



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38
35 – 001 Rzeszów

WOOŚ.420.11.3.2026.BK.27

Rzeszów, dnia 25 września 2026 r.

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691);
- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e, 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 o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r., poz. 670 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30 czerwca 2026 r. (bez znaku) Lotniska Mielec Sp. z o. o. w Mielcu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie infrastruktury Lotniska Mielec EPML do wymagań certyfikacyjnych ICAO”;

oraz niżej wymienionej dokumentacji m.in.:

- 1) Karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej uzupełnieniem,
- 2) kopii mapy ewidencyjnej poświadczonej przez właściwy organ, obejmującej teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz teren, na który będzie ono oddziaływać,
- 3) mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 4) wypisu i wyrys z Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Mielcu, zatwierdzonego uchwałą Rady Miejskiej w Mielcu Nr IX/83/99 z dnia 8 lipca 1999 r., uwzględniającego teren przedsięwzięcia;

orzekam

STWIERDZAM brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „**Dostosowanie infrastruktury Lotniska Mielec EPML do wymagań certyfikacyjnych ICAO**”, pod następującymi warunkami.

1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wody z odwodnienia wykopów budowlanych, przed odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej, należy uprzednio oczyścić ze względu na zawartość zawiesiny.
2. Na płycie postojowej, na stanowisku odladzania samolotów zostaną zastosowane rozwiązania umożliwiające przejęcie płynu odladzającego stosowanego do samolotów.

INWESTOR: Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 30 czerwca 2026 r. (bez znaku) Lotniska Mielec Sp. z o. o. w Mielcu w sprawie

wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie infrastruktury Lotniska Mielec EPML do wymagań certyfikacyjnych ICAO”.

Wniosek wymagał uzupełnienia pod względem formalnym, dlatego też pismem z dnia 06 lipca 2026 r., znak: WOOS.420.11.3.2026.BK.2 wezwano Inwestora do uzupełnienia brakujących dokumentów i informacji. Wnioskodawca przy piśmie z dnia 16 lipca 2026 r., znak: LW96/07/2026 przedłożył stosowne wyjaśnienia i dokumenty. Ponadto przy piśmie z dnia 27 lipca 2026 r., znak: LW/99/07/2026 Inwestor uzasadniając przeprowadzenie ponownej weryfikacji zakresu planowanego przedsięwzięcia i jego lokalizacji, złożył dodatkowe informacje oraz materiały stanowiące nowy materiał dowodowy.

Przedłożona dokumentacja została skompletowana stosownie do zapisów art. 74 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i zawierała m. in. wniosek Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Kartę informacyjną przedsięwzięcia, a także wypis i wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Mielcu, zatwierdzonego uchwałą Rady Miejskiej w Mielcu Nr IX/83/99 z dnia 8 lipca 1999 r.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie istniejącego Portu Lotniczego, zaliczanego do grupy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 30 (*lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m*), rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 e zm.), w związku z zapisami art. 71 ust. 2 pkt 1 wyżej przywołanej ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na charakter omawianego zamierzenia ustalono, że należy je zakwalifikować do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 ww. rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Tym samym przedsięwzięcie należy zakwalifikować do grupy mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, których realizacja zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji na podstawie art. 75 ust. 1, pkt 1 lit. e ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, w Systemie Informacji o Środowisku (SIOS) pod numerem 1099/2026.

Liczba stron postępowania w niniejszej sprawie przekracza 10, stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, do doręczeń korespondencji uwzględniono przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego. W związku z powyższym, w przedmiotowym postępowaniu zastosowanie miały przepisy określone w art. 74 ust. 3aa ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Po analizie przedłożonych materiałów m.in. Karty informacyjnej przedsięwzięcia, stwierdzono, że zgromadzona dokumentacja przedstawia w sposób dostateczny zagadnienia istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, pozwalające ocenić skalę możliwych oddziaływań planowanego zamierzenia na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 03 sierpnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2026.BK.9 powiadomiono strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego i wystąpiono do organów opiniujących.

W ramach prowadzonego postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska o ocenach oddziaływania na środowisko, pismem z dnia 03 sierpnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2026.BK.10 zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Przemyślu, o wyrażenie opinii dotyczącej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego zamierzenia.

Ponadto, działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem z dnia 03 sierpnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2026.BK.11 zwrócił się również do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z prośbą o wydanie opinii dotyczącej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla rozpatrywanego przedsięwzięcia.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Przemyślu, w opinii z dnia 07 sierpnia 2026 r., znak: OSN.433.2.2026 uznał, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, odpowiadając na wystąpienie tut. Organu, w opinii z dnia 07 sierpnia 2026 r., znak: R.RZŚ.4130.48.2026.MS stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane.

Przekazane stanowiska ww. organów opiniujących, nie wskazywały na konieczność uwzględniania w niniejszej decyzji warunków realizacji, eksploatacji, czy likwidacji przedsięwzięcia.

Dodatkowo przy pismach z dnia 10 sierpnia 2026 r. i z dnia 23 września 2026 r. zostały przedłożone dodatkowe, uszczegółowione informacje związane z przedmiotowym przedsięwzięciem dotyczące jego zakresu i wykorzystania destruktu asfaltowego podczas prowadzonych prac realizacyjnych oraz rodzajów odpadów powstających na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. Uwzględniając zakres przedłożonych wyjaśnień oraz fakt, że informacje zawarte w ww. piśmie ograniczały się jedynie do doprecyzowania zapisów przedstawionych już w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (przesłanej do organów opiniujących), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie uznał, że nie istnieje potrzeba ponownego opiniowania przez Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Przemyślu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Podczas analizy informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji uwzględniono kryteria selekcji określone w art. 63 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Po zapoznaniu się z całością zgromadzonego materiału dowodowego, w tym stanowiskami organów opiniujących, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie uznał, że w analizowanym przypadku, nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie tak obszernego dokumentu, jakim jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie uznał, że wystarczającym dokumentem dla określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia, będzie przedłożona Karta informacyjna przedsięwzięcia z dodatkowymi wyjaśnieniami, zawierająca niezbędne informacje o projektowanym zamierzeniu.

Wobec powyższego, mając na uwadze brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie zaistniała konieczność zapewnienia udziału społeczeństwa, o którym mówi art. 79 ust. 1 ww. ustawy

o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, tut. Organ Obwieszczeniem z dnia 13 sierpnia 2026 r., znak: WOŚ.420.11.3.2026.BK.18 powiadomił strony: o wydanej opinii przez Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Przemyśle i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie. Ponadto w ww. Obwieszczeniu stosowne do zapisów art. 10 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego powiadomił strony 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.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie i remoncie istniejącej infrastruktury oraz budowie nowych jej elementów na terenie Portu Lotniczego w Mielcu, funkcjonującego jako lotnisko cywilne użytku publicznego.

Realizacja zadania na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, dostosowanie infrastruktury do wymagań obecnych przepisów, podtrzymanie funkcjonowania Portu Lotniczego przy jednoczesnej poprawie jego odporności logistycznej i umożliwieniu w przypadku zaistnienia takiej potrzeby awaryjnego, alternatywnego wykorzystania jako logistyczne wsparcie zaplecza militarnego. Wykonanie przedsięwzięcia pozwoli na doprowadzenie istniejącej infrastruktury Lotniska do wymagań certyfikacyjnych ICAO (Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego).

Lotnisko położone jest w odległości ok. 5 km od centrum miasta, na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej „EURO-PARK” Mielec. Port dysponuje dwiema prostopadłymi drogami startowymi o nawierzchni asfaltowo-betonowej oraz pomocniczą drogą startową. Po północnej stronie głównej drogi startowej zlokalizowany jest trawiasty pas startowy przeznaczony głównie dla lotnictwa sportowego. Lotnisko dysponuje również infrastrukturą w postaci drogi kołowania, drogi technicznej, płyty technicznej i postojowej dla samolotów. Ustanowione jest dodatkowe lotnicze przejście graniczne dla ruchu osobowego i towarowego. W istniejącym stanie teren Lotniska jest ogrodzony.

Z przedłożonych materiałów wynika, że przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane będzie na działkach o nr ewid. 7, 23/54, 23/60, 24/1, 25, 36/1, 37, 38/1, 39/3, 40/1, 6/10, 10/3, 10/4, 16/19, 16/22, 209/1, 210, 211, 212, 213, 214 obręb 0003 Przemysłowy oraz na działce nr 23/22 obręb 0003 Przemysłowy, usytuowanej na terenie Lotniska Mielec, która będzie użytkowana tylko w fazie realizacji zadania. Całkowita powierzchnia działek inwestycyjnych wynosi ok. 179,0948 ha. Przewidywane zagospodarowanie terenu dla potrzeb przedsięwzięcia będzie kształtowało się na poziomie ok. 20,88 ha powierzchni.

Zgodnie z założeniami projektowymi zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in.:

- przebudowę dwóch odcinków na końcach drogi startowej (DS), stanowiących powierzchnię do zawracania samolotów oraz jej remont poprzez poprawę nośności i wymianę warstwy nawierzchni, bez zmiany parametrów o długości ok. 2500 m,
- budowę powierzchni do zawracania statków powietrznych na obu progach drogi startowej, o zajętości ok. 2 x 1860 m²,
- przebudowę drogi kołowania Bravo (DK-B) poprzez poszerzenie do wymaganej szerokości i poprawę nośności, o długości ok. 250 m,
- budowę równoległej drogi kołowania Kilo (DK-K) o długości ok. 970 m, od drogi kołowania Bravo (DK-B) do pomocniczej drogi startowej (DS), w tym przebudowę drogi kołowania Echo1 (DK-E1), o długości ok. 250 m,
- przebudowę płyty postoju samolotów PPS-5 o powierzchni ok. 4205 m² w zakresie poprawy nośności i zmiany geometrii oraz rozbudowę jej powierzchni o ok. 21295 m² wraz z instalacją do odladzania samolotów na jednym ze stanowisk.

W ramach przedsięwzięcia planowane jest także wykonanie prac rozbiórkowych części płyty postojowej i nawierzchni do niej przylegających, częściowa rozbiórka wierzchnich warstw remontowanych/przebudowywanych nawierzchni. Zakres zadania obejmuje również, demontaż/przebudowę istniejących sieci wewnętrznych kolidujących z przedsięwzięciem, wykonanie elementów odwodnienia przebudowywanych/

remontowanych nawierzchni (przebudowa istniejącej sieci kanalizacji deszczowej oraz budowa odcinków kanalizacji deszczowej), przebudowę i budowę oświetlenia nawigacyjnego oraz powierzchniowego na płycie postojowej oraz posadowienie do jednego/dwóch podziemnych szczelnych zbiorników na ścieki, pochodzące z okresowego odladania samolotów o pojemności 10 m³ każdy. Ponadto zakres prowadzonych prac obejmuje ewentualne wykorzystanie wtórnego destruktu asfaltowego w procesie recyklingu nawierzchni.

Oddziaływanie na środowisko w fazie realizacji zamierzenia wynikać będzie m.in. z prac ziemnych i budowlanych. Na tym etapie, w związku z ww. pracami oraz transportem niezbędnych materiałów i surowców może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza. Podczas prowadzonych robót przewiduje się m.in.: właściwą organizację pracy i utrzymanie w czystości placu budowy, wyłączanie silników pojazdów podczas ich postoju bądź załadunku/rozładunku, transport materiałów sypkich samochodami z wykorzystaniem np. plandek do przykrycia ładunku, stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie, zabezpieczanie poprzez przykrywanie (plandekami) materiałów magazynowanych na placu budowy, cięcie na mokro materiałów/wyrobów budowlanych. Emisje i uciążliwości powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter przemijający i ustąpią z chwilą zakończenia prac.

Emisja hałasu podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych, która będzie spowodowana pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportujących, nie może zostać wyeliminowana, będzie miała charakter okresowy i krótkotrwały. W celu ograniczenia emisji hałasu, prace budowlane będą prowadzone sprawnymi maszynami budowlanymi i środkami transportu, wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00-22:00. Eliminowana będzie praca silników maszyn i pojazdów na biegu jałowym oraz w miarę możliwości ograniczana do minimum ilość pojazdów związanych z logistyką placu budowy.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystywany będzie tylko sprawny technicznie sprzęt, co ograniczy możliwość wycieków płynów eksploatacyjnych (np. substancji ropopochodnych) do gruntu. Teren budowy będzie wyposażony w zapas sorbentów do neutralizacji niekontrolowanych wycieków. Na terenie budowy wykorzystywany będzie w pełni sprawny technicznie sprzęt. Wszelkie naprawy oraz tankowanie maszyn będą odbywały się poza placem budowy. W celu utrzymania czystości na wyjeździe z placu budowy wyznaczone zostanie stanowisko mycia kół pojazdów, które zostanie wyposażone w osadnik. Wody zużyte w procesie mycia odprowadzane będą do kanalizacji. Na terenie budowy nie będą magazynowane materiały budowlane w większych ilościach, ich dowóz odbywał się będzie na bieżąco. Na potrzeby przedsięwzięcia nie planuje się budowy dróg tymczasowych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia woda pobierana będzie z sieci wodociągowej poprzez istniejące przyłącze wodociągowe z sieci miejskiej. Woda wykorzystywana będzie na potrzeby technologiczne (m.in. polewanie nawierzchni) oraz na cele socjalne pracowników. Ilość pobieranej wody jest opomiarowana wodomierzem, a prognozowane szacowane zużycie wody wynosi 1000 m³. Zatrudnieni przy realizacji przedsięwzięcia pracownicy korzystać będą przenośnych toalet, a powstające ścieki bytowe odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, a następnie wozami asenizacyjnymi wywożone będą do oczyszczalni ścieków.

W ramach prowadzonych robót ziemnych głębokość planowanych wykopów będzie wynosiła max. ok. 2,5 m p. p. t., przy poziomie zwierciadła wód podziemnych stwierdzonym na głębokości 1 m p. p. t. W przypadku pojawienia się wód gruntowych lub opadowych w wykopie wody te zostaną wypompowane i odprowadzone do istniejącej kanalizacji deszczowej. W ocenie tut. Organu w przypadku odwadniania wykopów budowlanych, przed wprowadzeniem wód z odwodniania do kanalizacji deszczowej wymagane jest uprzednie ich oczyszczenie ze względu na zawartość zawiesiny.

Działania związane z prowadzeniem prac budowlanych skutkować będą wytwarzaniem odpadów. Odpady te będą selektywnie magazynowane w szczelnych pojemnikach, w wydzielonym miejscu i regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty

posiadające posiadające uregulowany stan formalno – prawny w zakresie gospodarki odpadami. Odpady będą zabezpieczone przed osobami postronnymi i czynnikami atmosferycznymi. Masy ziemne pochodzące z wykopów zostaną zagospodarowane na terenie przedsięwzięcia. (np. na wyrównywanie terenu), a ewentualny ich nadmiar zostanie przekazany do dalszego zagospodarowania. Pozyskany humus zostanie w całości zagospodarowany w obszarze inwestycji

Najbliższa zabudowa podlegająca ochronie akustycznej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) to tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej, zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego oraz tereny mieszkaniowo-usługowe, na których dopuszczalne poziomu hałasu od startów, lądowań i przelotów statków powietrznych wynoszą w porze dnia 60 dB(A) i porze nocy 50 dB(A). Zgodnie z Kartą informacyjną przedsięwzięcia najbliższe budynki mieszkaniowe jednorodzinne zlokalizowane są względem granic działek realizacyjnych: od strony południowej (w odległości ok. 70 m), od strony północnej (w odległości ok. 160 m), od strony wschodniej (w odległości ok. 220 m).

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie funkcjonującego Portu Lotniczego. W związku z jego realizacją zmieniona zostanie m.in. nawierzchnia drogi startowej, planowana jest przebudowa i budowa dróg kołowania. Planowana do budowy droga kołowania (DK-K) zlokalizowana została w otoczeniu istniejących na lotnisku dróg. Jak wskazano w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia wykonanie planowanego zamierzenia, nie wpłynie na zmianę ilości operacji lotniczych, tj. startów i lądowań. W dokumentacji przedstawiono wyniki przeprowadzonych w marcu 2026 r. pomiarów okresowych hałasu lotniczego. Wartości otrzymane w czterech punktach pomiarowych, zlokalizowanych przy zabudowie chronionej akustycznie, najbardziej narażonej na hałas lotniczy, nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia. Jak wyjaśniono w dokumentacji, w porze nocy ruch statków powietrznych na lotnisku odbywa się sporadycznie, w sytuacjach awaryjnych.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się, iż przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie się klimatu akustycznego w jego rejonie i nie będzie powodować przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia 60 dB(A) i porze nocy 50 dB(A), na najbliższych terenach chronionych pod względem akustycznym, spełniając tym samym wymagania ww. rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Jak wynika z zapisów w dokumentacji, realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje:

- zmiany rodzaju źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza z terenu lotniska,
 - zwiększenia ilości dystrybuowanego paliwa,
 - zwiększenia ruchu powietrznego,
- w stosunku do stanu obecnego.

Uwzględniając powyższe należy uznać, iż eksploatacja planowanego zamierzenia, nie wpłynie znacząco na stan jakości powietrza w jego rejonie.

Przy gospodarowaniu wytworzonymi odpadami w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia przestrzegane będą ogólne zasady wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się wytwarzanie ścieków przemysłowych pochodzących z odladzania samolotów. W ramach inwestycji przewiduje się budowę jednego stanowiska do odladzania samolotów, o szczelnej nawierzchni. Do odladzania samolotów używany będzie glikol. Glikol ze stanowiska odladzania samolotów zbierany będzie poprzez system kanalizacji przemysłowej. Zużyty glikol magazynowany będzie w zbiornikach podziemnych, skąd wozem asenizacyjnym transportowany będzie do oczyszczalni ścieków. Przewidywane zużycie glikolu szacuje się na ok. 20 m³ rocznie.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest m.in. przebudowa istniejącej sieci kanalizacji deszczowej kolidującej z projektowaną infrastrukturą. Dodatkowo planowana jest budowa odcinków kanalizacji deszczowej umożliwiającej odwodnienie projektowanych obiektów.

Wody opadowe i roztopowe z utwardzonych i szczelnych powierzchni drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej, z wyłączeniem stanowiska do odladania statków powietrznych oraz wody ujęte systemem drenażowym z terenów zielonych lotniska, po uprzednim oczyszczeniu odprowadzane będą do wód potoku Rów i potoku Jaślańsko – Chorzelowski istniejącymi wylotami: „11” w km 14+914 potoku, „12” w km 14+844 potoku, „1” w km 8+500 potoku. Ponadto, nie planuje się prac w obrębie wspomnianych wylotów.

Prognozowana zawartość zanieczyszczeń w wodach opadowych lub roztopowych spływających z powierzchni szczelnych objętych przedmiotowym przedsięwzięciem, będzie niższa niż dopuszczalna, określona 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), tj. wody te nie będą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l substancji ropopochodnych, przed wprowadzaniem do odbiornika.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza ujęciami i ustanowionymi strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych i podziemnych oraz poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo wystąpienia powodzi. Obszar przedsięwzięcia zlokalizowany jest częściowo (wschodnia część) w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 425 „Dębica – Stalowa Wola – Rzeszów”.

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), ww. działania będą realizowane w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) „Babulówka” o kodzie PLRW200010219299, typ PNp (potok lub strumień nizinny piaszczysty), będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód, w złym stanie (w tym słaby potencjał ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego) i zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest: umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MMI, EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny, o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren (w wodziw)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry.

Na podstawie art. 57 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 1087 ze zm.), 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.

Do zidentyfikowanych dla przedmiotowej JCWP presji należą: presje hydromorfologiczne takie jak prostowanie koryta (rzeki główne i rzeki pozostałe), budowie piętrzące i wały przeciwpowodziowe (rzeki główne) oraz obiekty mostowe (rzeki pozostałe) a także presje chemiczne o źródłach rozproszonych: rozwój obszarów zurbanizowanych (transport, turystyka, odpływ miejski) i punktowych: przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk, nieznane (substancje zakazane).

Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: bromowane difenylotetry(b), nikiel(w). Dla danej JCWP zostało ustanowione również odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, polegające na złagodzeniu celów środowiskowych w zakresie wskaźników: MMI, EFI+PL/ IBI_PL; benzo(a)piren (występowanie w wodzie). Termin osiągnięcia celu środowiskowego dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – do 2039 r.

Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj.: PL.ZIPOP.1393.OCHK.179 Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego

Krajobrazu, PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB180005.B obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska, PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB180049.H specjalny obszar ochrony siedlisk Tarnobrzaska Dolina Wisły. Teren przedsięwzięcia znajduje się poza tymi obszarami ochrony przyrody. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na przedmioty ochrony obszarów chronionych zależne od wód z uwagi na odległość terenu Lotniska względem granic poszczególnych obszarów.

Ponadto, JPCW stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

Zgodnie z PGW, teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) nr 134 (kod: PLGW2000134), jest to monitorowana część wód, której stan oceniono w PGW jako dobry (w tym stan ilościowy – dobry, stan chemiczny – dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi są zachowanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego, bez ustanowionych odstępstw. JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

W świetle zapisów 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, ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

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 (art. 61 ust. 1 ustawy Prawo wodne).

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i zasięg oddziaływania, a także uwzględniając działania podejmowane w celu minimalizacji skutków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia uznano, że nie spowoduje ono znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne.

Jednocześnie, 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.

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13 ze zm.). Obszarem sieci Natura 2000 znajdującym się w najmniejszej odległości od przedsięwzięcia, tj. ok. 0,9 km, jest obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005.

Przedsięwzięcie usytuowane będzie poza korytarzami migracyjnymi dla zwierząt wyznaczonym 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., Piłłot M. 2005), zaktualizowanym w latach 2010-2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie przekształconym, w obrębie funkcjonującego Portu Lotniczego w Mielcu. Powierzchnia Lotniska jest równa i płaska, częściowo utwardzona, bez występowania drzew i krzewów. Występująca szata roślinna to pospolite gatunki traw. Część projektowanych obiektów zlokalizowana zostanie na terenach już utwardzanych, na których nie występuje żadna roślinność. Najbliższe otoczenie przedsięwzięcia stanowią tereny z występującą zabudową lotniskową i z przeznaczeniem do

obsługi Lotniska, tereny biologicznie czynne, linia kolejowa jednotorowa relacji Łódź - Dębica oraz tereny zabudowań.

Zgodnie z Kartą inwestycyjną przedsięwzięcia realizacja planowanego zamierzenia nie spowoduje zmniejszenia przestrzeni i jakości siedlisk gatunków roślin i zwierząt, w tym gatunków objętych ochroną.

Biorąc pod uwagę zakres, rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia (na terenie zagospodarowanym, poza formami ochrony przyrody) oraz skalę generowanych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, należy stwierdzić, że planowane zamierzenie nie będzie się wiązać ze znaczącym oddziaływaniem na elementy przyrodnicze środowiska, w tym na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, jego integralność oraz spójność sieci Natura 2000. Przedsięwzięcie, nie wymaga zatem przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze, tym samym odpowiedniej 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.

Jednocześnie należy zauważyć, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach 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.

Jak wskazano w przedłożonej dokumentacji na etapie projektowania przedsięwzięcia Inwestor uwzględnił w swoich rozwiązaniach technicznych, zarówno możliwości zabezpieczenia przed wystąpieniem katastrof naturalnych i budowlanych, jak i dostosowywanie się do warunków klimatycznych (m.in. dobór materiałów budowlanych i ich odporność na czynniki klimatyczne, zastosowanie warstw ulepszonego podłoża, brak nowych źródeł energetycznego spalania paliw, brak zwiększenia ruchu powietrznego, posiadanie układu kanalizacji deszczowej zapewniającej możliwość bezpiecznego odrowadzania wód na wypadek długotrwałych lub nawalnych deszczy).

Realizacja przedsięwzięcia związana będzie z przebudową i remontem infrastruktury lotniskowej oraz budową nowych elementów na terenie istniejącego Portu Lotniczego w Mielcu, w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów o podobnym charakterze. W związku z czym, projektowane zagospodarowanie przestrzeni publicznej, wpisując się będzie w istniejący krajobraz i nie wpłynie negatywnie na walory krajobrazowe tego terenu.

W kontekście możliwości wystąpienia oddziaływań o charakterze skumulowanym planowane zamierzenie, będzie obejmowało dostosowanie istniejącej infrastruktury Lotniska Mielec do wymogów obecnych przepisów międzynarodowych oraz umożliwienie wykonywania operacji lotniczych i logistycznych zgodnie z aktualnymi wymaganiami bezpieczeństwa ruchu lotniczego powietrznego i naziemnego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, ze względu na charakter i stosowanie substancji posiadających właściwości niebezpieczne oraz ich ilość, nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu 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. 2016 r., poz. 138).

Biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia i jego odległość od granicy państwa (od granicy wschodniej z Ukrainą ok. 118 km, od granicy południowej ze Słowacją ok. 96 km w linii prostej) oraz przewidywany lokalny zasięg oddziaływania na etapie realizacji i eksploatacji, nie zachodzą możliwości generowania oddziaływań o charakterze transgranicznym.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie wynika, że sposób eksploatacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu metod prowadzenia prac oraz rozwiązań technologicznych określonych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej uzupełnieniem, pozwoli na dotrzymanie

obowiązujących standardów jakości środowiska, w tym zdrowia ludzi na obszarze w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

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

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca opis przedsięwzięcia.
2. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
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.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin
(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec,
2. Strony postępowania za pośrednictwem tablicy ogłoszeń i BIP RDOŚ w Rzeszowie
3. Prezydent Miasta Mielca, w związku z art. 74 ust. 3aa ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
4. Wójt Gminy Tuszów Narodowy, w związku z art. 74 ust. 3aa ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Przemyśle, ul. Mariacka 4, 37-700 Przemyśl
2. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ul. Hanasiewicza 17B, 35-103 Rzeszów
WOOŚ; aa

WOOS.420.11.3.2026.BK.27

Rzeszów, dnia 25 września 2026 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

„Dostosowanie infrastruktury Lotniska Mielec EPML do wymagań certyfikacyjnych ICAO”

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie i remoncie istniejącej infrastruktury oraz budowie nowych jej elementów na terenie Portu Lotniczego w Mielcu, funkcjonującego jako lotnisko cywilne użytku publicznego.

Z przedłożonych materiałów wynika, że przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane będzie na działkach o nr ewid. 7, 23/54, 23/60, 24/1, 25, 36/1, 37, 38/1, 39/3, 40/1, 6/10, 10/3, 10/4, 16/19, 16/22, 209/1, 210, 211, 212, 213, 214 obręb 0003 Przemysłowy oraz na działce nr 23/22 obręb 0003 Przemysłowy, usytuowanej na terenie Lotniska Mielec, która będzie użytkowana tylko w fazie realizacji zadania. Całkowita powierzchnia działek inwestycyjnych wynosi ok. 179,0948 ha. Przewidywane zagospodarowanie terenu dla potrzeb przedsięwzięcia będzie kształtowało się na poziomie ok. 20,88 ha powierzchni.

Realizacja zadania na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, dostosowanie infrastruktury do wymagań obecnych przepisów, podtrzymanie funkcjonowania Portu Lotniczego przy jednoczesnej poprawie jego odporności logistycznej i umożliwieniu w przypadku zaistnienia takiej potrzeby awaryjnego, alternatywnego wykorzystania jako logistyczne wsparcie zaplecza militarnego. Wykonanie przedsięwzięcia pozwoli na doprowadzenie istniejącej infrastruktury Lotniska do wymagań certyfikacyjnych ICAO (Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego).

Zgodnie z założeniami projektowymi zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in.:

- przebudowę dwóch odcinków na końcach drogi startowej (DS), stanowiących powierzchnię do zawracania samolotów oraz jej remont poprzez poprawę nośności i wymianę warstwy nawierzchni, bez zmiany parametrów o długości ok. 2500 m,
- budowę powierzchni do zawracania statków powietrznych na obu progach drogi startowej, o zajętości ok. 2 x 1860 m²,
- przebudowę drogi kołowania Bravo (DK-B) poprzez poszerzenie do wymaganej szerokości i poprawę nośności, o długości ok. 250 m,
- budowę równoległej drogi kołowania Kilo (DK-K) o długości ok. 970 m, od drogi kołowania Bravo (DK-B) do pomocniczej drogi startowej (DS), w tym przebudowę drogi kołowania Echo1 (DK-E1), o długości ok. 250 m,
- przebudowę płyty postoju samolotów PPS-5 o powierzchni ok. 4205 m² w zakresie poprawy nośności i zmiany geometrii oraz rozbudowę jej powierzchni o ok. 21295 m² wraz z instalacją do odladzania samolotów na jednym ze stanowisk, o szczelnej powierzchni.

Wody opadowe i roztopowe z utwardzonych i szczelnych powierzchni drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej, z wyłączaniem stanowiska do odladzania statków powietrznych oraz wody ujęte systemem drenażowym z terenów zielonych lotniska, po uprzednim oczyszczeniu odprowadzane będą do wód potoku Rów i potoku Jaślańsko – Chorzelowski istniejącymi wylotami: „11” w km 14+914 potoku, „12” w km 14+844 potoku, „1” w km 8+500 potoku. Ponadto, nie planuje się prac w obrębie wspomnianych wylotów.

Do odladzania samolotów używany będzie glikol. Glikol ze stanowiska odladzania samolotów zbierany będzie poprzez system kanalizacji przemysłowej. Zużyty glikol magazynowany będzie w zbiornikach podziemnych, skąd wozem asenizacyjnym transportowany będzie do oczyszczalni ścieków. Przewidywane zużycie glikolu szacuje się na ok. 20 m³ rocznie.

W ramach przedsięwzięcia planowane jest także wykonanie prac rozbiórkowych części płyty postojowej i nawierzchni do niej przylegających, częściowa rozbiórka wierzchnich warstw remontowanych/przebudowywanych nawierzchni. Zakres zadania obejmuje również, demontaż/przebudowę istniejących sieci wewnętrznych kolidujących z przedsięwzięciem, wykonanie elementów odwodnienia przebudowywanych/

remontowanych nawierzchni (przebudowa istniejącej sieci kanalizacji deszczowej kolidującej z projektowaną infrastrukturą oraz budowa odcinków kanalizacji deszczowej), przebudowę i budowę oświetlenia nawigacyjnego oraz powierzchniowego na płycie postojowej oraz posadowienie do jednego/dwóch podziemnych szczelnych zbiorników na ścieki pochodzące z okresowego odladzania samolotów o pojemności 10 m³ każdy. Ponadto zakres prowadzonych prac obejmuje ewentualne wykorzystanie wtórnego destruktu asfaltowego w procesie recyklingu nawierzchni.

W ramach robót ziemnych wykonane zostanie jedynie zdjęcie humusu i korytowanie pod wbudowywane warstwy nawierzchni, a także niwelacja terenu w zakresie poboczy dla uzyskania wymaganego ich ukształtowania. W miejscach przebudowywanych lub budowanych elementów sieci przewiduje się wąskoprzestrzenne wykopy liniowe. Dodatkowo, w ramach robót ziemnych prowadzone będą wykopy pod zbiorniki na ścieki pochodzące z okresowego odladzania samolotów.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)