



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOS.420.11.3.2024.BK.29

Rzeszów, dnia 15 kwietnia 2025 r.

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572);
- 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 2024 r., poz. 1112 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 września 2024 r. (bez znaku) Lotniska Mielec Sp. z o. o. w Mielcu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi kołowania DK-D1 o nawierzchni utwardzonej na terenie Lotniska Mielec”;

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 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., uwzględniającego teren przedsięwzięcia;

orzekam

STWIERDZAM brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi kołowania DK-D1 o nawierzchni utwardzonej na terenie Lotniska Mielec”.

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 23 września 2024 r. (bez znaku) Lotniska Mielec Sp. z o. o. w Mielcu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi kołowania DK-D1 o nawierzchni utwardzonej na terenie Lotniska Mielec”.

Wniosek wymagał uzupełnienia pod względem formalnym, dlatego też pismem z dnia 09 października 2024 r., WOOS.420.11.3.2024.BK.2, wezwano Inwestora do uzupełnienia brakujących dokumentów i informacji. Wnioskodawca przy piśmie z dnia 05 listopada 2024 r. przedłożył stosowne wyjaśnienia i dokumenty dotyczące planowanego przedsięwzięcia.

Materiał dowodowy został skompletowany 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 zawierał 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, pod Nr 1451/2024.

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, zastosowano przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Obwieszczeniem z dnia 21 listopada 2024 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2024.BK.6 powiadomiono strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego i zobowiązaniu Inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Po analizie przedłożonych materiałów stwierdzono, że Karta informacyjna przedsięwzięcia, nie przedstawia istotnych zagadnień dotyczących planowanego zamierzenia, a tym samym nie odpowiada wymogom, określonym dla tego typu dokumentacji, w art. 62a 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. W związku z powyższym, tut. Organ w dniu 21 listopada 2024 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2024.BK.7 wezwał Inwestora do uzupełnienia tego dokumentu. Stosownie do ww. wezwania pismem z dnia 31 grudnia 2024 r., znak: LW/212/12/2024 zostały złożone wymagane informacje.

Przesłany materiał dowodowy, w sposób dostateczny przedstawiał zagadnienia istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, pozwalając ocenić skalę możliwych oddziaływań planowanego zamierzenia na środowisko.

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 27 stycznia 2025 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2024.BK.15 zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Przemyśle, o wyrażenie opinii WOOŚ.420.11.3.2024.BK.29

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 27 stycznia 2025 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2024.BK.16 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.

Obwieszczeniem z dnia 27 stycznia 2025 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2024.BK.17 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie poinformował strony postępowania o przedłożonym przez Inwestora uzupełnieniu Karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz o podjętych działaniach, w ramach prowadzonego postępowania.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Przemyśle, w opinii z dnia 04 lutego 2025 r., znak: OSN.433.1.2025 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 06 lutego 2022 r., znak: R.RZŚ.4901.3.2025.JJ 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.

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 19 lutego 2025 r., znak: WOOŚ.420.11.3.2024.BK.23 powiadomił strony: o wydanej opinii przez Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Przemyśle i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie. Ponadto w ww. Obwieszczeniu stosownie 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 budowie odcinka drogi kołowania DK-D1 o nawierzchni utwardzonej, na terenie Portu Lotniczego w Mielcu, który obecnie funkcjonuje, jako Lotnisko cywilne użytku publicznego.

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. W istniejącym stanie cały teren Lotniska jest ogrodzony i strzeżony.

Realizacja zadania przewidziana jest w północno-zachodniej części Lotniska, na działce nr ewid. 23/58, (obręb – 0003 Przemysłowy), zajmującej ok. 2,9 ha powierzchni. Aktualnie teren przeznaczony pod zainwestowanie jest niezabudowany, porośnięty roślinnością trawiastą. Celem przedsięwzięcia, jest zapewnienie dojazdu do istniejącego pasa startowego zlokalizowanego na działce nr ewid. 25 poprzez przedłużenie istniejącej drogi kołowania usytuowanej na działce nr ewid. 23/58.

Planowana droga kołowania będzie tworzyła odcinek prosty o długości ok. 176 m i przebiegać będzie wzdłuż granicy zachodniej terenu Lotniska. Oś przedmiotowej drogi stanowić będzie kontynuację osi istniejącej drogi kołowania. Od drogi wykonane zostaną wjazdy do poszczególnych działek. Wjazdy realizowane pod kątem prostym do osi drogi kołowania.

Zgodnie z założeniami projektowymi droga kołowania będzie posiadała następujące parametry techniczne:

- kategoria: droga kołowania, lotniskowa DK-D1,
- nośność drogi kołowania (maksymalna masa statku powietrznego): 5700 kg,
- szerokość jezdni 10,5 m na prostym odcinku drogi,
- przekrój drogi: daszkowy,
- spadek poprzeczny na odcinku prostym: daszkowy - 2%,
- spadki podłużne w przedziale od 0,3 do 0,8 %,
- nawierzchnia jezdni: mieszanka mineralno- bitumiczna,
- nawierzchnia pobocza: gruntowa,
- na połączeniu drogi kołowania z wjazdami na poszczególne działki zaplanowano łuki wewnętrzne o promieniu min. 10 m.

Po stronie wschodniej drogi projektuje się place postojowe dla samolotów o nawierzchni trawiastej wzmocnionej geokratą w ilości ok. 15 szt.

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.: wykorzystywanie maszyn i urządzeń będących w dobrym stanie technicznym, transport materiałów sypkich wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie, wyłączanie silników pojazdów podczas ich postoju bądź załadunku/rozładunku, właściwą organizację pracy, ustalenie tras przewozu, aby nie przebiegały obok miejsc usytuowania osiedli mieszkaniowych, miejsc wypoczynku i rekreacji. Emisje i uciążliwości powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter przemijający i ustąpią z chwilą zakończenia prac.

Emisja hałasu i wibracji podczas etapu realizacji przedsięwzięcia będzie powodowana przez maszyny budowlane oraz transport materiałów budowlanych. Oddziaływania te są integralnie związane z zakresem przedsięwzięcia i nie mogą być wyeliminowane. W celu ograniczenia oddziaływania etapu budowy zostaną zastosowane następujące rozwiązania:

- wykluczenie emisji hałasu z procesu mieszania komponentów do uzyskania betonu na miejscu budowy (beton na plac budowy będzie dostarczany gotowy do użycia),
- przywożenie na teren prowadzonych prac gotowych półfabrykatów (w miarę możliwości),
- eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym,
- stosowanie urządzeń o niskim poziomie hałasu,
- prowadzenie prac budowlanych w godzinach dziennych.

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. Podczas realizacji zadania wykorzystywane będą (w miarę możliwości) przywożone na miejsce budowy gotowe półfabrykaty. W przypadku wycieku płynu eksploatacyjnego z wykorzystywanego sprzętu, np. substancji ropopochodnych, podjęte zostaną działania mające na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się zanieczyszczenia, z wykorzystaniem przygotowanego na

taką ewentualność zapasu środków zabezpieczających przed przenikaniem szkodliwych substancji do ziemi lub do wód (np. sorbentów). Na terenie budowy nie będą podejmowane prace remontowe i konserwacyjne wykorzystywanych maszyn, np. wymiana oleju. Woda na cele technologiczne (niewielkie ilości wody w trakcie prac budowlanych) będzie dowożona na miejsce realizacji przedsięwzięcia. Potrzeby sanitarne ekip budowlanych zabezpieczone będą w przenośnych sanitariatach, skąd zgromadzone w nich ścieki będą odbierane i wywożone do oczyszczalni ścieków, przez specjalistyczną firmę.

Podczas realizacji inwestycji nie przewiduje się konieczności odwodnienia wykopów budowlanych, które ograniczą się do wykonania podbudowy drogowi. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją poziom wód gruntowych na przedmiotowym terenie zalega na głębokości ok. 0,8 m, tj. poniżej głębokości planowanych wykopów, które planuje się realizować do głębokości ok. 0,4 m. Ponadto, w celu ograniczenia/minimalizacji konieczności odwadniania wykopów z wód opadowych lub roztopowych, prace związane z tymi czynnościami będą wykonywane (w miarę możliwości) poza okresami intensywnych opadów. W przypadku jednak konieczności odwodnienia wykopów, woda ta będzie odprowadzana powierzchniowo na przyległe tereny.

Działania związane z prowadzeniem prac budowlanych skutkować będą wytwarzaniem odpadów. Odpady te będą magazynowane w wydzielonym miejscu regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty posiadające wymagane prawem zezwolenia. Odpady będą zabezpieczone przed osobami postronnymi i czynnikami atmosferycznymi. Masy ziemne pochodzące z wykopów zostaną zagospodarowane na terenie przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia, nie będzie wymagała dokonania prac rozbiórkowych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym, to tereny zabudowy zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne poziomu hałasu 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), wynoszą odpowiednio: 55 dB(A) w porze dnia i 45 dB(A) w porze nocy. Odległość terenu objętego przedsięwzięciem od najbliższej zabudowy mieszkaniowej wynosi:

- ok. 146 m od strony północno – zachodniej,
- ok. 1374 m od strony wschodniej,
- ok. 1419 m od strony południowej.

W ramach przedsięwzięcia nie powstaną nowe źródła hałasu. Projektowany odcinek drogi usprawni dostęp samolotom do pasa startowego. Dziś transport odbywa się drogą trawiastą.

Natężenie ruchu samolotów i innych statków powietrznych (np. drony, śmigłowce) poruszających się po planowanej do realizacji drodze kołowania wyniesie do 20 szt./dobę. Dopuszcza się poruszanie się statków powietrznych po drodze kołowania przez całą dobę. Statki powietrzne będą poruszać się po drodze kołowania samodzielnie, jednakże w sytuacjach awaryjnych dopuszcza się możliwość korzystania z holownika, celem przetransportowania statku powietrznego do hangaru lub na pas startowy.

Budowa dodatkowego odcinka drogi kołowania nie wpłynie na zwiększenie ilości operacji lotniczych. Nie wpłynie też na rodzaj i typ obsługiwanych samolotów, a co za tym idzie nie zmieni się poziom już emitowanego hałasu.

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.

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.).

Eksploatacja nowej drogi kołowania nie będzie związana z poborem wody oraz nie będzie generowała ścieków. W wyniku realizacji zadania nie zmieni się też prowadzona obecnie na terenie lotniska gospodarka wodno-ściekowa. Woda na teren Lotniska pobierana będzie, tak jak dotychczas, z gminnej sieci wodociągowej, a ścieki odprowadzane będą do gminnej sieci kanalizacji sanitarnej oraz częściowo do szczelnego zbiornika, skąd będą sukcesywnie opróżniane przez podmiot posiadający stosowne zezwolenia i wywożone do oczyszczalni ścieków.

Nawierzchnia przedmiotowej drogi kołowania ukształtowana zostanie w sposób umożliwiający równomierny spływ wód opadowych lub roztopowych na teren przyległy. Na drodze zaprojektowano przekrój daszkowy o spadku poprzecznym maksymalnie 2 % oraz spadki podłużne w przedziale od 0,3 do 0,8 %. Zgodnie z dokumentacją, teren Lotniska posiada podziemny system drenarski zbierający wody opadowe lub roztopowe z terenów zielonych. Podziemna sieć rur drenażowych odprowadza wody opadowe do Kanału Jasłańsko-Chorzelskiego, zatem wody opadowe lub roztopowe spływające z terenów utwardzonych (w tym projektowanej drogi kołowania) infiltrujące do ziemi zostaną „wyłapane” przez sieć drenarską i trafiają do odbiornika. Należy podkreślić, że wody te do potoku Jasłańsko-Chorzelskiego odprowadzane są poprzez separator.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza ustanowionymi strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych i podziemnych oraz poza głównymi zbiornikami wód podziemnych. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi mapami zagrożenia powodziowego opublikowanymi na stronie internetowej Hydroportalu KZGW (<http://mapy.isok.gov.pl/imap/>), przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

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 wodzie)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. 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). 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.PLH180049.H specjalny obszar ochrony siedlisk Tarnobrzaska Dolina Wisły. 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.

Na podstawie Planu gospodarowania wodami, działania w ramach przedmiotowego projektu realizowane będą w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) nr 134 (kod: PLGW2000134), będącej monitorowaną częścią wód, w dobrym stanie ilościowym i chemicznym oraz niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest zachowanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego, bez derogacji. Ww. JCWPd

została zaliczona do obszarów chronionych wyznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

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 2024 r., poz. 1478 ze zm.). Obszarem sieci Natura 2000 znajdującym się w najmniejszej odległości od przedsięwzięcia, tj. ok. 1,9 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 istniejącego Portu Lotniczego w Mielcu. Obszar przeznaczony pod zainwestowanie pokutyty jest roślinnością trawiastą, bez występowania drzew i krzewów. Najbliższe otoczenie przedsięwzięcia stanowią tereny niezabudowane oraz tereny z występującą zabudową lotniskową i tereny z przeznaczeniem do obsługi Lotniska.

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 właściwej izolacji termicznej, brak nowych źródeł energetycznego spalania paliw, posiadanie podziemnego systemu drenarskiego zbierającego wody opadowe lub roztopowe z terenów zielonych oraz układu kanalizacji deszczowej zapewniającej możliwość bezpiecznego odrowadzania wód na wypadek długotrwałych lub nawalnych deszczy).

Realizacja przedsięwzięcia związana będzie z wprowadzeniem dodatkowych elementów zagospodarowania terenu w obrębie istniejącego Portu Lotniczego w Mielcu, w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury o podobnym charakterze. W związku z czym, projektowane zagospodarowanie przestrzeni publicznej, wpisywać 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 wykonanie nowego odcinka drogi, stanowiącego przedłużenie istniejącej drogi kołowania, wchodzącej w skład infrastruktury lotniczej niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania Lotniska.

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

Do wiadomości:

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

Charakterystyka przedsięwzięcia

„Budowa drogi kołowania DK-D1 o nawierzchni utwardzonej na terenie Lotniska Mielec”

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na budowie odcinka drogi kołowania DK-D1 o nawierzchni utwardzonej, na terenie Portu Lotniczego w Mielcu, który obecnie funkcjonuje, jako Lotnisko cywilne użytku publicznego.

Lotnisko położone jest w odległości ok. 5 km od centrum miasta, na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej „EURO-PARK” Mielec. Port dysponuje dwiema prostokątnymi 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. W istniejącym stanie cały teren Lotniska jest ogrodzony i strzeżony. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa, położona jest w odległości ok. 146 m od terenu przedsięwzięcia.

Realizacja zadania przewidziana jest w północno-zachodniej części Lotniska, na działce nr ewid. 23/58, (obręb – 0003 Przemysłowy), zajmującej ok. 2,9 ha powierzchni. Aktualnie teren przeznaczony pod zainwestowanie jest niezabudowany, porośnięty roślinnością trawiastą. Celem przedsięwzięcia, jest zapewnienie dojazdu do istniejącego pasa startowego zlokalizowanego na działce nr ewid. 25 poprzez przedłużenie istniejącej drogi kołowania usytuowanej na działce nr ewid. 23/58.

Przedmiotowa droga nie będzie się krzyżować z innymi drogami, zostanie tak usytuowana, aby kołujące samoloty nie kierowały szkodliwych podmuchów na inne samoloty i naziemne urządzenia nawigacyjne, zapewni kołowanie samolotów niekolidujące z pracą urządzeń radionawigacyjnych i będzie widoczna z wieży kontroli lotów.

Planowana droga kołowania będzie tworzyła odcinek prosty o długości ok. 176 m i przebiegać będzie wzdłuż granicy zachodniej terenu Lotniska. Oś budowanej drogi stanowić będzie kontynuację osi istniejącej drogi kołowania. Od drogi wykonane zostaną wjazdy do poszczególnych działek. Wjazdy realizowane pod kątem prostym do osi drogi kołowania. W obrębie przedsięwzięcia teren zostanie wyprofilowany do rzędnych projektowanej drogi.

Zgodnie z założeniami projektowymi droga kołowania będzie posiadała następujące parametry techniczne:

- kategoria: droga kołowania, lotniskowa DK-D1,
- nośność drogi kołowania (maksymalna masa statku powietrznego): 5700 kg,
- szerokość jezdni 10,5 m na prostym odcinku drogi,
- przekrój drogi: daszkowy,
- spadek poprzeczny na odcinku prostym: daszkowy - 2%,
- spadki podłużne w przedziale od 0,3 do 0,8 %
- nawierzchnia jezdni: mieszanka mineralno- bitumiczna,
- nawierzchnia pobocza: gruntowa,
- na połączeniu drogi kołowania z wjazdami na poszczególne działki zaplanowano łuki wewnętrzne o promieniu min. 10 m.

Po stronie wschodniej drogi projektuje się place postojowe dla samolotów o nawierzchni trawiastej wzmocnionej geokratą, w ilości ok. 15 szt. Wydzielenie miejsc postojowych od pozostałej części lotniska zrealizowane zostanie płytkami chodnikowymi malowanymi na kolor biały.

Ponadto w ramach realizacji zadania przewidziane jest zabezpieczenie linii kablowej energetycznej eS, (kolidującej z budową drogi), stanowiącej zasilanie istniejącego oświetlenia dróg kołowania i pasa startowego Lotniska. Istniejący kabel zostanie zabezpieczony poprzez zastosowanie dwudzielnej rury osłonowej. Roboty ziemne w miejscach skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem podziemnym zostaną wykonane ręcznie pod nadzorem właścicieli uzbrojenia

Nawierzchnia przedmiotowej drogi kołowania ukształtowana zostanie w sposób umożliwiający równomierny spływ wód opadowych lub roztopowych na teren przyległy. Na drodze zaprojektowano przekrój daszkowy o spadku poprzecznym maksymalnie 2 % oraz spadki podłużne w przedziale od 0,3 do 0,8 %. Zgodnie z dokumentacją, teren Lotniska posiada podziemny system drenarski zbierający wody opadowe lub roztopowe z terenów zielonych. Podziemna sieć rur drenażowych odprowadza wody opadowe do Kanału Jasłańsko-Chorzelowskiego, zatem wody opadowe lub roztopowe spływające z terenów utwardzonych (w tym projektowanej drogi kołowania) infiltrujące do ziemi zostaną „wyłapane” przez sieć drenarską i trafiają do odbiornika. Wody te do potoku Jaślańsko-Chorzelowskiego odprowadzane są poprzez separator.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)