

UZASADNIENIE

Odnosząc się do skargi Pana Krzysztofa Lenarta z dnia 5 czerwca 2017 r. na działalność Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie (PZDW) w sprawie inwestycji pn. „Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec – Kolbuszowa – Sokołów Małopolski – Leżajsk” ustalić i ocenić należy, co następuje:

Ad 1.

Skarżący podniósł, że wadliwie zaprojektowano rondo na skrzyżowaniu trasy obwodnicy z drogą gminną 103981R. Obwodnica na odcinku od km 1+636,74 do 1+762,99 projektowana jest w łuku poziomym o promieniu 400 m oraz odcinku prostym od km 1+843,99 do 1+914,55 (oś ronda). Są to warunki odpowiadające wartościom zgodnym z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 poz. 124 z późn. zmianami) dla prędkości miarodajnej 90 km/h. Rondo jest usytuowane na odcinku prostym.

Z informacji uzyskanych z Komendy Powiatowej Policji o liczbie zdarzeń drogowych, które miały miejsce na wymienionym przez Pana Krzysztofa Lenarta rondzie wynika, że od momentu powstania ronda do 31-12-2016 r. doszło do 11 zdarzeń drogowych. Zdarzenia te wynikły z niedostosowania prędkości do warunków panujących na drodze, niezachowania bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu oraz zmęczenia – zaśnięcia kierowcy.

Biorąc powyższe pod uwagę bezpodstawnym jest stwierdzenie Skarżącego, że do tych zdarzeń doszło dlatego, że dojazd do ronda jest ukształtowany w łuku.

Ad.2

PZDW przystępując do opracowania Programu Funkcjonalno- Użytkowego dla tej inwestycji organizował konsultacje społeczne tj. spotkania informacyjne z mieszkańcami, na których były omawiane wszystkie aspekty dla proponowanych przebiegów 4 wariantów tras obwodnicy. Sprawa ta była także przedmiotem publikacji prasowych tygodnika regionalnego Korso Kolbuszowskie. Rezultatem tych konsultacji były liczne wnioski i uwagi, które w trakcie procesu projektowego były analizowane i w miarę możliwości brane pod uwagę. Wszystkie zgłaszane zastrzeżenia i głosy poparcia wskazywały jako najkorzystniejszy przebieg Wariantu WK-1. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że ze względu na dużą ilość protestów pozostałe warianty jako warianty bardzo konfliktogenne należało odrzucić i wykluczyć z dalszych analiz. Opinie te odnosiły się wyłącznie do wariantów prezentowanych na spotkaniach informacyjnych przez Zamawiającego (PZDW) i nie uwzględniały innych przebiegów nieoznaczonych do dalszych analiz w toku prac przygotowawczych.

O wyborze Wariantu przez Zamawiającego zdecydowała szczególnie analiza kosztów społecznych i korzyści oraz poziom akceptacji rozwiązań przez mieszkańców - stąd wariant

wskazany przez autorów PFU, jako rekomendacje dla wariantu preferowanego, był wynikiem szczegółowej i dogłębnej analizy oraz kompromisem pomiędzy wymaganiami dla klasy drogi wynikającymi z SOPZ i ustaleń, a zgłoszonymi dotychczas zastrzeżeniami mieszkańców. Kompromis ten stanowił etap końcowy kilkuletniego już procesu konsultacji w sprawie przedsięwzięcia. Pierwsze spotkania miały miejsce w 2013 r. a ostatnie w kwietniu 2017 r.

Ad.3

Zarzut fikcyjnego tworzenia Raportu Oddziaływania na Środowisko jest nieuzasadniony. Raport został przygotowany w oparciu o postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie (RDOŚ), z dnia 2 czerwca 2016 r. (znak WOOS.4200.4.2016.KR.20), które ustalało zakres raportu oddziaływania na środowisko. Stosownie do warunków tego postanowienia Raport spełnia wymogi art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r. poz 353). W dniu 13 kwietnia 2017 r. RDOŚ wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy m. Kolbuszowa i Werynia w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 875 Mielec – Leżajsk”. W obwieszczeniu dotyczącym wszczęcia tego postępowania zawarto informacje, że w dniach od 29 marca 2017 r. do 28 kwietnia 2017 r. można zapoznać się z wnioskiem i wszystkimi dokumentami w tej sprawie w siedzibie RDOŚ przy al. Piłsudskiego 38 w Rzeszowie w godzinach pracy Urzędu. W tym terminie można było zgłaszać uwagi dotyczące przedmiotowego wniosku osobiście lub pisemnie.

W uzasadnieniu wydanej decyzji opisano w sposób następujący ten etap postępowania: *„W trakcie prowadzonego postępowania, zmierzającego do wydania przedmiotowej decyzji środowiskowej, wpłynęły do tut. Urzędu pisma mieszkańca miejscowości Kolbuszowa, z uwagami odnośnie wariantowania przedsięwzięcia, braku zgody na przebieg obwodnicy w wybranym wariantcie, skomunikowania drogi wewnętrznej z projektowaną obwodnicą.*

W dniu 20 marca 2017 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył dodatkowe wyjaśnienia dotyczące zmiany szczegółowych rozwiązań w zakresie skomunikowania ww. drogi wewnętrznej z projektowaną obwodnicą w km ok. 1+400, o czym strony postępowania zostały powiadomione Obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 22 marca 2017 r. znak: WOOS.4200.4.2016.KR.63.

Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa, do tut. Urzędu wpłynęły kolejne wnioski, zastrzeżenia i uwagi w przedmiotowej sprawie. Uwagi mieszkańca Kolbuszowej oraz tegoż mieszkańca występującego w imieniu Komitetu Protestacyjnego odnośnie konfliktów społecznych, które według niego zostały zbyt pobieżnie opisane w Raporcie, skomunikowania drogi wewnętrznej z projektowaną obwodnicą, o powtórzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym przyrodę i obszary Natura 2000,

wniosek o odmowę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, brak zgody na realizację przedsięwzięcia, o zmianę przebiegu obwodnicy, przesunięcie przebiegu w kierunku zachodnim o ok. 300 m.

Należy tutaj zauważyć, że w przedłożonym Raporcie wskazano, iż możliwe są sprzeczności dotyczące planowanego przedsięwzięcia, w tym m.in. związane z lokalizacją zjazdów do pól, czy posesji, a wszelkie uwagi wnoszone także na późniejszych etapach będą analizowane i w miarę możliwości uwzględniane przez Zarządcę drogi, w toku opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego.

Odnosząc się do kwestii wariantowania, czy też przesunięcia obwodnicy należy zaznaczyć, że możliwość wskazania przez organ wydający decyzję środowiskową Inwestorowi innego wariantu do realizacji, niż wskazany w Raporcie, uzależniona jest od zaistnienia okoliczności ściśle określonych w art. 81 ust. 1 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, jednakże dotyczy to sytuacji jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, wyłącznie po uprzedniej zgodzie Inwestora, a w tym przypadku zgody takiej nie było.

Ponadto Inwestor w dniu 20 marca 2017 r. przedłożył do RDOŚ w Rzeszowie dodatkowe wyjaśnienia, iż ze względu na wyniki bieżących konsultacji z właścicielami terenów położonych w rejonie przedsięwzięcia zmianie ulegają szczegółowe rozwiązania w zakresie skomunikowania drogi wewnętrznej z projektowaną obwodnicą w km ok. 1+400.

Mieszkaniec Kolbuszowej zarzuca także w jednym z pism, iż Raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko (dalej: raport ooś) nie uwzględnia niektórych chronionych gatunków, tj. żaby moczarowej, rzekotki drzewnej, dzięcioła zielonego, dzięcioła zielono-siwego, dzięcioła białogrzbiatego, muchotłówki żałobnej i watahy wilków, oraz nie zawiera „planu ochrony dla ww. gatunków chronionych”.

Odnosząc się do powyższego należy zauważyć, iż Strona nie przedstawiła bliższych informacji odnośnie ww. gatunków, tj. źródeł i charakteru ich stwierdzeń, dokładnej ich lokalizacji, liczebności itp. Większość ww. gatunków jest charakterystyczna dla terenów leśnych i zadrzewionych, które nie leżą na trasie preferowanego wariantu obwodnicy. Jedyne większy kompleks leśny leżący w pobliżu planowanej drogi i mogący być siedliskiem niektórych ww. gatunków to las przyległy od zachodu do m. Werynia.

Z danych będących w posiadaniu tut. Organu (materiały przygotowane na potrzeby przygotowania projektu planu zadań ochronnych dla OSOP Puszcza Sandomierska) wynika, iż kompleks ten stanowi siedlisko lęgowe m.in. dzięciołów - czarnego, średniego, zielonego i białoszyjowego. Kompleks ten jednak jest omijany od północy przez wariant preferowany drogi w odległości min. 300 m - tj. poza przyjętym w raporcie ooś zasięgiem możliwego

oddziaływania przedsięwzięcia. Kompleks ten jest przecinany w wariantcie alternatywnym przebiegu drogi, który jednak został odrzucony, z uwagi m.in. na możliwe jego oddziaływanie na środowisko przyrodnicze. Strona wskazuje, iż żaba moczarowa występuje w kanale na granicy Kolbuszowej Dolnej i Werynia (potok Werynia). Należy tu zaznaczyć, iż zinwentaryzowano tu również inne gatunki płazów (inwentaryzacja na potrzeby raportu ooś) i zaproponowano stosowne działania ochronne, które, jak się prognozuje, skutecznie zabezpieczą lokalne populacje płazów. Autorzy raportu ooś nie zinwentaryzowali na trasie obu analizowanych wariantów obwodnicy Kolbuszowej miejsc występowania wilka. Należy tu dodać, iż planowane przedsięwzięcie znajduje się poza granicami głównych korytarzy ekologicznych wyznaczonych w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilo M. 2005; zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju, jak i w skali europejskiej.

W dalszej części wniosku, Strona podnosi, iż w raporcie ooś brak jest map siedlisk grzybów i lęgówisk poszczególnych ptaków. Odnosząc się do powyższego, należy zauważyć, iż w dołączonym do raportu ooś opracowaniu „Opis przyrodniczy terenu w zasięgu oddziaływania inwestycji „Kolbuszowa”” stwierdzono, iż „W trakcie prowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono chronionych gatunków grzybów” (str. 12). W dalszej części opracowania (str. 13) odniesiono się do występowania grzybów zlichenizowanych (porostów): „Na omawianym terenie stwierdzono dwa gatunki porostów, żaden z nich nie znajdował się na liście gatunków chronionych. W pasie drogowym odnotowano występowanie pustułki pęcherzykowatej *Hypogymnia physodes* i złotorosta ściennego *Xanthoria parietina*. Stanowiska pustułki pęcherzykowatej oraz złotorosta ściennego stwierdzono na drzewach poza pasem drogowym w okolicach km 1+800-2+800.”

Z kolei w innym piśmie Strona zarzuca, iż „przeciwnie projektowanej obwodnicy są również aspekty przyrodnicze Natura 2000 – obszar ochrony ptaków, przez które przebiega projektowana obwodnica”. Odnosząc się do powyższego, należy zaznaczyć, iż w przedłożonym raporcie ooś, w oparciu o zgromadzone dane, w tym wykonaną inwentaryzację przyrodniczą oraz w oparciu o przeprowadzone analizy, stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005. Znikome zajęcie obszaru Natura 2000, a także jej planowany przebieg przez tereny rolnicze, a w części w pobliżu terenów zabudowanych spowoduje znikomy ujemny wpływ na ww. obszar i jego przedmioty ochrony. Zmniejszeniu ulegnie powierzchnia żerowisk 2 gatunków bociana białego i błotniaka stawowego. Przedmiotowe przedsięwzięcie uszczupli potencjalne tereny lęgowe 2 gatunków

- derkacza i gąsiorka. Przedsięwzięcie przebiega na obrzeżu przedmiotowego obszaru, nie wpłynie na integralność tego obszaru, a zaproponowane przejście dla małych i średnich zwierząt (most drogowy na potoku Werynia (MD-1) z minimalizuje wpływ planowanego przedsięwzięcia jako bariery ekologicznej.

Strona nie przedstawiła dowodów (analiz) pokazujących, iż przedmiotowe przedsięwzięcie w wybranym wariantcie może w sposób znacząco negatywny oddziaływać na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000 i integralność tego obszaru. Przykładowo nie przedstawiła dowodów, iż teren planowanego przedsięwzięcia stanowi miejsce żerowania i lęgów kraski, co jest podnoszone w przedmiotowym piśmie. Ponadto należy dodać, iż wariant inwestycyjny nie przecina, wbrew informacji zawartej w tym wniosku kompleksu stawów rybnych w Weryni, lecz omija go od północy (przebiega w odległości w odległości min. 300 m).

Kolejne uwagi i zastrzeżenia wniósł Polski Związek Łowiecki Zarząd Okręgowy w Rzeszowie, o uwzględnienie i wykonanie przejść dla zwierząt oraz zainstalowanie ogrodzenia ograniczającego wejście zwierzyny na pas drogowy. Sformułowane w piśmie uwagi są zbyt ogólne i nie odnoszą się do dokumentacji, w tym Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, czy też samego postępowania. Niemniej należy zauważyć, że zgodnie z zapisami Raportu m. in. projektowany most drogowy na potoku Werynia (MD-1) zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt małych i średnich, poprzez wydzielenie po obu stronach potoku Werynia stref przeznaczonych dla migracji zwierząt o (łącznej) szerokości minimalnej (światło poziome) $\geq 6,0$ m i wysokości minimalnej (światło pionowe) $\geq 2,5$ m (str. 19 Raportu).

Na etapie realizacji przewiduje się, w miejscach możliwej wzmożonej aktywności płazów (dolina potoku Werynia, zinwentaryzowane siedliska łąk wilgotnych) – ogrodzenie, na czas prowadzenia prac budowlanych, newralgicznych miejsc płotkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy). Natomiast na etapie eksploatacji wszystkie projektowane otwarte zbiorniki będą posiadały ogrodzenia ochronne dla płazów (skuteczne także w przypadku małych ssaków), zintegrowane z zasadniczymi ogrodzeniami zbiorników lub projektowane jako samodzielne konstrukcje.

Należy zauważyć, że Inwestor może także zastosować dla drogi tej kategorii znak A-18b „Uwaga, dzikie zwierzęta” oraz ograniczyć prędkość do 70 km/h na odcinku od km 3+800 do km 4+600 (przebieg lokalnego korytarza migracji ssaków: sarny, dziki oraz gady: jaszczurki i padalce)”.

W Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opisano przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, przeanalizowano wariant wybrany do realizacji przez Inwestora – preferowany oraz wariant alternatywny, a także opis

przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia (tzw. wariant zerowy).

Wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia to rozwiązanie, w którym przedsięwzięcie nie jest realizowane. W obecnym stanie ruch odbywa się istniejącą drogą, która biegnie przez tereny zabudowy, jest kręta, co uniemożliwia jej rozbudowę. Niepodjęcie przedsięwzięcia uniemożliwi w najbliższej perspektywie zapewnienie prawidłowego funkcjonowania miasta Kolbuszowa, ze względu na wzrastający ruch samochodowy i problemy z zapewnieniem płynności ruchu. Pozostawienie obecnego stanu oznacza narażenie na oddziaływanie ok. 500 osób w przebiegu drogi istniejącej. Krętość drogi w połączeniu z charakterem terenu przez który przebiega, powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

Wybór wariantów był rozważany w kontekście możliwości rozwiązania problemu wykonania zadania przy uwzględnieniu istniejącego zagospodarowania terenu. Nie bez znaczenia była również trwałość konstrukcji oraz rodzaj rozwiązań techniczno-technologicznych. W ramach przygotowywania projektu analizowano przede wszystkim uwarunkowania wynikające z funkcji i położenia przedsięwzięcia oraz istniejącego stanu DW875. Ze względu na fakt, że przedsięwzięcie dotyczy budowy nowego odcinka DW875 stanowiącego alternatywę dla istniejącej drogi wojewódzkiej, wariantowaniu podlegał przebieg drogi.

Przy wyborze wariantów uwzględniano również sprawy związane z własnością sąsiednich terenów, jak i minimalizację kosztów budowy oraz późniejszej eksploatacji oraz szeroki kompleks uwarunkowań lokalnych.

Wybór wariantów wiązał się także z analizą rozwiązań geometrycznych układu dróg powiązanych z planowanym przedsięwzięciem, planowanego przebiegu drogi zasadniczej i jej powiązań z obsługą przyległych terenów.

W wariantcie preferowanym – realizacyjnym planowana obwodnica miejscowości Kolbuszowa i Werynia rozpoczyna się na istniejącym skrzyżowaniu drogi krajowej nr 9 z drogą wojewódzką nr 875 (skrzyżowanie typu rondo). Następnie przecina ulicę Podporucznika Sawy w m. Kolbuszowa Dolna. Nie przewidziano połączenia projektowanej obwodnicy z ulicą Sawy Podporucznika. Droga omija od strony północnej zabudowę Kolbuszowej, szczególnie posesje usytuowane przy ulicy Sokołowskiej. Następnie obwodnica przecina linię kolejową Nr 71 Ocice – Rzeszów Główny, nad którą przewidziano budowę wiaduktu. Odcinek od skrzyżowania z drogą krajową nr 9 poprzez wiadukt nad linią kolejową Nr 71 przechodzi przez tereny niezabudowane Kolbuszowej Dolnej. Następnie trasa obwodnicy przebiega w kierunku północno – wschodnim omijając kompleks leśny przyległy do Weryni i przecina drogę gminną nr 103981R w miejscowości Zarębki. Z drogą gminną projektowana obwodnica będzie skomunikowana poprzez skrzyżowanie typu rondo. Dalej przebiega przez tereny niezabudowane wsi Zarębki, omija teren zabudowany

miejsowości Werynia i stawy hodowlane usytuowane pomiędzy Werynią i Kolonia Werynia. Na wysokości Kolonia Werynia zaprojektowano skomunikowanie istniejącego układu drogowego z projektowaną obwodnicą za pomocą skrzyżowania skanalizowanego. Po ominięciu zabudowy Kolonia Werynia droga nr 875 biegnie wzdłuż granicy gmin Kolbuszowa i Dzikowiec, omijając po stronie północnej miejscowość Rejowiec. Obwodnica Kolbuszowej będzie włączona w istniejącą trasę drogi wojewódzkiej przed miejscowością Dzikowiec w rejonie granicy gmin Kolbuszowa i Dzikowiec. Długość obwodnicy miejscowości Kolbuszowej i Weryni w ciągu drogi wojewódzkiej nr 875 wynosi ok. 6,4 km.

Ad.4

Powyżej, w pkt 3, wyczerpująco opisano sposób procedowania etapu konsultacji i warunki przedstawiający wybór wariantu do oceny środowiskowej.

Ad. 5

Zamawiający zlecając przedsięwzięcie jakim jest obwodnica drogowa miejscowości określa warunki jakie musi ona spełniać dla przyszłej swojej funkcji. Warunki te są realizowane w fazie analitycznej i projektowej przez Wykonawcę w opracowaniu pod nazwą Program Funkcjonalno-Użytkowy. Dla przedmiotowego zadania opracowanie to składa się między innymi z analizy uwarunkowań wyjściowych, rozpoznania geotechnicznego terenu, kopii podkładów mapowych terenu inwestycji, uzyskanych warunków, opinii i stanowisk instytucji i organów administracji państwowej i samorządowej, prognoz ruchu, powiązań z innymi drogami, obliczeniami hałasu, inwentaryzacji terenu, analizy społecznej akceptowalności, szacunkowego zestawienia kosztów. Wpływ na wybór wariantu mają wypośredkowane wszystkie w/w elementy uzyskiwane na etapie w/w opracowania. Wybór wariantu tzw. preferowanego i jego późniejsza ocena jest oceną zbliżoną w każdym aspekcie do wyznaczonych założeń funkcjonalno-użytkowych danej kategorii i klasy drogi, która ma określone parametry w prawie budowlanym i przepisach szczegółowych. Każdy, którego dotyczy ocena to subiektywnie przez pryzmat zachowania swojego interesu prawnego. Dlatego na etapie szczegółowych opracowań Zamawiający stara się (i tak też było w tym przypadku) uwzględniać możliwe do spełnienia wnioski właścicieli przy zachowaniu parametrów drogi, określonych warunkami technicznymi i przepisami bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ad.6

Wariant W1 jest wariantem skompilowanym, który w zasadzie jest wariantem WK-1 modyfikowanym w trakcie spotkań informacyjnych i konsultacji społecznych. Wariant ten był prezentowany społeczeństwu na spotkaniu w miesiącach lutym w Urzędzie Miasta Kolbuszowa i w kwietniu w Domu Ludowym w Weryni na spotkaniu z mieszkańcami Kolbuszowej Dolnej.

Ad.7

Wbrew twierdzeniom Skarżącego, postępowanie przetargowe dla zadania pn. „Wykonanie w systemie „zaprojektuj i wybuduj” dokumentacji projektowej z uzyskaniem decyzji środowiskowej i decyzji ZRID z rygiem natychmiastowej wykonalności oraz robót budowlanych w ramach zadania pn.: „Budowa obwodnicy m. Kolbuszowa i Werynia w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 875 Mielec – Leżajsk”, nie było unieważnione. W w/w postępowaniu jako oferta najkorzystniejsza, na podstawie kryteriów oceny określonych w SIWZ, została wybrana oferta Konsorcjum firm:

Lider konsorcjum: Miejskie Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów Sp. z o.o.

35-310 Rzeszów, ul. Rejtana 6

Partner konsorcjum: Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Spółka z o.o

05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Kolejowa 28

- za cenę oferty brutto 46 788 452,57 PLN.

Ad 8

Powyżej w pkt 6 wyczerpująco zanalizowany został sposób procedowania etapu konsultacji i warunki przesądzające o wyborze wariantu do oceny środowiskowej.

Ad.9

Zgodnie z Uchwałą Nr 38/853/15 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie wytycznych do zakresu realizacji zadań w opracowywanych Programach Funkcjonalno – Użytkowych w aspekcie planów rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa podkarpackiego i możliwości finansowych samorządu województwa uchwalono m.in. że rezygnuje się z budowy ciągów pieszych i pieszo – rowerowych, za wyjątkiem odcinków przy zatokach autobusowych, miejsc użyteczności publicznej oraz z budowy dróg dojazdowych „serwisowych” na projektowanym przebiegu drogi wojewódzkiej za wyjątkiem miejsc technicznie uzasadnionych (wysoka skarpa wiaduktu, mostu). Natomiast lokalizację przejść dla zwierząt określa decyzja środowiskowa.

Reasumując, jak przedstawiono w powyższym uzasadnieniu, przedmiotowa skarga złożona przez Pana Krzysztofa Lenarta jest niezasadna.

Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie zachował niezbędne procedury przy realizacji zadania w systemie „zaprojektuj i wybuduj”, przy sporządzaniu dokumentacji projektowej z uzyskaniem decyzji środowiskowej i decyzji ZRID z rygiem natychmiastowej wykonalności oraz w trakcie robót budowlanych w ramach zadania pn.: „Budowa obwodnicy m. Kolbuszowa i Werynia w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 875 Mielec – Leżajsk”. Sejmik Województwa Podkarpackiego nie widzi podstaw do uwzględnienia wniesionej skargi.