kolejowa nr 91 Kraków Główny – Medyka.

Teren planowanej inwestycji nie jest objęty miejscowym zagospodarowaniem przestrzennego. Cały obszar terenu inwestycji objęty został Uchwałą Nr LI/502/18 Rady Miejskiej w Ropczycach z dnia 27 kwietnia 2018r. w sprawie uchwalenia VI. zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Ropczyce. Zgodnie z ww. studium teren przedmiotowej inwestycji został oznaczony jako Drogi/ulice główne - istniejące. Przedmiotowa inwestycja wpisuje się swoją funkcją w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Ropczyce.

Odcinek istniejącej drogi wojewódzkiej nr 986, będący przedmiotem niniejszego opracowania, posiada:

- nawierzchnię bitumiczną,
- szerokość jezdni wynosi od 6 do 8,7 m,
- chodnik (jednostronny na większości rozbudowywanego odcinka).

W miejscu inwestycji w nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 986 występują spękania siatkowe, koleiny do 3 cm, pęknięcia podłużne w osi, wyluszczenia. Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 986 położony jest na terenie zabudowanym w miejscowości Ropczyce od km 14+414,91 do km 15+652,41. Sąsiedztwo terenu inwestycji stanowią ze wszystkich stron tereny wykorzystywane rolniczo oraz nieużytki rolne wraz z rozproszoną zabudową zagrodową. Ponadto pod istniejącym wiaduktem

przebiega linia kolejowa nr 91 Kraków Główny – Medyka. Szerokość pasa drogowego w stanie istniejącym jest zmienna i wynosi od 20 m do 70 m.

Planowany do rozbudowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 986 koliduje z następującymi napowietrznymi i podziemnymi sieciami uzbrojenia terenu:

- ciepłociągi;
- wodociągi;
- sieć elektroenergetyczna;
- sieć telekomunikacyjna;
- sieć kanalizacyjna;
- urządzenia sterowania ruchem kolejowym;
- trakcji kolejowej.

Na rozbudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 986 nie występują skrzyżowania z drogami publicznymi. Rozbudowywany odcinek DW 986 koliduje z drogą powiatową nr 1361R (ul. Dworcowa w Ropczycach), przy czym droga ta biegnie pod istniejącym wiaduktem, na poziomie istniejącej magistrali kolejowej. Ponadto w ciągu drogi zlokalizowane są zjazdy indywidualne na posesje oraz zjazdy publiczne.

Przedmiotowa inwestycja ma na celu zapewnienie właściwej obsługi ruchu pojazdów samochodowych, ruchu pieszych i rowerzystów, a także poprawę bezpieczeństwa na przedmiotowym odcinku drogi.

Przedmiotowa inwestycja będzie obejmowała przebieg trasy po nowym śladzie, na wschód od drogi istniejącej. Przekrój uliczny projektowanego odcinka rozbudowy zawiera jedną jezdnię o szerokości 7,0m. Zaprojektowano obustronną ścieżkę pieszo-rowerową o szerokości użytkowej 3,0 m, oddzieloną od jezdni pasem zieleni o szerokości 1,0m. Ruch pojazdów podczas budowy odbywał się będzie po drodze istniejącej.

Skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu:

Powierzchnia jezdni DW 986 7 936 m²

Powierzchnia ścieżki rowerowej z dopuszczonym ruchem pieszych przy DW 986 5 580 m²

Powierzchnia pozostałych dróg (drogi serwisowe, zjazdy) 2 896 m²

Powierzchnia wiaduktu kolejowego 1 722 m²

W ramach inwestycji planowana jest również przebudowa fragmentów ciepłociągów, wodociągów, sieci elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, kanalizacyjnej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym lub trakcji kolejowej. Przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni, podłoże gruntowe musi spełniać wymagania podane w normie PN-S-02205 (1998r) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania.

Na obecnym etapie realizacji inwestycji nie ustalono konkretnych lokalizacji zapleczy budowy i placów składowych. Zaplecza budowy oraz place składowe będą lokalizowane w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej. Jako preferowane miejsca lokalizacji zaplecza budowy oraz placów składowych wybierane będą tereny już zagospodarowane. Jako teren zaplecza budowy można rozważyć tereny przemysłowe zlokalizowane w pobliżu linii kolejowej lub teren kolejowy po stronie północno-wschodnim.

Poniżej przedstawiono parametry techniczne projektowanej trasy głównej (DW986):

- klasa drogi - główna (G)
- kategoria obciążenia ruchem - KR4
- nośność konstrukcji nawierzchni – 115 kN/oś
- prędkości projektowa V_p = 50 km/h
- droga: jednojezdniowa, dwukierunkowa o szerokości jezdni 7,0 m,
- szerokość ścieżki rowerowej z dopuszczonym ruchem pieszych – 3,0 m (ścieżki obustronne).

Spadki podłużne analizowanego odcinka DW nr 986 będą mieściły się w granicach do 5%. Spadek poprzeczny jezdni zaprojektowano jako dwustronny (daszkowy) o nachyleniu 2%. Wzdłuż rozbudowywanego odcinka drogi DW 986 zaplanowano obustronną ścieżkę pieszo-rowerową o szerokości 3,0 m, oddzieloną od jezdni pasem zieleni o szerokości min 1,0m.

Wierzchnią warstwę konstrukcji nawierzchni DW 986 stanowić będzie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, SMA lub BBTM.

Na odcinku objętym opracowaniem nie projektuje się skrzyżowań z innymi drogami publicznymi. Projektowana rozbudowa drogi wojewódzkiej krzyżuje się z istniejącą drogą powiatową nr 1361R (ul. Dworcowa). To skrzyżowanie jest skrzyżowaniem dwupoziomowym wykorzystującym projektowany wiadukt do przeprowadzenia drogi wojewódzkiej nad drogą powiatową.

W ramach niniejszej inwestycji, wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi wykonana zostanie obustronna ścieżka pieszo-rowerowa o szerokości 3,0 m. Wierzchnią warstwę konstrukcji nawierzchni ścieżki pieszo-rowerowej będzie stanowić beton asfaltowy (na długości dojazdów) oraz nawierzchnia poliuretanowo – epoksydowa (na długości wiaduktu).

W ramach niniejszej inwestycji przewiduje się wykonanie zjazdów publicznych, zjazdów indywidualnych oraz wjazdów i wyjazdów na i z dodatkowych jezdni drogi wojewódzkiej służących do obsługi terenów przyległych.

Zieleńce zostaną wykonane z ziemi urodzajnej oraz ziemi kompostowej wraz z dodatkiem niezbędnych nawozów mineralnych. Do wysiewu będą stosowane mieszanki gotowych certyfikowanych nasion traw. W ramach inwestycji niezbędne jest usunięcie 234 drzew oraz 1,22 ha krzewów.

Drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki zlokalizowane są głównie na istniejących nasypach drogowych. W ramach inwestycji nie przewiduje się wykonywania nasadzeń drzew i krzewów.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbiórkę następujących obiektów budowlanych:

- istniejący wiadukt drogowy w ciągu drogi wojewódzkiej DW 986 (po wybudowaniu nowego obiektu);
- budynek firmy zlokalizowany na działce nr 117/2 obr. Ropczyce - Miasto;
- budynek jednorodzinny na działce nr 1762/9 obr. Ropczyce - Pietrzejowa;
- sieci uzbrojenia terenu podlegające przebudowie/rozbudowie;
- istniejące nasypy drogowe;
- istniejąca konstrukcja drogi na dojazdach do istniejącego wiaduktu.

Inwestor pismami znak PZDW-WDT/6011/986-23/654/20 z dn. 06.10.2020r oraz

PZDW-WDT/6011/986-23/655/20 z dn. 06.10.2020r. poinformował właścicieli budynków zlokalizowanych na działkach nr 117/2 obręb 0001 Ropczyce oraz 1762/9 obręb 0007_Ropczyce-Pietrzejowa, iż w związku z realizacją przedmiotowego zadania konieczna będzie rozbiórka budynków zlokalizowanych na tych działkach oraz wykup części lub całości tych działek. Wystąpienia powyższe nie spotkały się do dnia dzisiejszego odpowiedzi w formie pisemnej (właściciele nieruchomości 1762/9 obręb 0007_Ropczyce-Pietrzejowa kontaktowali się telefonicznie w sprawie doprecyzowania informacji w sprawie zakresu inwestycji).

W celu zapewnienia możliwości poruszania się osobom niepełnosprawnym przewidziano do wykonania:

- chodniki dla pieszych;
- ścieżkę rowerową z możliwością korzystania przez pieszych.

W celu zapewnienia możliwości komunikacji pomiędzy istniejącą ul. Dworcową zlokalizowaną pod wiaduktem z projektowaną drogą wojewódzką przewidziano wykonanie pochylni ścieżki rowerowej z możliwością korzystania przez pieszych zlokalizowanej wzdłuż nasypu drogowego po stronie południowo-zachodniej.

2. Powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W zakresie inwestycji (na końcu i na początku zakresu objętego opracowaniem) na podstawie odrębnych umów realizowane są dwie odrębne prace projektowe dla zadań:

1. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 986 Tuszyn-Ropczyce-Wiśniowa polegająca na budowie mostu w km 13+765, na rzece Wielopolka wraz z rozbudową dojazdów, oraz rozbiórką, budową i przebudową infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w m. Ostrów”.
2. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 986 Tuszyn-Ropczyce-Wiśniowa od km 14+058 do km ok. 14+455 wraz z rozbiórką, budową i przebudową infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych.

Zadania realizowane są w ciągu jednej drogi wojewódzkiej 986, dlatego nie przewiduje się skumulowania oddziaływań planowanego przedsięwzięcia i realizowanej inwestycji.

3. Wykorzystanie zasobów naturalnych.

Przewidywany pobór wody oraz energii w fazie realizacji przedsięwzięcia zostanie określony w dalszym etapie projektowania i uzgodniony z administratorami sieci. Roboty ziemne będą obejmować przede wszystkim przebudowę odcinków nasypów w obrębie budowanego mostu oraz wykonanie i rozbiórkę nasypów dla celów tymczasowych dróg i robót technologicznych na czas robót. Podczas realizacji wykorzystywane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Zostaną wykorzystane tu materiały kruszywowe na bazie naturalnych kruszyw mineralnych, nie powodujących skutków ubocznych dla środowiska.

Szczegółowe ilości materiałów konstrukcyjnych do przebudowy mostu i dojazdów (kruszywa łamanego, betonu asfaltowego, mieszanki mineralno-bitumicznej oraz innych), zostaną określone w dalszych fazach projektowania. Wstępnie oszacowano następujące ilości podstawowych materiałów:

- beton asfaltowy ok. 350 t
- kruszywo łamane na przebudowę dojazdów ok. 300 m³
- grunt nasypowy ok 2 000m³
- beton na konstrukcję mostu ok. 100 m³
- stal zbrojeniowa ok. 70 t

Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej budowy w odniesieniu do działań na terenie budowy będzie porównywalna od innych tego typu przedsięwzięć wykonywanych w technologii tradycyjnej. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze stosunkowo małej skali inwestycji.

4. Emisja i występowanie innych uciążliwości.

- ścieki socjalno – bytowe

Podczas realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe zbierane będą w szczelnych zbiornikach przenośnych toalet (dostarczonych na teren budowy przez firmę zewnętrzną), skąd będą odbierane przez wyspecjalizowane firmy asenizacyjne i wywożone do komunalnej oczyszczalni ścieków.

- ścieki technologiczne

Ścieki technologiczne nie będą występować.

- odpady

Faza realizacji.

Podczas realizacji inwestycji będą powstawały odpady typowe dla prac budowlanych oraz odpady komunalne związane z potrzebami bytowymi pracowników budowlanych. W tabeli poniżej podano rodzaje, kody, przewidywane ilości oraz przewidywany sposób zagospodarowania odpadów, które powstaną na etapie budowy. Postępowanie z odpadami będzie prowadzone zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tj. Dz.U. 2020 poz. 797 z późn. zm.). Gospodarowanie odpadami

komunalnymi będzie prowadzone zgodnie rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 29 grudnia 2016r. w sprawie szczegółowego sposobu selektywnego zbierania wybranych frakcji odpadów (t.j. Dz.U. 2019 poz. 2028).

Odpady będą wytwarzane przez firmę prowadzącą proces budowy, firma ta będzie przekazywała odpady innemu podmiotowi zewnętrznemu, posiadającemu niezbędne zezwolenia, w celu dalszego zagospodarowania. Preferowanym sposobem zagospodarowania będzie proces odzysku. Na terenie inwestycji odpady będą przechowywane selektywnie w wyznaczonym do tego celu miejscu, w opakowaniach zapewniających bezpieczeństwo środowiska wodno-gruntowego. Powstające w trakcie realizacji inwestycji masy ziemne zostaną wykorzystywane na terenie budowy do niwelacji terenu, ewentualna pozostała część usuniętego gruntu zostanie przekazana jako odpad wyspecjalizowanej firmie, posiadającej odpowiednie zezwolenia, do dalszego zagospodarowania.

Faza użytkowania.

W tabeli poniżej przedstawiono odpady oraz ich szacunkowe ilości, które powstaną podczas normalnego użytkowania inwestycji.

Rodzaje i ilości odpadów w trakcie eksploatacji inwestycji.

20 03 03 Odpady z czyszczenia ulic i placów 0,5 D5

20 03 06 Odpady ze studzienek kanalizacyjnych 0,7 R12

13 05 08* Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach 0,02 R12

Wytworzone odpady będą przekazywane firmom zewnętrznym posiadającym niezbędne zezwolenia do ich dalszego zagospodarowania. Z uwagi na niewielką ilość odpadów powstających podczas użytkowania inwestycji, a także z uwagi na sposób ich zagospodarowania, odpady te nie będą miały wpływu na glebę i ziemię, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, zdrowie ludzi oraz zwierzęta.

- emisja zanieczyszczeń do powietrza

Faza realizacji.

Podczas realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie pochodziła głównie od pojazdów spalinowych poruszających się po terenie inwestycji. Będzie to emisja o charakterze krótkoterminowym i o niewielkim znaczeniu. Ponadto, ruch w obrębie prac drogowych będzie znacznie niższy niż podczas dotychczasowego użytkowania poszczególnych odcinków przebudowywanej trasy.

Faza użytkowania.

Podczas użytkowania projektowanej drogi emitowane będą zanieczyszczenia powstające na skutek spalania paliwa w silnikach poruszających się po niej pojazdów. W trakcie poruszania się po drodze pojazdów będą emitowane takie substancje jak tlenek węgla, benzen, tlenki azotu, tlenki siarki, pyły, ołów, węglowodory alifatyczne i aromatyczne i inne.

Tło zanieczyszczeń zostało zamieszczone w załączniku nr 7. Dla pozostałych substancji tło zanieczyszczeń określono na poziomie 10% wartości stężeń zanieczyszczeń, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87) i Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031).

Zgodnie z obowiązującymi rozwiązaniami prawnymi, kryteria oceny oddziaływania substancji na środowisko odniesione są do wartości częstości przekraczania wartości progowych stężeń – stężenia obliczone wg zalecanej metodyki w receptorach znajdujących się poza terenem inwestycji, posiadającego instalacje emitujące do powietrza substancje wyszczególnione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87).

Wartość odniesienia substancji w powietrzu lub dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu uważa się za dotrzymane, jeżeli częstość przekraczania wartości D1 przez stężenia uśrednione dla 1 godziny jest nie większa niż 0,274% czasu w roku w przypadku dwutlenku siarki, a 0,2% czasu w roku dla pozostałych substancji.

Do oceny stanu istniejącego i prognozowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, emitowanych przez pojazdy poruszające się po trasach w obrębie granic pasów drogowych, wraz z graficzną prezentacją wyników obliczeń, zastosowano program Operat FB, autorstwa mgr inż. R. Samocia, oparty o algorytmy opisane w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87) oraz zgodnie z metodą CALINE 3. Program pozwala na wykonanie pełnego zakresu obliczeń stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w tym między innymi:

- obliczenie stężeń 1-godzinnych,
- jednoczesne obliczanie częstości przekraczania dopuszczalnych stężeń 1-godzinnych
- bliczanie procentowych udziałów emitorów i tła w stężeniach zanieczyszczeń gazowych i opadzie pyłu,
- rozmieszczenie punktów obliczeniowych w siatce prostokątnej lub na osi liczbowej o zadanym kierunku,
- obliczenie stężeń maksymalnych i średniorocznych oraz warunków ich występowania dla źródeł punktowych, liniowych i powierzchniowych.

Przyjęto zakres obliczeń zgodny z referencyjnymi metodykami modelowania poziomów substancji w powietrzu, określonymi w załączniku 3 do ww. rozporządzenia. Dla źródła emisji obliczenia wykonuje się dla wszystkich kierunków wiatru (o położeniach stopniowanych co najwyżej o 2 stopnie), prędkości wiatru, stanów równowagi i wszystkich emitorów. W obliczeniach rozprzestrzeniania substancji wykorzystano trójwymiarową roczną różę wiatrów dla 12 kierunków i 11 prędkości wiatru, w której uwzględniono 6 stanów termiczno-dynamicznej równowagi atmosfery dla najbliższej położonej stacji meteorologicznej w Rzeszowie.

Tło zanieczyszczeń zostało zamieszczone w załączniku nr 7. Dla pozostałych substancji tło zanieczyszczeń określono na poziomie 10% wartości stężeń zanieczyszczeń, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87) i Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031).

Zgodnie z obowiązującymi rozwiązaniami prawnymi, kryteria oceny oddziaływania substancji na środowisko odniesione są do wartości częstości przekraczania wartości progowych stężeń - stężenia obliczone wg zalecanej metodyki w receptorach znajdujących się poza terenem inwestycji, posiadającego instalacje emitujące do powietrza substancje wyszczególnione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87).

Wartość odniesienia substancji w powietrzu lub dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu uważa się za dotrzymane, jeżeli częstość przekraczania wartości D1 przez stężenia uśrednione dla 1 godziny jest nie większa niż 0,274% czasu w roku w przypadku dwutlenku siarki, a 0,2% czasu w roku dla pozostałych substancji.

W ramach niniejszego opracowania przedstawiono wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, oraz parametry fizyczne emitorów (wysokość, długość, prędkość i temperaturę gazów wylotowych).

W oparciu o ww. dane oraz poziom tła zanieczyszczeń, przeprowadzono obliczenia:

- stężeń 1-godzinnych i częstości przekroczeń,
- rozkładu maksymalnych stężeń chwilowych i średniorocznych substancji w sieci receptorów na poziomie ziemi.

Na całym obszarze, na którym dokonuje się obliczeń, obliczono w sieci obliczeniowej rozkład maksymalnych stężeń substancji w powietrzu, uśrednionych dla 1 godziny, poziomie ziemi. rozkład maksymalnych stężeń substancji w powietrzu, uśrednionych dla 1 godziny, z uwzględnieniem statystyki warunków meteorologicznych, aby sprawdzić, czy w każdym punkcie na powierzchni terenu został spełniony warunek.

- hałas

Faza realizacji.

Podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu związana z pracą maszyn budowlanych oraz poruszaniem się po terenie inwestycji pojazdów silnikowych. Przewiduje się prace następujących maszyn i pojazdów:

- walce,
- koparki,
- dźwigi budowlane,
- maszyny do zagęszczania,
- spycharki,
- ładowarki,
- żurawie samojezdne,
- agregaty prądotwórcze i spawalnicze,
- agregaty sprężarkowe,
- samochody,
- frezarki,
- rozkładarka mas bitumicznych,
- szczotka mechaniczna,
- urządzenia do montażu konstrukcji obiektów inżynierskich.

Wszelkie prace budowlane będą prowadzone głównie w porze dnia, stąd hałas również będzie emitowany o tej porze. W wyjątkowych sytuacjach, gdy technologia prowadzonych prac nie będzie pozwalała na ich przerwanie, prace będą prowadzone także w porze nocnej. Stosowane podczas realizacji inwestycji maszyny i urządzenia będą sprawne technicznie.

Czas pracy w/w urządzeń będzie różny w zależności od etapu realizacji procesu budowlanego. W trakcie realizacji inwestycji na przedmiotowym obszarze zostanie zwiększony ruch samochodów ciężarowych związany z koniecznością dowozu materiałów budowlanych, co też będzie się wiązało z chwilowym pogorszeniem jakości klimatu akustycznego.

Faza użytkowania.

Analizę akustyczną określającą oddziaływanie od rozpatrywanego układu komunikacyjnego wykonano metodą symulacji korzystając z programu komputerowego: SoundPLAN Essential wersja 4.0. Program wykonuje obliczenia zgodnie z:

- Polską Normą: PN-ISO 9613-2:2002 [1] – Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania.
- francuską krajową metodę obliczeń "NMPB-Routes – 96", zaleconej krajom członkowskim Unii Europejskiej do stosowania przy obliczaniu propagacji emisji hałasu drogowego Dyrektywą UE 2002/49/EC z dn. 25 czerwca 2002r Algorytm poszukiwania tras propagacji fali akustycznej pomiędzy źródłem a odbiorcą oparty jest na założeniu liniowego źródła hałasu. Odpowiada ono poszczególnym jezdniom ruchu, których moc akustyczna jest definiowana w odniesieniu do jednostki długości. W celu wykonania prognoz hałasu, metoda NMPB-Routes-96 wymaga wprowadzenia szeregu danych dotyczących zarówno parametrów techniczno-ruchowych jak i czynników lokalizacyjnych. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu istniejącego lub projektowanego odcinka drogi, a wyniki obliczeń z uwzględnieniem przeciętnego błędu (± 1.5 dB) można bezpośrednio odnosić do wartości dopuszczalnych dla danego rodzaju terenu i zabudowy.

Ponadto ze względu na bliskie usytuowanie linii kolejowej nr 91 względem przedmiotowego odcinkach DW 986, w obliczeniach rozprzestrzeniania się hałasu uwzględniono oddziaływanie skumulowane drogi wojewódzkiej oraz linii kolejowej. W tym celu posłużono się niderlandzką krajową metodą obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych opublikowaną w „Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96. Ministerie Volkshuisvesting. Ruimtelijke Ordeningen Milieubeheer, 20 listopada 1996” (RMR 2002) zalecaną do stosowania w Państwach Członkowskich w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej

się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. Urz. WE L 189 z 18.07.2002r. rozdz. 15, t. 7).

W celu wykonania modelowania propagacji hałasu od przedmiotowego układu drogowego przyjęto następujące założenia:

- w obliczeniach użyto dwóch kategorii pojazdów: pojazdy lekkie (mniej niż 3,5 tony masy pojazdu), do których zaliczono samochody osobowe i dostawcze oraz pojazdy ciężkie (masa równa lub większa od 3,5 tony), do których zaliczono samochody ciężarowe, samochody ciężarowe z przyczepą, autobusy;
 - średnią prędkość pojazdów: zarówno dla pojazdów lekkich jak i ciężkich przyjęto prędkość 50 km/h w porze dnia i 50 km/h w porze nocy;
 - obliczenia wykonano w siatce: 5 x 5 m;
 - punkty oceny zlokalizowano na wysokości 4 m nad poziomem terenu;
 - obliczenia przeprowadzono dla temperatury powietrza 10°C i wilgotności 70%;
 - do programu obliczeniowego wprowadzono budynki znajdujące się w pierwszej linii zabudowy względem planowanego przebiegu drogi;
 - w obliczeniach uwzględniono rzeźbę terenu w otoczeniu układu drogowego wraz z zaprojektowanym korpusem drogowym na podstawie numerycznego modelu terenu (NMT);
 - punkty recepcyjne zlokalizowano przy budynkach chronionych akustycznie, w odległości ok. 1 m od elewacji najbardziej narażonej na hałas; pomiary w punktach recepcyjnych przeprowadzono na wysokości: 1,5 m nad poziomem terenu – w przypadku budynków jednokondygnacyjnych oraz 1,5 m i 4,0 m nad poziomem terenu – w przypadku budynków dwukondygnacyjnych. Jest to średnia wysokość w świetle okna na parterze i pierwszej kondygnacji budynku. Lokalizację punktów recepcyjnych przyjęto zgodnie z kryteriami zawartymi w Załączniku Nr 3 do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. nr 140, poz. 824 z późn. zm.);
 - w programie obliczeniowym odznaczono opcję odbicia fali dźwiękowej od elewacji budynku;
 - obliczenia wykonano dla dwóch horyzontów czasowych: 2022 r. (rok po oddaniu drogi do użytku) i 2032 (10 lat później);
 - do obliczeń przyjęto następujące dane odnośnie prognozy ruchu na przedmiotowym odcinku DW 986: Ponadto jako dane wejściowe do programu dotyczące linii kolejowej wprowadzono:
 - kategorię pociągu – na przedmiotowym odcinku będą jeździły pociągi kategorii 8: pociągi InterCity oraz pociągi osobowe z hamulcami tarczowymi oraz pociągi kategorii 4: pociągi towarowe z hamulcami klockowymi;
 - typ toru – tory kolejowe z pojedynczym lub podwójnym podkładem (beton) na podsypce;
 - złączenia torów – zwrotnica i rozjazdy z łączeniami (2 na 100 m);
 - vc [km/h] – średnią prędkość pociągów pasażerskich i towarowych bez hamowania – przyjęto 90 km/h;
 - pr [%] – procentowy udział pojazdów z aktywnym hamulcem – przyjęto 50%;
 - vr, c [km/h] – średnią prędkość hamujących pojazdów kolejowych – przyjęto 40 km/h;
 - N(d) – ilość pojazdów w czasie dziennym (6:00 – 22:00) – 33 pociągów pasażerskie (kategoria 8), 9 pociągów towarowych (kategoria 4);
 - N(n) – ilość pojazdów w czasie nocnym (22:00 – 6:00) – 11 pociągów pasażerskich (kategoria 8), 3 pociągi towarowe (kategoria 4). Dane dotyczące natężenia ruchu pociągów na linii kolejowej nr 91 przyjęto na podstawie danych udostępnionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie w piśmie z dn. 19 października 2020 r. (załącznik nr 6). Udział procentowy ruchu nocnego w ruchu dobowym przyjęto na poziomie 25%.
- W pierwszej kolejności przeprowadzono wstępne obliczenia bez zastosowania jakichkolwiek środków technicznych w celu minimalizowania oddziaływania akustycznego.
- Wyniki przeprowadzonych obliczeń w postaci map akustycznych oraz zestawienie prognozowanych poziomów hałasu w punktach recepcyjnych przedstawiono w:
- załączniku nr 7 – dla ruchu prognozowanego na rok 2022,
 - załączniku nr 8 – dla ruchu prognozowanego na rok 2032.

Ze względu na fakt, iż wstępna analiza wykazała wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla trzech budynków mieszkalnych położonych na działkach nr ewid. 134/1, 132/5 i

142/2, 142/5 obr. Ropczyce, zastosowano zabezpieczenie akustyczne w postaci ekranów akustycznych. Ze względu na stosunkowo niewielką odległość między budynkami mieszkalnymi a projektowanymi ekranami zaproponowano ekrany klasy A0 – przeźroczyste, odbijające. W miejscach, w których zaprojektowano ekrany akustyczne, po przeciwnej stronie drogi nie występują zabudowania mieszkalne lub zlokalizowane są w dużej odległości od pasa drogowego (ok. 80 m). W związku z powyższym dobór ekranów o właściwościach odbijających nie będzie miał negatywnego wpływu na tereny chronione.

Przeprowadzona analiza z zastosowaniem ekranów akustycznych wykazała, że inwestycja nie będzie źródłem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

5. Ryzyka wystąpienia poważnej awarii; przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.

Zgodnie ze „Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Zgodnie z ww. strategią działaniem adaptacyjnym do zmian klimatu do 2020 r. w dziedzinie rozwoju transportu będzie uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych (co zostanie wykonane w ramach inwestycji). Droga oraz wiadukt kolejowy zlokalizowane są poza terenem osuwisk, ponadto droga i wiadukt zostaną zaprojektowane i wykonane w taki sposób by nie powstały osuwiska oraz uszkodzenia mechaniczne drogi. Zastosowana powierzchnia drogi będzie spełniała obowiązujące normy w zakresie odporności na wysoką temperaturę otoczenia (brak trwałych deformacji przy temperaturze 60°C) oraz niską temperaturę otoczenia (odporność na łamliwość i zarysowania w niskich temperaturach). W przypadku silnych wiatrów (w randze katastrofy naturalnej) nie przewiduje się możliwości uszkodzenia powierzchni drogi ani wiaduktu kolejowego. Zgodnie ze stroną internetową Informatycznego Systemu Osłony Kraju (www.isok.gov.pl) teren planowanej inwestycji nie znajduje się na obszarach zagrożonych powodzią. Droga oraz infrastruktura towarzysząca zostaną wykonane z materiałów trudnozapalnych. Droga oraz infrastruktura towarzysząca zostaną zaprojektowane i wykonane w sposób utrudniający rozprzestrzenianie się pożaru, umożliwiając dostęp służb ratowniczych do miejsca zdarzenia, a także niepowodujący wydłużenia czasu dojazdu służb ratowniczych oraz nieograniczający dostępu do zaopatrzenia wodnego dla celów ratowniczych.

Droga zostanie zaprojektowana i wykonana zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zm.). Wykonanie drogi zgodnie z projektem budowlanym zmniejszy ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej.

Biorąc powyższe pod uwagę, ryzyko wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych, jest bardzo niskie.

II. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

Inwestycja położona jest w województwie podkarpackim na terenie powiatu Ropczycko – Sędziszowskiego, w obrębie gminy Ropczyce. Sąsiedztwo terenu inwestycji stanowią ze wszystkich stron tereny wykorzystywane rolniczo oraz nieużytki rolne wraz z rozproszoną zabudową zagrodową. Ponadto pod istniejącym wiaduktem przebiega linia kolejowa nr 91 Kraków Główny – Medyka.

- obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:
- planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowana na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych PL PLGW2000134 o dobrym stanie wód, niezagrożonej nieosiągnięciem ustanowionych dla niej celów

środowiskowych. Celem środowiskowym określonym w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549), dla części wód podziemnych będących w co najmniej dobrym stanie technicznym i ilościowym, będzie utrzymanie tego stanu. Cały teren przedsięwzięcia leży poza obszarem występowania Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

- obszary wybrzeży – nie występują,
- obszary górskie lub leśne – obszary leśne występują w odległości ok. 10 km od inwestycji,
- **obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:**

- teren ten znajduje się w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych Brzeźnica od dopł. z Łączek Kucharskich do ujęcia, kod: PLRW200014218899, typ: mała rzeka fliszowa. Jest to silnie zmieniona część wód, której stan ekologiczny określono jako zły, to część wód niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej części wód jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Aktualny stan wód, określony na podstawie danych państwowego monitoringu Środowiska jest zły (potencjał ekologiczny umiarkowany, stan chemiczny dobry) . JCWP „Dopływ z Brzezówki” stanowi naturalną część wód o złym stanie wód. Jest to część wód niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, bez derogacji.

W świetle zapisów art. 38 d ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r., poz. 469 ze zm.) celem środowiskowym dla jednolitych części wód niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione, jest ochrona, poprawa oraz przywracanie stanu jednolitych części wód powierzchniowych, tak aby osiągnąć dobry stan tych wód, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu.

Teren objęty przedmiotowym przedsięwzięciem znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych o kodzie: PLGW2200139 , dla których stan wód chemiczny i ilościowy oceniono jako dobry. Jest to część wód niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej części wód podziemnych, będzie utrzymanie tego stanu, w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym.

W myśl zapisów art. 38 e ww. ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczenie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu oraz ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód tak, aby osiągnąć ich dobry stan.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

- **obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:**

- przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania poza wielkopowierzchniowymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 ze zm.) .), w tym poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem sieci Natura 2000 względem projektowanego zamierzenia, jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolna Wisłoka z Dopływami, kod: PLH180053, oddalony o ponad 8,3 km. Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza granicami głównych korytarzy ekologicznych wyznaczonych w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejska Sieć Natura 2000 w Polsce. Ze względu na fakt, iż przedsięwzięcie dotyczy przebudowy istniejącego odcinka drogi, nie przewiduje się zwiększenia jego oddziaływania na korytarz ekologiczny, na terenie którego jest położona.

Teren objęty wnioskiem, w części. dotyczącej zajęcia nowych powierzchni biologicznie czynnych, stanowi obecnie nieużytek, podlegający naturalnej sukcesji (porośnięty głównie roślinnością niską, nieprzedstawiająca cennych wartości przyrodniczych), na którym nie stwierdzono gatunków objętych ochroną gatunkową roślin i grzybów.

Otoczenie ww. przedsięwzięcia, w przeważającej części stanowi zabudowa mieszkaniowa i usługowo-handlowa oraz obszary upraw rolniczych oraz nieużytków pokrytych niską i wyższą

roślinnością zieloną, przeważnie pochodzenia antropogenicznego oraz zakrzacznia. W bezpośrednim otoczeniu terenu inwestycji biegną liczne rowy melioracyjne, częściowo suche, częściowo wypełnione wodą, zagłębienia terenu wypełnione wodą opadową i podsiąkającą wodą gruntową oraz tereny podmokłe. Najbliższy naturalny, ciek wodny rzeka Wielopolka przepływa w odległości ok. 500 m od południowego krańca terenu inwestycji.

Celem uniemożliwiającym przedostawanie się na teren prowadzonych prac w fazie realizacji zamierzenia zwierząt, przewiduje się możliwość zastosowania tymczasowego ogrodzenia terenu, wkopanego w grunt. Wykopy budowlane będą kontrolowane pod kątem obecności w nich drobnych zwierząt (np. płazów, gadów, ssaków), a w przypadku ewentualnego uwięzienia w nich zwierząt, będą one odławiane i przenoszone do odpowiednich dla nich siedlisk.

Projektowane zamierzenie z uwagi swój charakter i lokalizację (poza powierzchniowymi formami ochrony przyrody oraz skalę generowanych oddziaływań, nie będzie wiązać się ze znacząco negatywnym wpływem na środowisko przyrodnicze oraz nie będzie oddziaływać na przedmiot i cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, na integralność tego obszaru i spójność sieci Natura 2000. W związku z powyższym, nie jest obowiązkowe przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w szczególności nie jest konieczne przeprowadzenie odpowiedniej oceny, wymaganej zapisami art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest tożsama z zezwoleniem na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody. W przypadku, gdy realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązała z koniecznością naruszenia przepisów o ochronie gatunkowej roślin, grzybów i zwierząt, niezbędne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Decyzja środowiskowa nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody. W przypadku, gdy realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z łamaniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową, konieczne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Ze względu na położenie planowanego zamierzenia pośród zabudowy funkcjonującej, Wytwórni Mas Bitumicznych, w sąsiedztwie zabudowy przemysłowej innych zakładów, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na lokalny krajobraz.

- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – nie występują,
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – nie występują,
- gęstość zaludnienia – wokół terenu inwestycji znajduje się tereny niezabudowane i tereny przemysłowo – usługowe.
- obszary przylegające do jezior – nie występują,
- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – nie występują.

III. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2, wynikające z:

1. zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać.

Przedsięwzięcie nie powoduje zmiany zasięgu geograficznego oddziaływania, ani też nie powoduje zmiany oddziaływania na dotychczasową liczbę ludności.

2. transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Inwestycja jest zlokalizowana na terenach położonych w odległości ok. 70 km od granicy państwa ze Słowacją oraz ok. 100 km od granicy państwa z Ukrainą. Prognozowane oddziaływanie przedsięwzięcia nie przekroczy tej odległości, a będzie znacznie bliższe – praktycznie obejmie teren inwestycji. Nie przewiduje się więc wystąpienia transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

3. Wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej.

Rodzaj i zakres przedsięwzięcia nie ma negatywnego wpływu na istniejącą infrastrukturę.

4. Prawdopodobieństwo oddziaływania

Nie przewiduje się innego dodatkowego oddziaływania.

5. Czas trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

Oddziaływanie ma charakter czasowy, zanikające po wykonaniu robót. Tereny naruszone przy pracach związanych z inwestycją zostaną przywrócone do stanu pierwotnego.

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

W trakcie realizacji inwestycji zostanie zastosowany szereg rozwiązań chroniących środowisko, m.in.:

- Właściwy nadzór i organizacja robót budowlanych, co powinno zapobiec zanieczyszczeniu środowiska przez substancje ropopochodne z maszyn i urządzeń budowlanych.
- Postępowanie z odpadami zgodne z hierarchią postępowania określoną w ustawie z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (t.j. Dz.U. 2020 poz. 797 z późn. zm.), w szczególności gromadzenie poszczególnych rodzajów odpadów w przystosowanych do tego celu kontenerach, przekazywanie odpadów do transportu, odzysku lub unieszkodliwiania jedynie wyspecjalizowanym firmom, posiadającym odpowiednie zezwolenia.
- Zobowiązanie wykonawcy robót do ochrony gleb, wód powierzchniowych przez gromadzenie i utylizację/składowanie materiałów z rozbiórki zgodnie z przepisami dotyczącymi gospodarki odpadami.
- Odpady poszczególnych rodzajów nie będą mieszane z innymi odpadami.
- Odpady będą przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania, w zależności od ich rodzaju oraz istniejących możliwości zbytu, za pośrednictwem uprawnionych firm.
- Wytworzone odpady będą przewożone do dalszego przerobu taborem firmy do tego upoważnionej (odpady będą przewożone, załadowywane i wyładowywane w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia dróg i terenów użyteczności publicznej oraz środowiska oraz przy zachowaniu obowiązujących przepisów).
- Prowadzenie prac budowlanych na terenie zabudowanym w godz. 6:00 – 22:00 (w uzasadnionych przypadkach związanych z technologią budowy możliwe będzie prowadzenie prac w innych godzinach, w przypadku gdy prowadzone prace nie będą mogły być przerwane).
- Zaprojektowanie technologii w oparciu o dobrą praktykę oraz o standardy stosowane w kraju i za granicą.
- Prowadzenie prac budowlanych tak, aby jak najmniej zniszczyć przyległy teren omawianej inwestycji.
- Odpowiednie zabezpieczenie miejsc postoju i konserwacji maszyn budowlanych przed możliwością wycieku węglowodorów ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntów lub wód.

- Miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oprócz utwardzenia zostaną wyposażone w sorbenty pochłaniające substancje ropopochodne a dodatkowo zostaną wyznaczone strefy naprawy maszyn gdzie pod nawierzchnią będzie się znajdować membrana zabezpieczająca przed przenikaniem płynów eksploatacyjnych do środowiska.
 - Zabezpieczenie warstwy urodzajnej gleby: humus zdejmowany będzie i składowany oddzielnie, a następnie wykorzystywany przy rekultywacji po zakończeniu robót.
 - Po zakończeniu realizacji uporządkowanie przyległego terenu i przywrócenie go do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.
 - Ograniczenie wycinki drzew do niezbędnego minimum.
 - Wycinka drzew zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od marca do października. Dopuszcza się wycinkę poza tym okresem w przypadku pojedynczych drzew, pod nadzorem ornitologa.
 - Drzewa nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przez Wykonawcę robót. Po zakończeniu budowy osłony zostaną usunięte.
 - Prace prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki będą wykonywane w sposób ręczny.
 - Prace transportowe materiałów sypkich pyłących będą prowadzone pod przykryciem z plandeki w celu ograniczenia pylenia. Dodatkowo materiały pylaste składowane w obrębie terenu budowy w okresach upałów (suchych) będą zraszane wodą w celu ograniczenia pylenia z procesu magazynowania. Z kół pojazdów wyjeżdżających z terenu budowy będą usuwane zabrudzenia w sposób mechaniczny, w przypadku dużego zabrudzenia koła będą również myte. Zarówno w przypadku pojazdów transportujących materiały budowlane jak i maszyn budowlanych realizujących inwestycję unikana będzie praca na tzw. biegu jałowym, to znaczy w momencie kiedy urządzenie, maszyna czy pojazd nie będą pracowały będą wyłączane.
 - Zabezpieczenie placów budowy, składowisk i magazynów na wypadek wystąpienia nadmiernych opadów deszczu przewidziano poprzez: odpowiednią ich lokalizację (poza terenami podmokłymi i sprawnie działającym systemem odwodnienia), odpowiednie utwardzenie powierzchni postojowej dla maszyn budowlanych (np. płytami drogowymi).
 - Przed przystąpieniem do wykonywania prac teren budowy będzie każdorazowo przeszukiwany w poszukiwaniu płazów, gadów i małych ssaków, odnalezione osobniki będą przenoszone w miejsca podobne siedliskowo poza terenem budowy.
- W trakcie użytkowania inwestycji również zostaną zastosowane rozwiązania chroniące środowisko, będą to m.in.:
- Optymalizowanie zużycia środków zimowego utrzymania drogi.
 - Oczyszczanie wód opadowych przed zrzutem do odbiornika - kanalizacja deszczowa zostanie wyposażona w osadniki i separatory.
 - Zastosowanie nawierzchni o właściwościach redukujących poziom hałasu (np. nawierzchnia SMA8 lub nawierzchnia typu BBTM) na całym odcinku DW986 objętym opracowaniem.
 - Zastosowanie zabezpieczenia akustycznego w postaci ekranów akustycznych.
 - Postępowanie z odpadami, które powstaną na etapie eksploatacji zgodnie z hierarchią postępowania określoną w ustawie z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (t.j. Dz.U. 2020 poz. 797 z późn. zm.), w szczególności gromadzenie poszczególnych rodzajów odpadów w przystosowanych do tego celu pojemnikach, przekazywanie odpadów do transportu, odzysku lub unieszkodliwiania jedynie wyspecjalizowanym firmom, posiadającym odpowiednie zezwolenia.

Mając na uwadze lokalizację, zakres i rodzaj przedsięwzięcia, a także charakter i skalę generowanych oddziaływań na środowisko, że przedsięwzięcie to nie należy do mogących znacząco wpływać na stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt, a także na gatunki dla których zostały wyznaczone obszary Natura 2000 oraz nie będzie wpływać na integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000, organ stwierdził o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania danego przedsięwzięcia na środowisko i sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.) nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności; „Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, 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. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia”.

Informacja o niniejszej decyzji została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 września 2010 r. w sprawie wzoru publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (Dz. U. z 2010 r., Nr 186, poz. 1249).

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Rzeszowie, za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Otrzymują:

1. strony wg odrębnego wykazu
2. aa.

Burmistrz
Bolesław Bujak

URZĄD MIEJSKI
39-100 BOPCZYCE
Decyzja niniejsza jest ostateczna
10.08.2021 r.
Bopczyce, dn. Z up. BURMISTRZA
Wiesław Maziarz
SEKRETARZ

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana inwestycja polegająca na rozbudowie ok. 1,23 km drogi wojewódzkiej nr 986 na odcinku od km ok. 14+414,91 do ok. km 15+652,41 będzie zlokalizowana na terenie miejscowości Ropczyce, w gminie Ropczyce, w powiecie ropczycko-sędziszowskim, województwie podkarpackim.

Inwestycja, oprócz budowy jezdni drogi wojewódzkiej nr 986 po nowym śladzie na wschód od drogi istniejącej, będzie również obejmowała:

- budowę wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 986, będzie to obiekt o konstrukcji zespolonej stalowo – betonowej i strunobetonowej o układzie belki ciągłej wieloprzęsłowej oraz układzie ramowym; zgodnie z decyzją nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe - wiadukt objęty przedmiotową inwestycją częściowo zlokalizowany jest na terenach zamkniętych PKP,
- budowę obustronnych ścieżek pieszo-rowerowych o szerokości użytkowej 3,0 m,
- budowę zjazdów publicznych oraz odcinków drogi serwisowej,
- budowę odwodnienia drogi za pomocą: o istniejących i projektowanych rowów przydrożnych; o istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej,
- przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu,
- rozbiorke 1 budynku firmowego – po stronie południowo-wschodniej,
- rozbiorke 1 budynku mieszkalnego – po stronie północno-wschodniej,
- budowę odcinków kanalizacji deszczowej,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę oświetlenia drogowego,
- rozbiorke istniejącego wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 986.

Długość przedmiotowej inwestycji wyniesie ok. 1,23 km.

Sąsiedztwo terenu inwestycji stanowią ze wszystkich stron tereny wykorzystywane rolniczo oraz nieużytki rolne wraz z rozproszoną zabudową zagrodową. Ponadto pod istniejącym wiaduktem przebiega linia kolejowa nr 91 Kraków Główny – Medyka.

Teren planowanej inwestycji nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Cały obszar terenu inwestycji objęty został Uchwałą Nr LI/502/18 Rady Miejskiej w Ropczycach z dnia 27 kwietnia 2018r. w sprawie uchwalenia VI. zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Ropczyce. Zgodnie z ww. studium teren przedmiotowej inwestycji został oznaczony jako Drogi/ulice główne - istniejące. Przedmiotowa inwestycja wpisuje się swoją funkcją w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta i gminy Ropczyce.

Odcinek istniejącej drogi wojewódzkiej nr 986, będący przedmiotem niniejszego opracowania, posiada:

- nawierzchnię bitumiczną,
- szerokość jezdni wynosi od 6 do 8,7 m,
- chodnik (jednostronny na większości rozbudowywanego odcinka).

W miejscu inwestycji w nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 986 występują spękania siatkowe, koleiny do 3 cm, pęknięcia podłużne w osi, wyluszczenia. Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 986 położony jest na terenie zabudowanym w miejscowości Ropczyce od km 14+414,91 do km 15+652,41. Sąsiedztwo terenu inwestycji stanowią ze wszystkich stron tereny wykorzystywane rolniczo oraz nieużytki rolne wraz z rozproszoną zabudową zagrodową. Ponadto pod istniejącym wiaduktem przebiega linia kolejowa nr 91 Kraków Główny – Medyka. Szerokość pasa drogowego w stanie istniejącym jest zmienna i wynosi od 20 m do 70 m.

Planowany do rozbudowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 986 koliduje z następującymi napowietrznymi i podziemnymi sieciami uzbrojenia terenu:

- ciepłociągi;
- wodociągi;
- sieć elektroenergetyczna;
- sieć telekomunikacyjna;
- sieć kanalizacyjna;
- urządzenia sterowania ruchem kolejowym;
- trakcji kolejowej.

Na rozbudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 986 nie występują skrzyżowania z drogami publicznymi. Rozbudowywany odcinek DW 986 koliduje z drogą powiatową nr 1361R (ul. Dworcowa w Ropczycach), przy czym droga ta biegnie pod istniejącym wiaduktem, na poziomie istniejącej magistrali kolejowej. Ponadto w ciągu drogi zlokalizowane są zjazdy indywidualne na posesje oraz zjazdy publiczne.

Przedmiotowa inwestycja ma na celu zapewnienie właściwej obsługi ruchu pojazdów samochodowych, ruchu pieszych i rowerzystów, a także poprawę bezpieczeństwa na przedmiotowym odcinku drogi.

Przedmiotowa inwestycja będzie obejmowała przebieg trasy po nowym śladzie, na wschód od drogi istniejącej. Przekrój uliczny projektowanego odcinka rozbudowy zawiera jedną jezdnię o szerokości 7,0m. Zaprojektowano obustronną ścieżkę pieszo-rowerową o szerokości użytkowej 3,0 m, oddzieloną od jezdni pasem zieleni o szerokości 1,0m. Ruch pojazdów podczas budowy odbywał się będzie po drodze istniejącej.

Skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu:

Powierzchnia jezdni DW 986 7 936 m²

Powierzchnia ścieżki rowerowej z dopuszczonym ruchem pieszych przy DW 986 5 580 m²

Powierzchnia pozostałych dróg (drogi serwisowe, zjazdy) 2 896 m²

Powierzchnia wiaduktu kolejowego 1 722 m²

W ramach inwestycji planowana jest również przebudowa fragmentów ciepłociągów, wodociągów, sieci elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, kanalizacyjnej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym lub trakcji kolejowej. Przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni, podłoże gruntowe musi spełniać wymagania podane w normie PN-S-02205 (1998r) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania.

Na obecnym etapie realizacji inwestycji nie ustalono konkretnych lokalizacji zapleczy budowy i placów składowych. Zaplecza budowy oraz place składowe będą lokalizowane w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej. Jako preferowane miejsca lokalizacji zaplecza budowy oraz placów składowych wybierane będą tereny już zagospodarowane. Jako teren zaplecza budowy można rozważyć tereny przemysłowe zlokalizowane w pobliżu linii kolejowej lub teren kolejowy po stronie północno-wschodnim.

Poniżej przedstawiono parametry techniczne projektowanej trasy głównej (DW986):

- klasa drogi - główna (G)
- kategoria obciążenia ruchem - KR4
- nośność konstrukcji nawierzchni – 115 kN/oś
- prędkości projektowa Vp = 50 km/h
- droga: jednojezdniowa, dwukierunkowa o szerokości jezdni 7,0 m,
- szerokość ścieżki rowerowej z dopuszczonym ruchem pieszych – 3,0 m (ścieżki obustronne).

Spadki podłużne analizowanego odcinka DW nr 986 będą mieściły się w granicach do 5%. Spadek poprzeczny jezdni zaprojektowano jako dwustronny (daszkowy) o nachyleniu 2%. Wzdłuż rozbudowywanego odcinka drogi DW 986 zaplanowano obustronną ścieżkę pieszo-rowerową o szerokości 3,0 m, oddzieloną od jezdni pasem zieleni o szerokości min 1,0m.

Wierzchnią warstwę konstrukcji nawierzchni DW 986 stanowić będzie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, SMA lub BBTM.

Na odcinku objętym opracowaniem nie projektuje się skrzyżowań z innymi drogami publicznymi. Projektowana rozbudowa drogi wojewódzkiej krzyżuje się z istniejącą drogą powiatową nr 1361R (ul.

Dworcowa). To skrzyżowanie jest skrzyżowaniem dwupoziomowym wykorzystującym projektowany wiadukt do przeprowadzenia drogi wojewódzkiej nad drogą powiatową.

W ramach niniejszej inwestycji, wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi wykonana zostanie obustronna ścieżka pieszo-rowerowa o szerokości 3,0 m. Wierzchnią warstwę konstrukcji nawierzchni ścieżki pieszo-rowerowej będzie stanowił beton asfaltowy (na długości dojazdów) oraz nawierzchnia poliuretanowo – epoksydowa (na długości wiaduktu).

W ramach niniejszej inwestycji przewiduje się wykonanie zjazdów publicznych, zjazdów indywidualnych oraz wjazdów i wyjazdów na i z dodatkowych jezdni drogi wojewódzkiej służących do obsługi terenów przyległych.

Zieleńce zostaną wykonane z ziemi urodzajnej oraz ziemi kompostowej wraz z dodatkiem niezbędnych nawozów mineralnych. Do wysiewu będą stosowane mieszanki gotowych certyfikowanych nasion traw. W ramach inwestycji niezbędne jest usunięcie 234 drzew oraz 1,22 ha krzewów.

Drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki zlokalizowane są głównie na istniejących nasypach drogowych. W ramach inwestycji nie przewiduje się wykonywania nasadzeń drzew i krzewów.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbiórkę następujących obiektów budowlanych:

- istniejący wiadukt drogowy w ciągu drogi wojewódzkiej DW 986 (po wybudowaniu nowego obiektu);
- budynek firmy zlokalizowany na działce nr 117/2 obr. Ropczyce - Miasto;
- budynek jednorodzinny na działce nr 1762/9 obr. Ropczyce - Pietrzejowa;
- sieci uzbrojenia terenu podlegające przebudowie/rozbudowie;
- istniejące nasypy drogowe;
- istniejąca konstrukcja drogi na dojazdach do istniejącego wiaduktu.

Investor pismami znak PZDW-WDT/6011/986-23/654/20 z dn. 06.10.2020r oraz

PZDW-WDT/6011/986-23/655/20 z dn. 06.10.2020r. poinformował właścicieli budynków zlokalizowanych na działkach nr 117/2 obręb 0001 Ropczyce oraz 1762/9 obręb 0007_Ropczyce-Pietrzejowa, iż w związku z realizacją przedmiotowego zadania konieczna będzie rozbiórka budynków zlokalizowanych na tych działkach oraz wykup części lub całości tych działek. Wystąpienia powyższe nie spotkały się do dnia dzisiejszego odpowiedzi w formie pisemnej (właściciele nieruchomości 1762/9 obręb 0007_Ropczyce-Pietrzejowa kontaktowali się telefonicznie w sprawie doprecyzowania informacji w sprawie zakresu inwestycji).

W celu zapewnienia możliwości poruszania się osobom niepełnosprawnym przewidziano do wykonania:

- chodniki dla pieszych;
- ścieżkę rowerową z możliwością korzystania przez pieszych.

W celu zapewnienia możliwości komunikacji pomiędzy istniejącą ul. Dworcową zlokalizowaną pod wiaduktem z projektowaną drogą wojewódzką przewidziano wykonanie pochylni ścieżki rowerowej z możliwością korzystania przez pieszych zlokalizowanej wzdłuż nasypu drogowego po stronie południowo-zachodniej.

URZĄD MIEJSKI
39-100 ROPCZYCE
Decyzja niniejsza jest ostateczna
Z up. BURMISTRZA
Ropczyce, dn. 19.10.2020r.
Wiesław Maziarz
SEKRETARZ

BURMISTRZ
Bolesław Bujak

