



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów

WOOŚ.410.5.9.2025.AP.8

URZĄD MIASTA TARNOBREGA
ul. Tadeusza Kościuszki 32
39-400



00009392000

Numer: KO.O.16240.2025

Data wpływu: 17-06-2025

Przyjął: IWONA KULCZYCKA

BIURO OBSŁUGI INTERESANTÓW

Rzeszów, dnia 17 czerwca 2025 r.

**Prezydent Miasta Tarnobrzega
ul. Kościuszki 32
39-400 Tarnobrzeg**

Działając na podstawie art. 54 ust. 1 i art. 57 ust. 1 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.), w związku z pismem Prezydenta Miasta Tarnobrzega z dnia 09 czerwca 2025 r., znak: RMF_II.033.1.20219 w sprawie wyrażenia opinii w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do projektu pn.: **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Czwórmiasta 2034+** (w języku angielskim określany mianem Sustainable Urban Mobility Plan, tj. *SUMP*), wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, a także w porozumieniu z zainteresowanym Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Kielcach zgodnie z art. 57 ust. 3 ww. ustawy informuję co następuje.

Analiza przedstawionej do tut. Organu dokumentacji wykazała, iż w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Czwórmiasta wchodzi następujące samorządy: Gmina Sandomierz, Gmina Dwikozy, Gmina Obrazów, Gmina Samborzec, Gmina Wilczyce, Miasto Tarnobrzeg, Gmina Baranów Sandomierski, Gmina Gorzyce, Gmina Grębów, Miasto i Gmina Nowa Dęba, Gmina Stalowa Wola, Gmina Bojanów, Gmina Pysznica, Gmina Zaleszany, Gmina Zaklików, Gmina Radomyśl nad Sanem, Gmina i Miasto Nisko, Gmina i Miasto Rudnik nad Sanem, Gmina Jeżowe, Gmina i Miasto Ulanów, Gmina Jarocin. Wyżej wymieniony obszar obejmuje dwa województwa: Podkarpackie i Świętokrzyskie oraz teren czterech powiatów. Głównym celem ww. projektu dokumentu jest usatysfakcjonowanie potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu. Dodatkowo cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresach 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). Do celów strategicznych należą:

- Cel C.1 Zwiększenie dostępności transportowej (cele operacyjne: Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport; rozwój układu drogowego z uwzględnieniem transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej),
- Cel C.2 Integracja transportu (cele operacyjne: Efektywny i niskoemisyjny tabor transportu zbiorowego; budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych; efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową),
- Cel C.3 Rozwój mobilności przyjaznej dla środowiska (cele operacyjne: Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych; współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja społeczna).

Do każdego z powyższych celów są wskazane przykładowe działania wdrożeniowe, m. in. budowa przystanku/zatoki autobusowej przy drodze wojewódzkiej nr 872 w miejscowości Skopanie w obrębie kolejowego przystanku osobowego PLK; wykonanie chodnika przy drodze wojewódzkiej nr 985 w miejscowości Suchorzów stanowiącego dojście do przystanku komunikacji publicznej wraz z przejściem dla pieszych przez drogę wojewódzką; budowa infrastruktury transportu publicznego na obszarze MOF Tarnobrzeg;

budowa oświetlenia na osiedlach w celu poprawy bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu; przebudowa drogi wojewódzkiej nr 854 polegającej na budowie drogi dla pieszych w m. Wrzawy i Gorzyce.

Uwzględniając powyższe, a także mając na względzie ustalenia przedmiotowego projektu dokumentu oraz charakter planowanych działań uznano, iż realizacja jego postanowień nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko. W związku z tym, projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Czwórmieścia 2034+ wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, zaopiniowano pozytywnie.

Niezależnie od powyższego pragnę jednak zauważyć, iż:

- 1) W Prognozie oddziaływania na środowisko nie zidentyfikowano wszystkich Jednolitych Części Wód Powierzchniowych („JCWP”), w obrębie których położony jest teren objęty projektem (RW20000623269, Tuczyn, gm. Zaklików), z określeniem, czy zidentyfikowane JCWP znajdują się w wykazach obszarów chronionych, wymienionych w art. 317 ust. 4 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, ze zm.).
- 2) W identyfikacji Jednolitych Części Wód Podziemnych („JCWPd”), nie wskazano, czy znajdują się one w wykazie ww. obszarów chronionych.

Ponadto w przedmiotowej sprawie swoje stanowisko w zakresie przypisanych kompetencji, zgodnie z art. 57 ust. 3 ww. ustawy o udostępnianiu (...) wyraził Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, tj.: w części dotyczącej realizacji ww. projektu Planu na terenie województwa świętokrzyskiego. Projekt „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Czwórmieścia 2034+”, jest dokumentem planistycznym, określającym kluczowe cele i kierunki rozwoju mobilności na obszarze poszczególnych gmin, w tym ww. gmin województwa świętokrzyskiego. Projekt dokumentu stanowi koncepcję zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności miejskiej. Sporządzenie ww. Planu ma za zadanie dążenie do podnoszenia jakości życia mieszkańców terenów MOF Czwórmieścia oraz obniżanie wpływu transportu na środowisko. Zgodnie z zapisami projektu dokumentu, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) ma zapewnić spójny kierunek działań i inwestycji w dziedzinie zrównoważonej mobilności, skoncentrowanych wokół głównego celu, jakim jest zapewnienie zrównoważonego i przyjaznego z punktu widzenia użytkownika końcowego systemu transportu, uwzględniającego równomierny rozwój wszystkich form mobilności na danym obszarze.

Na podstawie określonych założeń ramowych dla rozwoju mobilności oraz możliwych scenariuszy rozwoju systemu transportowego określono wspólną wizję, która umożliwi ustanowienie priorytetów i celów, a w konsekwencji dobór działań do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności. Brzmi ona następująco: *System transportowy w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Czwórmieścia będzie spójny i zrównoważony, zapewniający sprawną obsługę mieszkańców. Rozwój mobilności będzie powiązany z planowaniem przestrzennym i oparty na współpracy terytorialnej, sprzyjając rozwojowi gospodarczemu i jakości życia mieszkańców. Wizja ta będzie realizowana poprzez trzy cele strategiczne: „Zwiększenie dostępności transportowej”, „Integracja transportu” oraz „Rozwój mobilności przyjaznej dla środowiska”, które uszczegółowiono poprzez cele operacyjne/pakiety działań kluczowych, następnie wyselekcjonowano pakiety działań kierunkowych oraz przykładowe działania wdrożeniowe zmierzające do poprawy dostępności obszarów miejskich i wiejskich, zapewniające wysoką jakość transportu publicznego, ograniczenie emisji liniowej oraz kreowanie zrównoważonej mobilności. Zgodnie z zapisami projektu Planu, Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Dzięki dobremu skoordynowaniu w celu rozwiązywania konkretnych problemów są skuteczniejsze niż pojedyncze działania w pokonywaniu przeszkód na etapie wdrożenia. Powyższe cele strategiczne mają za zadanie promowanie ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego, wymieniono politykę parkingową na obszarze MOF, ruch pieszy z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych, transport rowerowy i zbiorowy, węzły 2 przesiadkowe oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Podstawowym efektem podejmowanych działań ma być poprawa komfortu życia mieszkańców w obszarze mobilności miejskiej. Zadania w głównej mierze mają na celu integrację transportu zbiorowego, minimalizację emisyjności transportu indywidualnego oraz stworzenie warunków generujących*

i sprzyjających niskoemisyjności transportu.

W projekcie zaplanowano następujące pakiety działań kierunkowych: opracowanie mpzp określających liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego; tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez wprowadzenie usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych w MOF Czwórmieścia; wprowadzenie lub utrzymanie rezerw terenowych niezbędnych do rozbudowy lub poprawy parametrów technicznych dróg, pod kątem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego; uspokajanie ruchu w ścisłym centrum miast MOF Czwórmieścia i innych ośrodków lokalnych poprzez wdrażanie rozwiązań takich jak np. strefy tempo 30, organizację ruchu lub narzędzia polityki parkingowej; wykorzystanie potencjału sieci dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych dla obsługi ruchu turystycznego; poprawa jakości dróg lokalnych, w tym poprawa stanu i komfortu podróżowania, poprzez zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla osób za szczególnymi potrzebami; realizacji inwestycji w pasie drogowym dla poprawy bezpieczeństwa (np. oświetlenie ulic, przejść dla pieszych, budowa i modernizacja przystanków autobusowych); realizacja połączeń z węzłami umożliwiającymi dojazd do największych arterii komunikacyjnych dla osiągnięcia efektu skrócenia czasu podróży do ośrodków wzrostu istotnych z punktu widzenia społeczności lokalnych; wspieranie i realizacja działań na rzecz zmniejszenia emisyjności lokalnej gospodarki, budowa infrastruktury „szybkiego ładowania” pojazdów elektrycznych; poszerzenie oferty i usprawnienie obecnej komunikacji zbiorowej; budowa i rozwój komunikacji zbiorowej niskoemisyjnej poprzez zintegrowany system transportu miejskiego i podmiejskiego; zakup co najmniej 20 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego na potrzeby obsługi transportu publicznego (z opcjonalnym rozszerzeniem usług transportowych na gminy ościenne); budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem obsługi rowerzystów; wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej; budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów na terenie MOF Czwórmieścia; budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych przy parkingach P+R, B+R, K+R; podjęcie działań dla opracowania spójnej z SUMP polityki parkingowej; rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej w powiązaniu z obiektami użyteczności publicznej i sportowo-rekreacyjnymi; ujednolicenie oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych; uruchomienie na terenie MOF Czwórmieścia systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania); tworzenie, budowa, przebudowa sieci tras rowerowych; budowa sieci bezpiecznych i wygodnych parkingów rowerowych; realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania; wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności; zwiększenie współpracy z organizacjami NGO; zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi.

W granicach opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Czwórmieścia 2034+, w obszarze województwa świętokrzyskiego występują formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) takie jak: obszar Natura 2000 Tarnobrzaska Dolina Wisły, obszar Natura 2000 Góry Pieprzowe, rezerваты przyrody Wisła pod Zawichostem, rezerwat przyrody Góry Pieprzowe, użytki ekologiczne (Kamień Plebański, Panieńska Góra, stanowisko muraw kserotermicznych i wąwóz z odsłonięciem profilu geologicznego) i pomniki przyrody. Dla ww. form ochrony przyrody obowiązują regulacje wynikające m.in. z ustawy o ochronie przyrody, rozporządzeń Ministra Klimatu i Środowiska oraz stosownych aktów prawa miejscowego.

Dla przedmiotowego projektu dokumentu został uzgodniony przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko w piśmie znak: WOOIII.411.12.2025.AS z dnia 26 maja 2025 r.

W prognozie oceniono przewidywane oddziaływania na środowisko, ich prawdopodobieństwo, rodzaj, skutki oraz zasięg w sposób adekwatny do stopnia szczegółowości tego dokumentu, a także z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych, w tym występujących na terenie poszczególnych gmin form ochrony przyrody. Przeanalizowano potencjalne oddziaływanie realizacji projektu dokumentu na poszczególne

elementy środowiska tj. różnorodność biologiczną, zwierzęta i rośliny, na ludzi, na wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, na klimat akustyczny, powierzchnię ziemi i gleby, krajobraz, na klimat, krajobraz, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne, na obszary i obiekty objęte ochroną prawną, w tym formy ochrony przyrody, czy też korzyści ekologiczne.

Jak wynika z zapisów prognozy niektóre zamierzenia inwestycyjne mogą kwalifikować się do przedsięwzięć wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.). Zgodnie z zapisami prognozy jest to m.in.: budowa, modernizacja i przebudowa dróg na terenie MOF; budowa parkingów P+R, B+R, K+R. Projektowany dokument zakłada także szereg działań związanych z rozbudową ciągów pieszych i rowerowych. Większość działań, które zostały wskazane do realizacji ma charakter koncepcyjny. W prognozie stwierdzono, że cyt. *Konkretną lokalizację działań infrastrukturalnych, których realizacja może nieść za sobą chwilowe uciążliwości dla środowiska, można wskazać wyłącznie dla terenu Miasta Tarnobrzeg i Nowa Dęba, na terenie województwa podkarpackiego. Na obecnym etapie nie wskazano do realizacji konkretnych działań, które mogą wyznaczać ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), na terenie województwa świętokrzyskiego. Znana jest orientacyjna lokalizacja niektórych ścieżek rowerowych (...). Żadne z działań przewidzianych do realizacji, dla których znana jest orientacyjna lokalizacja nie będzie wdrażane na obszarach objętych formami ochrony przyrody (...). W prognozie określono także, że projektowany dokument w chwili obecnej nie przewiduje realizacji działań w granicach obszarowych form ochrony przyrody na terenie województwa świętokrzyskiego, cyt. mogących wpływać na przedmiot i integralność obszarów chronionych. W związku z tym należy wnioskować, że nie zostaną naruszone zakazy obowiązujące w granicach m.in. rezerwatów przyrody. Integracja istniejących systemów transportowych bazować będzie głównie na wykorzystaniu istniejących obiektów sieci transportowej. Dodatkowo w prognozie stwierdzono, że potencjalne inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej, które mogą zostać doprecyzowane na późniejszym etapie, raczej nie będą koncentrowały się w granicach rezerwatów przyrody oraz użytku ekologicznego. Dokument nie wskazuje konkretnej lokalizacji parkingów, jednak mając na uwadze główne założenie dokumentu, czyli integrację i poprawę dostępności sieci transportowej, będą one lokalizowane w centrach miast, w miejscach już przekształconych. Dalsze zapisy prognozy mówią, iż działania inwestycyjne skupiają się głównie w obrębie istniejących ciągów komunikacyjnych i na terenach już przekształconych antropogenicznie. Działania w zakresie integracji tras rowerowych i ciągów pieszych będą realizowane w taki sposób, aby nie następowało niszczenie siedlisk roślin i zwierząt. Na obecnym etapie projektowania dokumentu wykluczono realizację działań w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej, w tym pieszo-rowerowej na obszarach Natura 2000 Góry Pieprzowe i Tarnobrzaska Dolina Wisły na terenie województwa świętokrzyskiego.*

Negatywne oddziaływanie na środowisko planowanych działań przewidzianych w ramach wdrażania PZMM będzie się ograniczało w większości przypadków jedynie do etapu realizacji inwestycji (etapu prac budowlanych związanych z planowaną inwestycją), który wiąże się zazwyczaj z podwyższoną emisją hałasu, emisją spalin z maszyn budowlanych, czy też zwiększoną emisją pyłów i powstawaniem odpadów. Oddziaływania te będą miały charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny. Planowane inwestycje spowodują również zajęcie nowych terenów i zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej, mogą również wpłynąć na obniżenie poziomu wód gruntowych, ograniczenie infiltracji wód powierzchniowych do gruntu zmiany w krajobrazie, czy też przekształcenie powierzchni terenu. Ingerencję związaną z realizacją przedsięwzięć na środowisko można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji, ponieważ skala wywoływanych przez nie przekształceń środowiska zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań. Ponadto prawidłowo sporządzony projekt, uwzględniający potrzeby ochrony środowiska zarówno na etapie budowy jak i w fazie eksploatacji inwestycji 4 pozwoli także ograniczyć te oddziaływania. W prognozie znalazły się rekomendacje, przed realizacją danej inwestycji przeprowadzić rozpoznanie w terenie względem stanowisk chronionych roślin, zwierząt i grzybów, a w przypadku ich stwierdzenia zastosować odpowiednie procedury wynikające z ustawy

o ochronie przyrody. Określono także, że niezwykle istotne jest każdorazowe przeprowadzenie rzetelnej inwentaryzacji przyrodniczej w celu dokładnego rozpoznania siedlisk gatunków roślin, zwierząt i grzybów.

Zaplanowane w projekcie PZMM przedsięwzięcia poddawane będą dokładniejszej ocenie na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jeśli będzie wymagana. Szczegółowa analiza i ocena w tym zakresie będzie możliwa właśnie na etapie konkretyzowania działań inwestycyjnych, kiedy będą znane parametry techniczne i zakres planowanych prac. Zapisy prognozy wskazują, że na etapie wyboru lokalizacji planowanej komunikacji transportowej, powinny być wybierane takie rozwiązania, które w trakcie realizacji oraz eksploatacji będą w jak najmniejszym stopniu oddziaływały na środowisko i zdrowie ludzi. Realizując planowane inwestycje wskazano działania minimalizujące poprzez ograniczenie presji na tereny wrażliwe oraz unikanie tworzenia barier dla funkcjonowania przyrody. Istotne jest zachowanie drożności korytarzy ekologicznych oraz utrzymanie głównych szlaków migracji zwierząt. Zapewnienie np. odpowiednich przepustów, pozwoli na utrzymanie szlaków migracyjnych małych i większych zwierząt. Realizacja ścieżek rowerowych przyczyni się do zmiany sposobu transportu na bardziej ekologiczny, a co za tym idzie zmniejszy ilość zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza atmosferycznego oraz gleby, jak również pozwoli na zmniejszenie poziomu hałasu.

Z analizy i oceny zawartej w prognozie można wnioskować, że realizacja zadań ujętych w projekcie dokumentu, planowanych na terenie woj. świętokrzyskiego nie spowoduje znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na formy ochrony przyrody przy odpowiednio dobranej lokalizacji, zachowaniu obowiązujących przepisów i standardów w zakresie ochrony środowiska i przyrody wynikających z przepisów odrębnych oraz przy uwzględnieniu zawartych w dokumentacji działań zapobiegających i ograniczających negatywne oddziaływania planowanych zadań na środowisko.

Niezależnie od powyższego do przedmiotowej dokumentacji, wnoszę następujące uwagi:

- 1) Na terenie obszar MOF Czwórmiasta w rejonie województwa świętokrzyskiego występuje także użytek ekologiczny pod nazwą Kamień Plebański, co wymaga uzupełnienia na str. 80 w prognozie. Na str. 100 prognozy brak jest odniesienia do użytku ekologicznego stanowisko muraw kserotermicznych i wąwóz z odsłonięciem profilu geologicznego zlokalizowanego w gminie Dwikozy oraz do ww. użytku Kamień Plebański, które znajdują się m.in. na załączniku graficznym na str. 101 prognozy.
- 2) Na str. 81 prognozy nie wymieniono wszystkich korytarzy ekologicznych. Z analizy tut. organu wynika, iż w województwie świętokrzyskim znajdują się także korytarze o nazwie: Dolina Środkowej Wisły GKPdC-10, Dolina Górnej Wisły KPd-10.
- 3) W prognozie oddziaływania na środowisko nie uwzględniono zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach z dnia 18 czerwca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Góry Pieprzowe" (Dz. U. Woj. Święt. poz. 1934).
- 4) W przypadku rezerwatu przyrody Wisła pod Zawichostem jako akt prawny regulujący należy wskazać także zmiany do rozporządzenia Nr 12/2008 Wojewody Świętokrzyskiego z dnia 9 października 2008 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (Dz. U. Woj. Święt. nr 217 poz. 2907).
- 5) W prognozie nie określono jednoznacznie, czy istnieje ryzyko realizacji planowanych działań w obszarze planowanej zmiany granic obszaru Natura 2000 Góry Pieprzowe. Zapisy w tej kwestii na str. 104 prognozy odnoszą się do aktualizacji tego dokumentu, która może nastąpić w przyszłości, natomiast powinny odnosić do założeń projektu dokumentu względem zmiany granic ww. obszaru Natura 2000.
- 6) W prognozie nie odniesiono się do wpływu realizacji planowanych działań na pomniki przyrody.

Niniejsza opinia nie zwalnia z przeprowadzenia procedur dotyczących oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 zgodnie z przepisami o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, a także uzyskania stosownych zezwoleń w zakresie ochrony gatunkowej zwierząt, roślin i grzybów na podstawie ustawy o ochronie przyrody, jeżeli taka konieczność wyniknie na etapie konkretyzowania

działań inwestycyjnych.

W związku z zapisami art. 55 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przyjęty dokument wraz z podsumowaniem, o którym mowa w art. 55 ust. 3 ww. ustawy, należy przesłać właściwym organom, o których mowa w art. 57 i 58.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Adresat

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach
2. WOOŚ ad acta