
PLAN

Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

**DLA DĘBICKO ROPCZYCKIEGO
OBSZARU FUNKCJONALNEGO**

**PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA
NA ŚRODOWISKO**



Dokument został opracowany przez zespół specjalistów w składzie:

mgr inż. Karolina Ioannidis

Data opracowania: 19 września 2025 r.

Spis treści

1.	Przedmiot i zakres opracowania	4
2.	Cel i zakres merytoryczny opracowania	5
3.	Zakres prognozy.....	5
4.	Metody pracy i materiały źródłowe	6
5.	Opis Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego ...	7
5.1.	Przedmiot i podmiot	7
5.2.	Komplementarność z innymi dokumentami.....	9
5.3.	Wizja	10
5.4.	Cele strategiczne i kierunki działań	11
6.	Analiza i ocena istniejącego stanu na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji	15
6.1.	Charakterystyka obszaru DROF	15
6.2.	Istniejący stan środowiska	16
6.2.1.	Jakość powietrza	16
6.2.2.	Zagrożenie hałasem.....	28
6.2.3.	Pola Elektromagnetyczne	33
6.2.4.	Gleby	34
6.2.5.	Wody	35
6.2.6.	Gospodarka wodno-ściekowa	63
6.2.7.	Zasoby przyrodnicze	66
6.3.	Istniejące problemy ochrony środowiska	82
7.	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym ...	83
8.	Przewidywane oddziaływanie na środowisko w wyniku realizacji zapisów dokumentu	91
9.	Przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko.....	126
9.1.	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody.....	127
9.2.	Korytarze ekologiczne.....	144
9.3.	Różnorodność biologiczna, rośliny i zwierzęta	144
9.4.	Ludzie.....	147
9.5.	Powietrze atmosferyczne	147
9.6.	Klimat.....	148
9.7.	Zabytki oraz dobra materialne	149
9.8.	Zasoby naturalne	150
9.9.	Wody	151
9.10.	Krajobraz i powierzchnia ziemi	154
9.11.	Hałas i promieniowanie elektromagnetyczne	156
9.12.	Gospodarka odpadami i ograniczenie powstawania odpadów	157
9.13.	Ryzyko wystąpienia poważnej awarii	157
10.	Analiza rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodnicza negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu	158
11.	Propozycja działań alternatywnych.....	162
12.	Potencjalne oddziaływanie transgraniczne	163
13.	Realizacja i wdrażanie Planu	164
14.	Monitoring i rezultaty realizacji Planu	174
15.	Podsumowanie i wnioski	182
16.	Streszczenie w języku niespecjalistycznym	183
17.	Zestawienie tabel i rysunków	187

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest prognoza oddziaływania na środowisko do *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego*. Opracowanie zostało wykonane w oparciu o art. 46 oraz art. 47 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. 2024 poz. 1112 z późn. zm.).

Zgodnie z zapisami artykułów 46 Ustawy OOS, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty następujących dokumentów strategicznych:

1. planu ogólnego gminy oraz planu zagospodarowania przestrzennego, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, a także koncepcji rozwoju kraju, strategii rozwoju, programu, polityki publicznej i dokumentu programowego, z zakresu polityki rozwoju, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
2. polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
3. polityki, strategii, planu i programu innego niż wymienione w pkt 1 i 2, którego realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000, jeżeli nie jest on bezpośrednio związany z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony.

Zgodnie z artykułem 47 Ustawy OOS przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest wymagane także w przypadku projektu dokumentu innego niż wymieniony w art. 46 ust. 1 oraz w przypadku projektu zmiany takiego dokumentu, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem, o którym mowa w art. 57 Ustawy OOS, organ opracowujący projekt stwierdzi, że realizacja postanowień danego dokumentu albo jego zmiany może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest wymagane także w przypadku projektów dokumentów, innych niż wymienione powyżej, jeżeli wyznaczają one ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub realizacja postanowień tych dokumentów może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko. Projekt *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* wpisuje się w powyższy katalog dokumentów.

2. Cel i zakres merytoryczny opracowania

Głównym celem prognozy jest ustalenie czy zapisy projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* nie naruszają zasad prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego, cele ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju są spójne z celami i priorytetami zaplanowanymi w dokumentach wyższego szczebla. Prognoza ma za zadanie także ułatwić identyfikację możliwych do określenia skutków środowiskowych spowodowanych realizacją postanowień ocenianego dokumentu oraz określić, czy istnieje prawdopodobieństwo powstawania w przyszłości konfliktów i zagrożeń w środowisku.

3. Zakres prognozy

Zakres prognozy powinien być zgodny z art. 51 ust. 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. 2024 poz. 1112 z późn. zm.).

Prognoza oddziaływania na środowisko zawiera:

1. informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami;
2. informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy;
3. propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania;
4. informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko;
5. streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

Prognoza ponadto określa, analizuje i ocenia:

1. istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu;
2. stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;
3. istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
4. cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu;
5. przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:
 - różnorodność biologiczną,
 - ludzi,
 - zwierzęta,
 - rośliny,
 - wodę,
 - powietrze,
 - powierzchnię ziemi,

- krajobraz,
- klimat,
- zasoby naturalne,
- zabytki,
- dobra materialne.

z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

Prognoza przedstawia:

1. rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszarowych form ochrony przyrody;
2. rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Zakres i stopień szczegółowości Prognozy oddziaływania na środowisko został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Rzeszowie (pismo znak: WOOŚ.411.2.4.2025.AP.2 z dnia 3 lipca 2025 r.) oraz z Podkarpackim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Rzeszowie (pismo znak: SNZ.9020.2.12.2025.ASZ z dnia 25 czerwca 2025 r.).

4. Metody pracy i materiały źródłowe

Prognoza została opracowana zgodnie z zaleceniami zawartymi w Ustawie 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. 2024 poz. 1112 z późn. zm.). Przy sporządzaniu niniejszego dokumentu zastosowano metody statystyczne i porównawcze, analizy i oceny dostosowane do stanu współczesnej wiedzy. Autor kierował się swoją wiedzą i doświadczeniem stosownie do stanu wiedzy współczesnej. Wszystkie zastosowane metody oceny są dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu. Część dotycząca oceny oddziaływania na środowisko w projektowanym opracowaniu przedstawiono tabelarycznie. Oceny dokonano w oparciu o analizę poszczególnych elementów środowiska w zależności od zagrożeń stwarzanych przez oddziaływanie na środowisko planowanych inwestycji.

5. Opis Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

5.1. Przedmiot i podmiot

Szacuje się, że za około 30 lat liczba mieszkańców miast przekroczy 6 miliardów, tymczasem już dziś około 80% Europejczyków żyje na obszarach miejskich. Popularne wśród architektów hasło „miasta dla ludzi” w kontekście nieustannego wzrostu liczby mieszkańców miast zaczyna nabierać szerszego znaczenia. Postępujący rozwój jednostek samorządu terytorialnego w wymiarze gospodarczym i przestrzennym na świecie oraz coraz większe oczekiwania mieszkańców związane z komfortem przemieszczania się, wymagają nieustannych zabiegów polegających na poprawie jakości i zwiększeniu efektywności systemów transportowych.

Ze względu na problem znacznego przekroczenia szkodliwych pyłów w powietrzu oraz poziomu hałasu w miastach, systematycznie wzrasta świadomość negatywnego oddziaływania transportu indywidualnego na środowisko. Ważne jest również, aby transport ten charakteryzował się niewielkim zapotrzebowaniem na przestrzeń, dlatego władze wielu miast stopniowo ograniczają rozwój infrastruktury drogowej. Koniecznym jest jednak zrozumienie idei zrównoważonego transportu, która zakłada, że rozwój transportu publicznego i zachęcenie do korzystania z przyjaznych środowisku sposobów przemieszczania się, gwarantuje lepszą jakość życia przy nieustającym rozwoju miast. Ideą zrównoważonej mobilności jest zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast i obszarów funkcjonalnych mająca na celu zwiększenie udziału transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w codziennych podróżach. Zmiana ta pozwoli na szybki rozwój całego systemu transportu w obszarze funkcjonalnym m.in. poprzez rozbudowę sieci połączeń kolejowych i autobusowych, odnowę parku pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowę sieci dróg rowerowych, a także zwiększenie znaczenia ruchu pieszego. Obecnie coraz częściej mieszkańcy miast wybierają transport zbiorowy, rower, jak również podróż piesze. Europejskie miasta dążą do tego, aby transport był efektywny, zasobooszczędny, ekologiczny i niskoemisyjny.

W ostatnich latach w polityce europejskiej nastąpiła zmiana podejścia dotyczącego rozwoju terytorialnego z sektorowego do zintegrowanego. Znajduje to wyraz w ukierunkowaniu polityki spójności na tworzenie i wykorzystanie wewnętrznych potencjałów obszarów powiązanych funkcjonalnie, współpracę na poziomie lokalnym pomiędzy partnerami z obszarów miejskich i wiejskich, integrację działań publicznych w wymiarze przestrzennym oraz wielopoziomowy system zarządzania.

Także polskie władze w krajowych dokumentach strategicznych sygnalizują zmianę podejścia do polityki spójności. Znalazło to potwierdzenie między innymi w takich dokumentach jak Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 oraz Krajowa Polityka Miejska 2030. Zgodnie ze wskazanymi dokumentami planowane działania o charakterze zintegrowanym powinny być kierowane do obszarów charakteryzujących się wspólnymi cechami geograficznymi, społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi (w tym połączone komunikacyjnie), nazwanych obszarami funkcjonalnymi. Rozwój miast rdzeni, gmin napędzany jest dzięki współpracy jednostek wchodzących w skład obszarów funkcjonalnych, które pozwalają stworzyć lepsze względem pozostałych obszarów warunki życia mieszkańców a także rozwoju działalności gospodarczej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

W związku powyższym oraz fundamentalnym znaczeniem zintegrowanego planowania zrównoważonej mobilności dla rozwoju regionu oraz w kontekście planowanego uwarunkowania przez Komisję Europejską możliwości ubiegania się o fundusze europejskie w perspektywie 2021-2027 od obowiązywania na terenie gmin Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub dokumentu równoważnego, cztery gminy: Gmina Miasta Dębica, Gmina Ropczyce, Gmina Dębica oraz Gmina Żyraków (tworzące Dębicko- Ropczycki Obszar Funkcjonalny dalej także jako DROF), podjęły prace nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wyżej wymienione jednostki samorządu terytorialnego tworzą obszar funkcjonalny Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego zwany dalej jako „Plan”, „PZMM DROF”, lub „SUMP”.

Z uwagi na metodykę procesu wskazującą na obszar funkcjonalny miasta rdzeniowego jako prawidłowy z punktu widzenia opracowania dokumentu oraz mając na uwadze przyjęcie polityki rozwojowej w zakresie zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mającego na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, Miasto Dębica podjęło się roli koordynatora prowadzonych prac. Podstawę współpracy w tym zakresie stanowi **porozumienie międzygminne na rzecz opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko- Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, zawarte w dniu 20 kwietnia 2022 roku w Dębicy, którego liderem jest Gmina Miasta Dębica.**

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego został przygotowany do roku 2034 z perspektywą do roku 2045. Jest dokumentem strategicznym nastawionym na poprawę i zapewnienie jak najlepszego dostępu do celów codziennych podróży mieszkańcom DROF oraz mieszkańcom gmin ościennych, którzy korzystają z systemu transportu na terenie DROF.

Zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej wyrażonym w *Wytycznych opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej* podstawowe cechy SUMP to:

- długoterminowa wizja oraz przejrzysty plan wdrożenia,
- podejście partycypacyjne,
- zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu,
- ocena obecnej i przyszłej skuteczności proponowanych działań,
- określenie regularnego monitorowania, przeglądów oraz raportowania,
- uwzględnienie kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

Pierwszym etapem prac nad SUMP było opracowanie **Raportu Diagnostyczno-Strategicznego w zakresie mobilności**, w ramach którego przeprowadzono analizę dostępnych danych, badania ankietowe, wywiady i spotkania z interesariuszami (na które zaproszono mieszkańców, lokalnych przedsiębiorców, organizacje oraz operatorów transportu i przewoźników). W dokumencie SUMP w części diagnostycznej zamieszczono główne wnioski i spostrzeżenia z przeprowadzonej diagnozy.

5.2. Komplementarność z innymi dokumentami

Ważną kwestią przy opracowaniu tego typu dokumentów jest jej spójność z dokumentami strategicznymi obowiązującymi na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Dzięki komplementarności działań przedstawionych w różnych dokumentach możliwe jest ich wzajemne dopełnianie i uzupełnianie poprzez dążenie do osiągnięcia wspólnych celów dla polityki na szczeblu gminnym, powiatowym, wojewódzkim i krajowym.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego jest spójny z dokumentami takimi jak m.in.:

Dokumenty europejskie

- *Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej,*
- *Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności,*
- *Europejski Zielony Ład,*
- *Pakiet Fit-for-55,*
- *Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń,*
- *Europejski plan walki z rakiem*

Dokumenty krajowe

- *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),*
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,*
- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030,*
- *Krajowa Polityka Miejska 2030,*
- *Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030,*
- *Polityka energetyczna Polski do roku 2040,*
- *Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 z perspektywą do roku 2040,*
- *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030.*

Dokumenty regionalne i lokalne

- *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023,*
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Dębicko–Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego (DROF),*
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Dębickiego,*
- *Strategia Rozwoju Dębicko – Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego,*
- *Lokalne Programy Rewitalizacji*
- *Strategie Rozwoju Gmin,*
- *Plany Gospodarki Niskoemisyjnej,*
- *Programy Ochrony Środowiska.*

Za realizację zadań wynikających z PZMM dla DROF oraz koordynację prac odpowiedzialna jest Gmina Miasta Dębica, która jest liderem porozumienia międzygminnego na rzecz opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, zawartego w dniu 20 kwietnia 2022 roku.

5.3. Wizja

Wizja rozwoju odpowiada na kluczowe pytania dotyczące przyszłości miejscowości, w której chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wizja stanowi punkt wyjściowy dla definicji celów i działań wdrożeniowych. Ponieważ wizja jest przewodnikiem rozwoju działań planistycznych, powinna zawierać ona opis pożądanego przyszłości miejskiego obszaru funkcjonalnego definiując transport i mobilność w szerokim kontekście rozwoju obszaru funkcjonalnego i społeczeństwa. Wizja powinna być przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, zdrowia i bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego, planowania przestrzennego, kształtowania środowiska i integracji społecznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu.

Proces budowania wizji rozpoczyna się od diagnozy stanu istniejącego oraz identyfikacji podstawowych słabych stron i zagrożeń systemu transportowego. Na podstawie określonych założeń ramowych dla rozwoju mobilności oraz oceny możliwych scenariuszy rozwoju systemu transportowego określono wspólną wizję, która umożliwia ustanowienie priorytetów i celów, a w konsekwencji dobór działań do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności.

Uwzględniając zapisy *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* z wybranego scenariusza, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

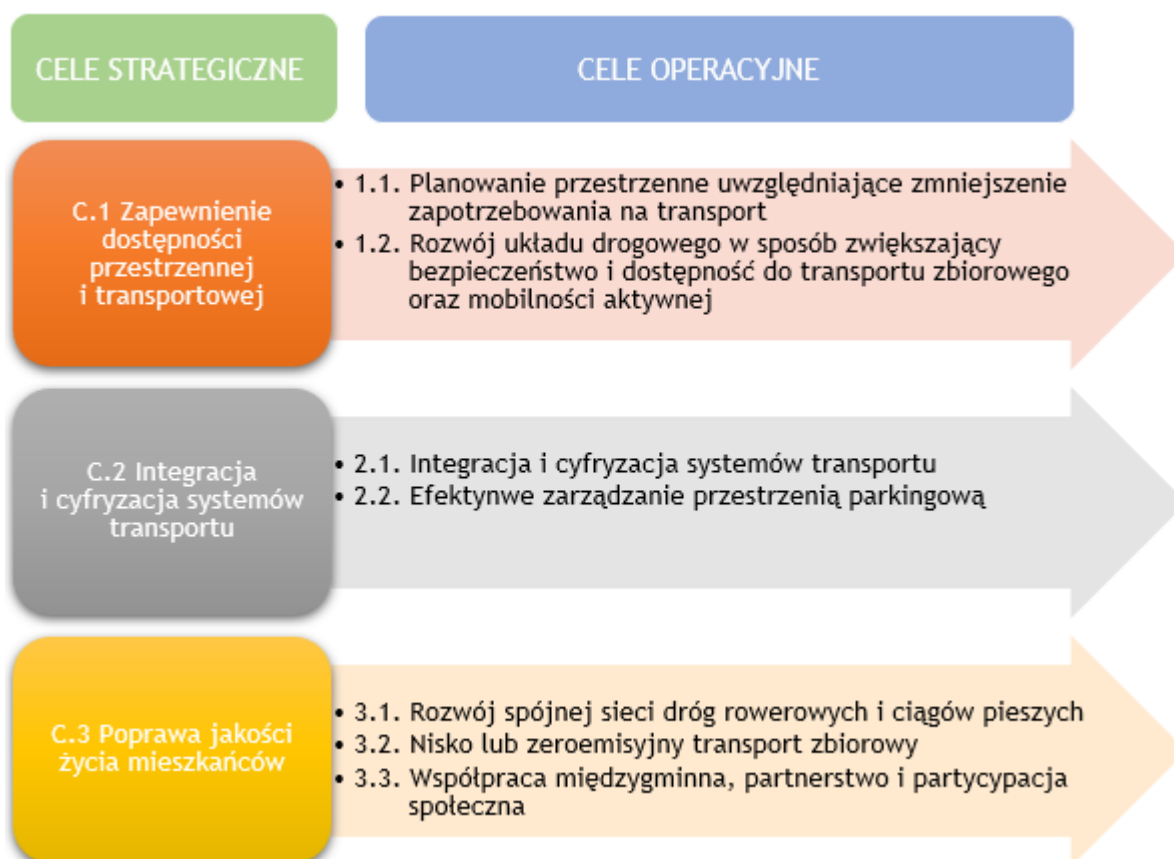
Wizja została zaplanowana do roku 2034 z perspektywą do roku 2045 i brzmi w następujący sposób:

W roku 2034 podróżowanie w obszarze funkcjonalnym będzie odbywać się z wykorzystaniem efektywnych i przyjaznych dla środowiska naturalnego systemów transportowych, współtworzonych w ramach ścisłej współpracy samorządów i odpowiadających potrzebom mieszkańców.

5.4. Cele strategiczne i kierunki działań

Cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresach 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). Cele strategiczne i operacyjne muszą wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” i które zalecają określić „... działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”. W oparciu o wybrane scenariusze oraz treść wizji zdefiniowano strategiczne i operacyjne cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Opierając się na założeniach wybranego scenariusza oraz wizji rozwoju, sformułowano propozycję celów strategicznych i operacyjnych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, która została przedstawiona na poniższym grafie.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 1. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla DROF.

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Cel 1. Dostępność przestrzenna i transportowa obszaru funkcjonalnego						
1.1	Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	1.1.1	Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.	X	X	
		1.1.2	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych.	X	X	
		1.1.3	Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc	X		
1.2	Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo i dostępność do transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej	1.2.1	Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych.	X	X	X
		1.2.2	Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Dębicy, Ropczyc i Żyrakowa.	X	X	X
		1.2.3	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD.	X	X	X
		1.2.4	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	X	X	X
		1.2.5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	X	X	
Cel 2. Integracja i cyfryzacja systemów transportu						
2.1	Integracja i cyfryzacja systemów transportu	2.1.1	Tworzenie związków międzygminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu.	X		
		2.1.2	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie DROF	X	X	

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
		2.1.3	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF.	X	X	X
		2.1.4	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	X	X	X
		2.1.5	Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, w Dębicy, Ropczycach i Żyrakowie z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi.	X	X	X
		2.1.6	Wprowadzenie wspólnego biletu – kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF.	X	X	X
2.2	Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	2.2.1	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej w Dębicy i Ropczycach.	X		
		2.2.2	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów autostrady A4 na terenie DROF.	X	X	
		2.2.3	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	X	X	
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców						
3.1	Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	3.1.1	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	X	X	X
		3.1.2	Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	X		
		3.1.3	Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	X	X	X
		3.1.4	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	X	X	X
3.2	Nisko lub zeroemisyjny transport zbiorowy	3.2.1	Zakup co najmniej 50 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego.	X		
3.3	Współpraca międzygminna,	3.3.1	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących	X	X	

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

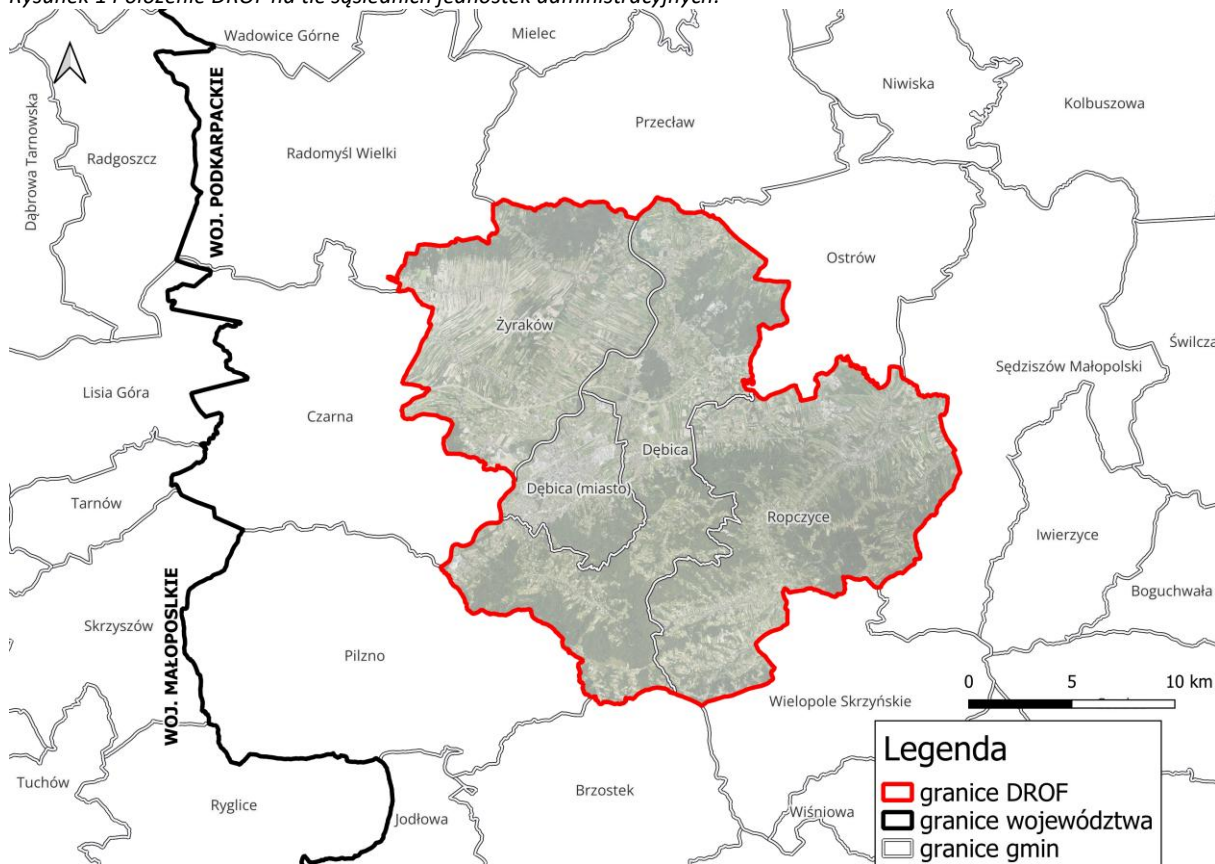
Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
	partnerstwo i partycypacja		zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania			
		3.3.2	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności	X	X	X
		3.3.3	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO	X	X	
		3.3.4	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi	X	X	

6. Analiza i ocena istniejącego stanu na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji

6.1. Charakterystyka obszaru DROF

Dębicko Ropczycki Obszar Funkcjonalny (DROF) to teren obejmujący swym zasięgiem terytorium czterech gmin województwa podkarpackiego: Dębica (gmina wiejska), Dębica (miasto), Żyraków (gmina wiejska), leżących w powiecie dębickim oraz gminy Ropczyce, (gmina miejsko-wiejska) leżącej w powiecie ropczycko-sędziszowskim.

Rysunek 1 Położenie DROF na tle sąsiednich jednostek administracyjnych.



źródło: opracowanie własne na podstawie danych geoserwisu.

W 2024 (stan na 31 grudnia) liczba mieszkańców DROF wynosiła ok. 109 910 osób.¹

¹ Zgodnie z danymi GUS [data dostępu: 20.08.2025 r.]

6.2. Istniejący stan środowiska

6.2.1. Jakość powietrza

Zgodnie z art. 89 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 z późn. zm.) oceny jakości powietrza i obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska. Podstawowym celem monitoringu jakości powietrza jest uzyskanie informacji o poziomach stężeń substancji w powietrzu oraz wyników ocen jakości powietrza. W celu oceny jakości powietrza na terenie województwa podkarpackiego wyznaczono 2 strefy:

- miasto Rzeszów – kod strefy PL1801;
- strefa podkarpacka – kod strefy PL1802.

Przedmiotowy obszar leży w strefie podkarpackiej (PL1802).

Roczna ocena jakości powietrza, dokonywana przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, była prowadzona w odniesieniu do wszystkich substancji, dla których obowiązek taki wynika z rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2024 r. poz. 870). Są to równocześnie substancje, dla których w prawie krajowym (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) i w dyrektywach UE (2008/50/WE i 2004/107/WE) określono normatywne stężenia w postaci poziomów dopuszczalnych/docelowych/celu długoterminowego w powietrzu, ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin.

Lista zanieczyszczeń, jakie należy uwzględnić w ocenie dokonywanej pod kątem spełnienia kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia ludzi, obejmuje 12 substancji:

- | | |
|--|--|
| • dwutlenek siarki SO ₂ , | • pył zawieszony PM _{2.5} , |
| • dwutlenek azotu NO ₂ , | • ołów Pb w PM ₁₀ , |
| • tlenek węgla CO, | • arsen As w PM ₁₀ , |
| • benzen C ₆ H ₆ , | • kadm Cd w PM ₁₀ , |
| • ozon O ₃ , | • nikiel Ni w PM ₁₀ , |
| • pył zawieszony PM ₁₀ , | • benzo(a)piren B(a)P w PM ₁₀ . |

W ocenach dokonywanych pod kątem spełnienia kryteriów odniesionych do ochrony roślin uwzględnia się 3 substancje:

- dwutlenek siarki SO₂,
- tlenki azotu NO_x,
- ozon O₃.

Wynik oceny i klasyfikacji strefy dla danego zanieczyszczenia zależy od stężeń tego zanieczyszczenia występujących na terenie strefy - zwykle w rejonach o najwyższym stopniu zanieczyszczenia daną substancją. Uzyskany wynik przekłada się na określone wymagania w zakresie działań na rzecz poprawy jakości powietrza (w przypadku, gdy nie są spełnione odpowiednie kryteria) lub na rzecz utrzymania tej jakości (jeżeli spełnia ona przyjęte standardy).

Poniżej zestawiono klasy stref i wymagane działania w zależności od poziomów stężeń zanieczyszczenia uzyskanych w rocznej ocenie jakości powietrza:

- **Klasa A** - poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego/docelowego,
- **Klasa C** - poziom stężeń zanieczyszczenia przekracza poziom dopuszczalny/docelowy,

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

- **Klasa D1** - poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu celu długoterminowego (dotyczy tylko ozonu),
- **Klasa D2** - poziom stężeń zanieczyszczenia przekracza poziom celu długoterminowego (dotyczy tylko ozonu).

Tabela 2 Klasyfikacja stref zanieczyszczeń powietrza w zależności od poziomów stężeń zanieczyszczenia uzyskanych w rocznej ocenie jakości powietrza.

Poziom stężeń	Zanieczyszczenie	Klasa strefy	Wymagane działania
W przypadku, gdy dla zanieczyszczenia określony jest poziom dopuszczalny			
nie przekracza poziomu dopuszczalnego ¹	ochrona zdrowia ludzi: dwutlenek siarki SO ₂ , dwutlenek azotu NO ₂ , tlenek węgla CO, benzen C ₆ H ₆ , pył PM10, pył PM2.5 ² ołów Pb (zawartość w PM10)	A	utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz dążenie do utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
powyżej poziomu dopuszczalnego ¹	ochrona roślin: dwutlenek siarki SO ₂ tlenki azotu NO _x -	C	- określenie obszarów przekroczeń poziomów dopuszczalnych, - opracowanie lub aktualizacja programu ochrony powietrza w celu osiągnięcia odpowiednich poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu, - kontrolowanie stężeń zanieczyszczenia na obszarach przekroczeń i prowadzenie działań mających na celu obniżenie stężeń przynajmniej do poziomów dopuszczalnych
W przypadku, gdy dla zanieczyszczenia określony jest poziom docelowy			
nie przekracza poziomu docelowego	ochrona zdrowia ludzi i ochrona roślin ozon O ₃	A	utrzymanie stężeń zanieczyszczenia w powietrzu poniżej poziomu docelowego
powyżej poziomu docelowego	ochrona zdrowia ludzi arsen As (zawartość w PM10), kadm Cd (zawartość w PM10), nikiel Ni (zawartość w PM10), benzo(a)piren B(a)P (zawartość w PM10)	C	- dążenie do osiągnięcia poziomu docelowego substancji w określonym czasie za pomocą ekonomicznie uzasadnionych działań technicznych i technologicznych - opracowanie lub aktualizacja programu ochrony powietrza, w celu osiągnięcia odpowiednich poziomów docelowych w powietrzu
W przypadku, gdy dla ozonu określony jest poziom celu długoterminowego			
nieprzekraczający poziomu celu długoterminowego	ochrona zdrowia ludzi i ochrona roślin ozon O ₃	D1	utrzymanie stężeń zanieczyszczenia w powietrzu poniżej poziomu celu długoterminowego
powyżej poziomu celu długoterminowego		D2	- dążenie do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego

¹ z uwzględnieniem dozwolonych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu MŚ w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu.

² W przypadku pyłu zawieszonego PM2,5, w roku 2024 obowiązuje poziom dopuszczalny II faza, przy ocenie którego stosuje się dotychczasowe oznaczenie klas: A1 i C1.

źródło: Na podstawie Rocznej oceny jakości powietrza w województwie podkarpackim raport wojewódzki za rok 2024.

Roczna ocena została wykonana zgodnie z obowiązującymi zasadami, bazującymi na przepisach prawnych. Zgodnie z art. 89 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647) Główny Inspektor Ochrony Środowiska dokonuje oceny poziomów substancji w powietrzu w danej strefie za rok poprzedni, a następnie dokonuje klasyfikacji stref, dla każdej substancji odrębnie,

według określonych kryteriów. Klasyfikacji dokonano dla dwóch stref na terenie województwa podkarpackiego.

W 2024 r. w ramach systemu PMS na terenie województwa podkarpackiego funkcjonowało ogółem 19 stacji pomiarowych oraz 80 stanowisk pomiarowych. Lokalizacja stacji jest z reguły niezmienna, zależna przede wszystkim od wyników wykonywanej co 5 lat oceny jakości powietrza, której celem jest ustalenie odpowiedniego sposobu wykonywania rocznych ocen jakości powietrza zgodnie z art. 88 ust. 2. ustawy Poś. Prowadzenie badań w stałych lokalizacjach daje możliwość obserwowania zmian jakości powietrza w wieloleciu.

Na terenie DROF w 2024 roku znajdował się jeden punkt pomiarowy, w mieście Dębica.²

Tabela 3. Wynikowe klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej w latach 2022-2024 dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia dla strefy podkarpackiej.

Strefa podkarpacka	Symbol klasy wynikowej											
	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	O ₃ ¹⁾	PM10	Pb	As	Cd	Ni	B(a)P	PM2,5 ²⁾
2022	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C	A1
2023	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C	A1
2024	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C	A1

¹⁾ Dla ozonu – poziom celu długoterminowego, strefa uzyskała klasę D2

²⁾ Dla pyłu zawieszonego PM2,5 – poziom dopuszczalny I faza, strefa uzyskała klasę A.

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2024, Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2023, Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2022.

Podstawą klasyfikacji stref były wyniki pomiarów prowadzonych w 2024 r. w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska oraz wyniki analiz z wykorzystaniem metody szacowania w oparciu o wyniki modelowania jakości powietrza dla roku 2024 wykonanego przez IOŚ-PIB.³

W ostatnich latach w strefie podkarpackiej został przekroczony **poziom celu długoterminowego ozonu – klasa D2**.

Na obszarze województwa podkarpackiego w ostatnich latach utrzymuje się niski poziom zanieczyszczenia powietrza (poniżej poziomów dopuszczalnych/docelowych) dla następujących substancji: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, benzen, tlenek węgla oraz oznaczane w pyłe zawieszonym PM10 metale: ołów, arsen, kadm i nikiel.

Zgodnie z zasadami oceny rocznej, klasę strefy dla danego zanieczyszczenia określa się na podstawie jego stężeń występujących w rejonach potencjalnie najbardziej zanieczyszczonych rozważaną substancją. W rezultacie, nawet obszar przekroczeń wartości normatywnych zanieczyszczenia o małym zasięgu decyduje o wyniku klasyfikacji całej strefy (nawet o dużej powierzchni). Należy zatem pamiętać, że zaliczenie strefy do klasy C dla danego zanieczyszczenia nie oznacza złej sytuacji na terenie całej strefy – a jest jedynie sygnałem, że w strefie istnieją obszary wymagające podjęcia i prowadzenia działań na rzecz poprawy jakości powietrza pod kątem rozważanego zanieczyszczenia.

Wartości średnioroczne pyłu zawieszonego PM10 na terenie województwa zawierały się w zakresie 15-30 µg/m³ (38-75% normy). Najwyższe stężenia średnioroczne pyłu zawieszonego PM10 powyżej

² źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim raport wojewódzki za rok 2024.

³ źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim raport wojewódzki za rok 2024.

70% normy wskazane zostały w Rzeszowie oraz w powiatach: dębickim (gminy: miejska **Dębica**, wiejska **Dębica**, Czarna), mieleckim (gmina miejska Mielec).

Rozkład stężeń oparty na wynikach pomiarów ze stacji oraz na wynikach modelowania wskazuje na występowanie na obszarze województwa podkarpackiego wartości średniorocznych pyłu zawieszonego PM_{2,5} w przedziale 8-20 µg/m³ (40-100% normy fazy II) (Rys. 7.33.). Najwyższe stężenia średnioroczne pyłu zawieszonego PM_{2,5}, powyżej 85% normy, wskazane zostały na terenie miasta Rzeszowa oraz powiatów: rzeszowskiego (gminy: Trzebownisko, Krasne, Boguchwała, Tyczyn), dębickiego (gminy: miejska **Dębica**, wiejska **Dębica**, **Żyraków**, Czarna), mieleckiego (gminy: miejska Mielec, wiejska Mielec).⁴

W latach 2022-2024 roku dla strefy podkarpackiej przeprowadzono ocenę roczną pod kątem ochrony roślin. Wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 4 Klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin.

Strefa podkarpacka	Symbol klasy wynikowej		
	SO ₂	NO _x	O ₃ ¹⁾
2022	A	A	A
2023	A	A	A
2024	A	A	A

¹⁾Dla ozonu wg poziomu celu długoterminowego, strefa podkarpacka otrzymała klasę D2

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2024, Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2023, Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2022.

Tabela 5 Charakterystyka stacji pomiarowej jakości powietrza, zlokalizowanej na terenie DROF oraz uzyskane wyniki.

Kod stacji	Adres stacji	Typ stacji	Typ pomiaru	Kompletność [%]	Średnia Sa [ug/m ³]	L>50 (S24)	36 maks. (S24) [ug/m ³]
PkDebiGrottg	Dębica, ul. Grottgera 3	tło	man.	97	27	28	46

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2024,

Podstawowym celem oceny poziomów substancji w powietrzu zgodnie z art. 89 ustawy - Prawo ochrony środowiska jest dokonanie klasyfikacji stref, dającej podstawę do zaplanowania działań na rzecz poprawy jakości powietrza w strefach, w których są przekraczane wartości kryterialne określone dla ochrony zdrowia ludzi lub ochrony roślin. Roczna ocena jakości powietrza za 2024 rok dla stref województwa podkarpackiego przeprowadzona została zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Klasyfikacji dokonano dla dwóch stref na terenie województwa podkarpackiego: miasta Rzeszów i strefy podkarpackiej.

Główny element oceny jakości powietrza w województwie za rok 2024, decydujący o przypisaniu strefie odpowiedniej klasy, stanowiły wyniki pomiarów ze stacji monitoringu jakości powietrza w regionie, objętych system kontroli i zapewnienia jakości w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Dodatkowo, w ocenie wykorzystano metodę obiektywnego szacowania opartą na wynikach pomiarów oraz na wynikach matematycznego modelowania transportu i przemian substancji w powietrzu dla roku 2024.

⁴ Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim, raport wojewódzki za rok 2024

Objęte oceną zanieczyszczenia gazowe w roku 2024, tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen, ozon oraz tlenki azotu i osiągnęły na terenie województwa stężenia nieprzekraczające obowiązujących dla tych substancji wartości kryterialnych zarówno ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ochronę roślin. Pozwoliło to, na zakwalifikowanie obu stref z terenu województwa podkarpackiego w kryterium ochrony zdrowia ludzi do klasy A. W kryterium ochrony roślin podlegająca ocenie strefa podkarpacka również otrzymała klasę A.

W przypadku ozonu nie został dotrzymany poziom celu długoterminowego zarówno pod kątem kryterium ochrony zdrowia ludzi jak i ochrony roślin. W kryterium ochrony zdrowia ludzi strefy miasto Rzeszów i podkarpacka otrzymały klasę D2. W kryterium ochrony roślin podlegająca ocenie strefa podkarpacka otrzymała klasę D2.

Wzrost stężeń ozonu rejestrowany w sezonie letnim spowodowany był obecnością w atmosferze jego prekursorów oraz w dużej mierze warunkami meteorologicznymi.

Wyniki badań powietrza atmosferycznego prowadzone w 2024 roku wykazały dotrzymanie poziomów dopuszczalnych określonych dla pyłu zawieszonego PM₁₀, mierzonego pod kątem kryterium ochrony zdrowia ludzi na obszarze całego województwa. W końcowej klasyfikacji strefy miasto Rzeszów i podkarpacka otrzymały klasę A.

Wyniki badań powietrza atmosferycznego prowadzone w 2024 roku w regionie wykazały dotrzymanie średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM_{2,5} (fazy II) na terenie województwa podkarpackiego. W końcowej klasyfikacji strefa miasto Rzeszów i strefa podkarpacka otrzymały klasę A1.

W roku 2024 utrzymał się trwający od roku 2022 pozytywny trend dotrzymania poziomów dopuszczalnych określonych dla pyłu zawieszonego PM₁₀, pyłu zawieszonego PM_{2,5} na całym obszarze województwa podkarpackiego. Zauważyć jednak należy, że pomimo sprzyjających warunków termicznych, w porównaniu z rokiem 2023, na większości stacji monitoringu powietrza zarejestrowano nieco wyższe wartości stężeń średniorocznych pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5} oraz więcej dni z przekroczeniem normy dobowej pyłu zawieszonego PM₁₀.

Dotrzymane zostały także poziomy dopuszczalne/docelowe dla metali w pyłe zawieszonym PM₁₀ (arsen, kadm, nikiel, ołów) na obszarze całego województwa.

W zakresie benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀ w 2024 roku zanotowano wzrost jego stężeń w regionie. W ocenie pod kątem zanieczyszczenia powietrza benzo(a)pirenem w pyłe zawieszonym PM₁₀ poziom docelowy w strefie miasto Rzeszów został dotrzymany i strefa ta otrzymała klasę A. Przekroczenie tego kryterium wystąpiło w strefie podkarpackiej, gdzie na trzynastu stacjach z pomiarami B(a)P w pyłe zawieszonym PM₁₀ przekroczenie wystąpiło na sześciu z nich i tym samym strefa podkarpacka zaliczona została do klasy C. Przekroczenie poziomu docelowego benzo(a)pirenu utrzymuje się w Dębicy i w Nisku. W Jarosławiu, Jaśle, Tarnobrzegu stężenie średnioroczne benzo(a)pirenu wzrosło w stosunku do 2023 roku, przekraczając poziom docelowy. W Mielcu, Krośnie, Sanoku, Stalowej Woli i w Przemyśle również odnotowano wzrost stężenia średnioroczne benzo(a)pirenu, który nie spowodował jednak przekroczenia poziomu docelowego. Na terenie podkarpackich uzdrowisk (Rymanów-Zdrój, Iwonicz-Zdrój) średnioroczny poziom docelowy benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀ był niższy od 1 ng/m³. Podobnie jak w latach poprzednich, wysokie wartości stężeń benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀ wystąpiły w okresie grzewczym (styczeń – marzec, październik – grudzień).

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

W strefie podkarpackiej wyznaczono dwadzieścia siedem obszarów przekroczenia związanych z emisją z sektora komunalno-bytowego. Obszary przekroczenia docelowego stężenia średniorocznego benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀ objęły swoim zasięgiem 143,5 km² (0,8% strefy) zamieszkałych przez 157 176 osób. W stosunku do roku 2023 zasięg obszarów przekroczenia w województwie podkarpackim zwiększył się o 72,3%, a ilość mieszkańców województwa narażonych na ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza B(a)P w pyłe zawieszonym PM₁₀ wzrosła o 105 169 osób.

Działania w zakresie poprawy jakości powietrza są realizowane w ramach programów ochrony powietrza (POP) dla województwa podkarpackiego. Obecnie na terenie województwa obowiązują, zaktualizowane uchwałami Sejmiku Województwa Podkarpackiego w grudniu 2023 roku:

„Program ochrony powietrza dla strefy miasto Rzeszów - z uwagi na stwierdzone przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM₁₀ i poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM_{2,5} wraz z rozszerzeniem związanym z osiągnięciem krajowego celu redukcji narażenia i z uwzględnieniem poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz z Planem Działań Krótkoterminowych”,

„Program ochrony powietrza dla strefy podkarpackiej z uwagi na stwierdzone przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM₁₀, poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM_{2,5} oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z Planem Działań Krótkoterminowych”.

Program ochrony powietrza jest dokumentem, który wskazuje istotne przyczyny wystąpienia przekroczeń norm jakości powietrza oraz określa działania, których wdrożenie spowoduje poprawę jakości powietrza w województwie.

W poniższej tabeli przedstawiono wyniki stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, na terenie DROF, za lata 2021 - 2024, uzyskane na podstawie modelowania matematycznego oraz szacowania, na podstawie pomiarów z najbliższej stacji.

Tabela 6. Wyniki stężeń zanieczyszczeń w powietrzu na terenie DROF, za lata 2022 – 2024.

Substancja/rok	2022	2023	2024
Dębica (miasto)			
Dwutlenek siarki - nr CAS 7446-09-5*	4 µg/m ³	3-4 µg/m ³	3 µg/m ³
Dwutlenek azotu - nr CAS 10102-44-0	8-14 µg/m ³	8-11 µg/m ³	9-11 µg/m ³
Pył zawieszony PM ₁₀ :	19-28 µg/m ³	17-24 µg/m ³	21-29 µg/m ³
Pył zawieszony PM _{2,5} :	12-19 µg/m ³	12-18 µg/m ³	13-20 µg/m ³
Benzen - nr CAS 71-43-2	1 µg/m ³	1 µg/m ³	1 µg/m ³
Ołów - nr CAS 7439-92-1**	0,006 µg/m ³	0,005 µg/m ³	0,007 µg/m ³
Tlenek węgla - nr CAS 630-08-0***:	305 µg/m ³	230 µg/m ³	154 µg/m ³
Arsen - nr CAS 7440-38-2****:	0,6 ng/m ³	0,5-0,7 ng/m ³	0,4 ng/m ³
Kadm - nr CAS 7440-43-9****:	0,2 ng/m ³	0,3 ng/m ³	0,4 ng/m ³
Nikiel - nr CAS 7440-02-0****:	0,7 ng/m ³	0,7 ng/m ³	1 ng/m ³
Benzo(a)piren - nr CAS 50-32-8*****:	1-3 ng/m ³	0,6-2 ng/m ³	0,9-2 ng/m ³

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Substancja/rok	2022	2023	2024
Gmina Dębica			
Dwutlenek siarki - nr CAS 7446-09-5*	3-4 µg/m ³	3-4 µg/m ³	3 µg/m ³
Dwutlenek azotu - nr CAS 10102-44-0	7-15 µg/m ³	7-11 µg/m ³	9-12 µg/m ³
Pył zawieszony PM ₁₀ :	18-28 µg/m ³	16-24 µg/m ³	20-29 µg/m ³
Pył zawieszony PM _{2,5} :	11-19 µg/m ³	11-18 µg/m ³	12-20 µg/m ³
Benzen - nr CAS 71-43-2	0,5-1 µg/m ³	0,5-1 µg/m ³	0,5-1 µg/m ³
Ołów - nr CAS 7439-92-1**	0,003-0,006 µg/m ³	0,003-0,005 µg/m ³	0,004-0,007 µg/m ³
Tlenek węgla - nr CAS 630-08-0***:	176-305 µg/m ³	115-230 µg/m ³	77-154 µg/m ³
Arsen - nr CAS 7440-38-2****:	0,3-0,6 ng/m ³	0,5-0,7 ng/m ³	0,2-0,5 ng/m ³
Kadm - nr CAS 7440-43-9****:	0,1-0,2 ng/m ³	0,2-0,3 ng/m ³	0,2-0,4 ng/m ³
Nikiel - nr CAS 7440-02-0****:	0,4-0,7 ng/m ³	0,4-0,7 ng/m ³	0,5-1 ng/m ³
Benzo(a)piren - nr CAS 50-32-8*****:	1-3 ng/m ³	0,3-2 ng/m ³	0,6-2 ng/m ³
Gmina Ropczyce			
Dwutlenek siarki - nr CAS 7446-09-5*	3-4 µg/m ³	3 µg/m ³	3 µg/m ³
Dwutlenek azotu - nr CAS 10102-44-0	7-13 µg/m ³	7-10 µg/m ³	9-11 µg/m ³
Pył zawieszony PM ₁₀ :	18-25 µg/m ³	16-20 µg/m ³	19-23 µg/m ³
Pył zawieszony PM _{2,5} :	11-18 µg/m ³	11-14 µg/m ³	12-15 µg/m ³
Benzen - nr CAS 71-43-2	0,5-1 µg/m ³	0,5-1 µg/m ³	0,5-1 µg/m ³
Ołów - nr CAS 7439-92-1**	0,003-0,006 µg/m ³	0,003-0,005 µg/m ³	0,004-0,007 µg/m ³
Tlenek węgla - nr CAS 630-08-0***:	176-305 µg/m ³	115-230 µg/m ³	77-154 µg/m ³
Arsen - nr CAS 7440-38-2****:	0,3-0,6 ng/m ³	0,5-0,6 ng/m ³	0,3-0,4 ng/m ³
Kadm - nr CAS 7440-43-9****:	0,1-0,2 ng/m ³	0,2-0,3 ng/m ³	0,2-0,4 ng/m ³
Nikiel - nr CAS 7440-02-0****:	0,4-0,7 ng/m ³	0,4-0,7 ng/m ³	0,5-1 ng/m ³
Benzo(a)piren - nr CAS 50-32-8*****:	0,9-2 ng/m ³	0,3-0,9 ng/m ³	0,6-1 ng/m ³
Gmina Żyraków			
Dwutlenek siarki - nr CAS 7446-09-5*	4 µg/m ³	3-4 µg/m ³	3 µg/m ³
Dwutlenek azotu - nr CAS 10102-44-0	9-15 µg/m ³	8-11 µg/m ³	10-12 µg/m ³
Pył zawieszony PM ₁₀ :	19-28 µg/m ³	16-24 µg/m ³	20-29 µg/m ³
Pył zawieszony PM _{2,5} :	12-19 µg/m ³	11-18 µg/m ³	12-20 µg/m ³
Benzen - nr CAS 71-43-2	0,5-1 µg/m ³	0,5-1 µg/m ³	0,5-1 µg/m ³
Ołów - nr CAS 7439-92-1**	0,003-0,006 µg/m ³	0,003-0,005 µg/m ³	0,004-0,007 µg/m ³
Tlenek węgla - nr CAS 630-08-0***:	176-305 µg/m ³	115-230 µg/m ³	77-154 µg/m ³

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Substancja/rok	2022	2023	2024
Arsen - nr CAS 7440-38-2****:	0,3-0,6 ng/m ³	0,5-0,7 ng/m ³	0,2-0,4 ng/m ³
Kadm - nr CAS 7440-43-9****:	0,1-0,2 ng/m ³	0,2-0,3 ng/m ³	0,2-0,4 ng/m ³
Nikiel - nr CAS 7440-02-0****:	0,4-0,7 ng/m ³	0,4-0,7 ng/m ³	0,5-1 ng/m ³
Benzo(a)piren - nr CAS 50-32-8****:	0,9-3 ng/m ³	0,3-2 ng/m ³	0,6-2 ng/m ³

**Poziom dopuszczalny jako wartość średnioroczna dla SO₂ jest określony w polskim prawie jedynie pod kątem ochrony roślin, co oznacza, że*

norma ta nie dotyczy stref będących aglomeracjami lub miastami, o których mowa w ustawie Prawo ochrony Środowiska.

*** Stężenie oznaczone jako suma metalu i jego związków w pyłe zawieszonym PM₁₀.*

**** W polskim prawie nie został określony dopuszczalny poziom średniej rocznej wartości stężenia CO, poziom ten został określony jedynie w odniesieniu do wartości średniej 8-godzinnej.*

***** Stężenie oznaczone jako suma metalu i jego związków w pyłe zawieszonym PM₁₀. Dla arsenu, kadmu, i niklu w pyłe PM₁₀ nie zostały w polskim prawie określone poziomy dopuszczalne. Oceny jakości powietrza w odniesieniu do tych zanieczyszczeń dokonuje się w oparciu o poziomy docelowe, które są wartościami średniorocznymi.*

****** Stężenie w pyłe zawieszonym PM₁₀. Dla benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀ nie został w polskim prawie określony poziom dopuszczalny. Oceny jakości powietrza w odniesieniu do benzo(a)pirenu dokonuje się w oparciu o poziom docelowy, który jest wartością średnioroczną.*

źródło: Na podstawie informacji uzyskanych od RWMŚ w Rzeszowie.

Możliwości rozwoju OZE

Wraz z rosnącym zapotrzebowaniem na energię przy jednoczesnym wyczerpywaniu się zasobów konwencjonalnych wzrasta zainteresowanie alternatywnymi sposobami pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych. Energia odnawialna jest to energia pochodząca z naturalnych, powtarzających się procesów przyrodniczych, uzyskiwana z odnawialnych niekopalnych źródeł energii (energia: wody, wiatru, promieniowania słonecznego, geotermalna, fal, prądów i pływów morskich, oraz energia wytwarzana z biomasy stałej, biogazu i biopaliw ciekłych). Odnawialne źródło energii to natomiast źródło wykorzystujące w procesie przetwarzania energię wiatru, promieniowania słonecznego, aerotermalną, geotermalną, hydrotermalną, fal, prądów i pływów morskich, spadku rzek oraz energię pozyskiwaną z biomasy, biogazu pochodzącego ze składowisk odpadów, a także biogazu powstałego w procesach odprowadzania lub oczyszczania ścieków albo rozkładu składowanych szczątków roślinnych i zwierzęcych.

Biogaz

Biogaz to paliwo gazowe otrzymywane w procesie fermentacji metanowej surowców rolniczych, produktów ubocznych rolnictwa, płynnych lub stałych odchodów zwierzęcych, produktów ubocznych lub pozostałości z przetwórstwa produktów pochodzenia rolniczego lub biomasy leśnej, z wyłączeniem gazu pozyskanego z surowców pochodzących z oczyszczalni ścieków oraz składowisk odpadów. Biogaz powstaje w wyniku fermentacji metanowej ścieków. Przyjmuje się, iż ze 100 m³ osadu o zawartości suchej masy na poziomie 5% można uzyskać od 10 do 30 m³ gazu, który może być wykorzystany do produkcji energii cieplnej, elektrycznej, do napędzania pojazdów bądź przesyłany wprost do sieci gazowej. Obecnie na terenie gminy nie funkcjonuje biogazownia, jednak temat ten został podjęty w Planie gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Wilamowice.

Biomasa

Biomasę stanowią organiczne, niekopalne substancje o pochodzeniu biologicznym, które mogą być wykorzystywane w charakterze paliwa do produkcji ciepła lub wytwarzania energii elektrycznej.

Do najważniejszych rodzajów tego typu paliw należą:

- drewno;
- słoma i odpady pochodzące z produkcji rolniczej;
- odpady organiczne;
- oleje roślinne;
- tłuszcze zwierzęce;
- osady ściekowe;
- rośliny szybko rosnące, takie jak: wierzba wiciowa, miskant olbrzymi (trawa słoniowa), słonecznik bulwiasty, ślazier pensylwański.

Biomasa jest obecnie źródłem energii o największym potencjale. Udział paliw takich jak słoma, drewno czy wierzba energetyczna w bilansie energetycznym kraju systematycznie wzrasta. Po odliczeniu arealów upraw do celów spożywczych oraz upraw na potrzeby produkcji komponentów biopaliw, ostateczna powierzchnia możliwa do wykorzystania pod uprawy substratów energetycznych na terenie kraju wynosi około 600-700 tys. ha. Wykorzystywanie biomasy w celu pozyskiwania energii należy prowadzić w sposób przemyślany i zrównoważony, gdyż zgodnie z prognozami Agencji Ochrony Środowiska zaorywanie ziemi pod uprawy roślin energetycznych może przyczynić się do większej produkcji CO₂ do roku 2030 niż preferowane dotychczas spalanie paliw kopalnych. Jak wynika z prowadzonych badań, najbardziej sprzyjające środowisku jest pozyskiwanie energii z odpadów drewna. Uprawa roślin energetycznych niesie ze sobą ryzyko niebezpieczeństwa biologicznego, polegającego na niekontrolowanym rozprzestrzenianiu się gatunków obcych. Podczas produkcji energii z biomasy, należy także pamiętać o nisko-emisyjnym sposobie jej produkcji.

Energia wiatru

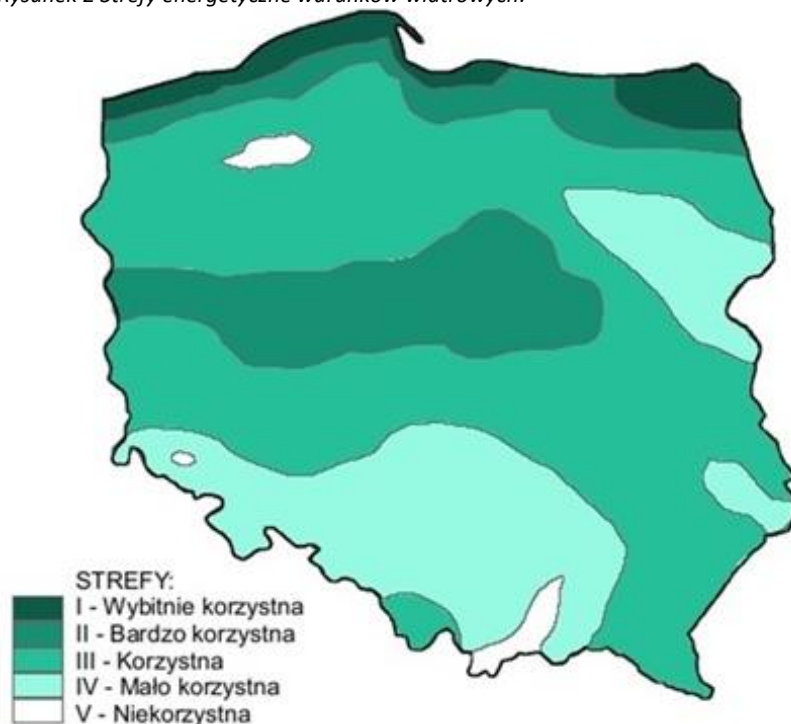
Energię wiatru stanowi energia kinetyczna wiatru wykorzystywana do produkcji energii elektrycznej w turbinach wiatrowych. Potencjał elektrowni wiatrowych jest określany przez możliwości generowania przez nie energii elektrycznej. Tereny o korzystnym potencjale wyznacza się na podstawie badań kierunku, siły oraz częstotliwości występowania wiatrów. Na tej podstawie sporządzono strefy energetyczne wiatru oraz podzielono powierzchnię kraju zgodnie z potencjałem energetycznym.

Według IMGW obszar Polski można podzielić na 5 stref energetycznych warunków wiatrowych:

- Strefa I – wybitnie korzystna;
- Strefa II – bardzo korzystna;
- Strefa III – korzystna;
- Strefa IV – mało korzystna;
- Strefa V – niekorzystna.

Zgodnie z podziałem wprowadzonym przez Ośrodek Meteorologii IMGW, teren DROF leży w zasięgu strefy IV (mało korzystnej).

Rysunek 2 Strefy energetyczne warunków wiatrowych.



źródło: imgw.pl

Na terenie DROF znajdują się instalacje wiatrowe.⁵

Energia geotermalna

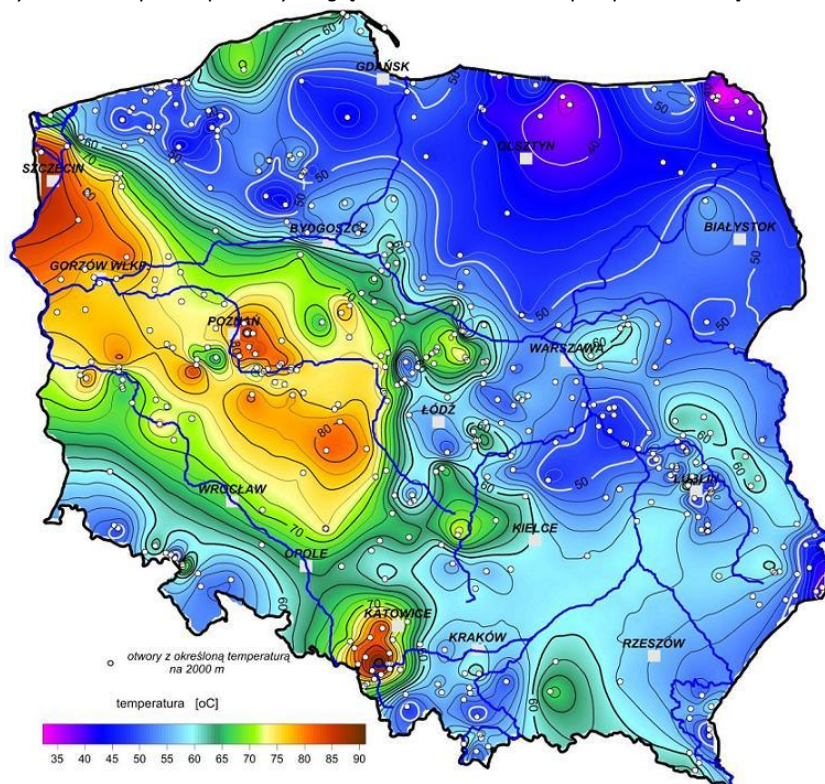
Energia geotermalna jest to energia cieplna pozyskiwana z głębi ziemi i stosowana głównie w celach grzewczych. Z racji na szerokie rozpowszechnienie o pełną odnawialność energia tego typu stanowi olbrzymi potencjał. Ciepłe wody o wyższej temperaturze podatne są do produkcji energii elektrycznej, pozostałe z powodzeniem stosowane są w ciepłownictwie, rolnictwie czy do celów rekreacyjnych. Oszacowanie potencjału energii geotermalnej wiąże się z koniecznością kosztownych odwiertów próbnych. Warunkiem opłacalności jest odpowiednia temperatura podziemnych wód (minimum 65°C na głębokości 2 km), ich wydajność oraz niskie zasolenie. Opłacalność wzrasta w sytuacjach, gdy ciepłe wody są umieszczone płycej (mniejsze koszty wiercenia i instalacji) oraz gdy ich temperatura jest wyższa. Warto zaznaczyć, iż możliwe jest wykorzystanie energii wód podskórnych i ciepła ziemi przy zastosowaniu indywidualnych pomp ciepła. Rozwiązania tego typu mogą znaleźć zastosowanie w domach jednorodzinnych oraz budynkach użyteczności publicznej w terenach o rozproszonej zabudowie. Mapa rozkładu temperatury na głębokości 2000 m p.p.t. przedstawiona została na poniższym rysunku.

Na obszarze DROF stwierdzono bogate zasoby wód geotermalnych.⁶

⁵ źródło: <https://geoserwis.gdos.gov.pl> [data dostępu 20.08.2025 r.]

⁶ źródło: Strategia rozwoju Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Rysunek 3 Mapa temperatury na głębokości 2000 metrów pod powierzchnią terenu.



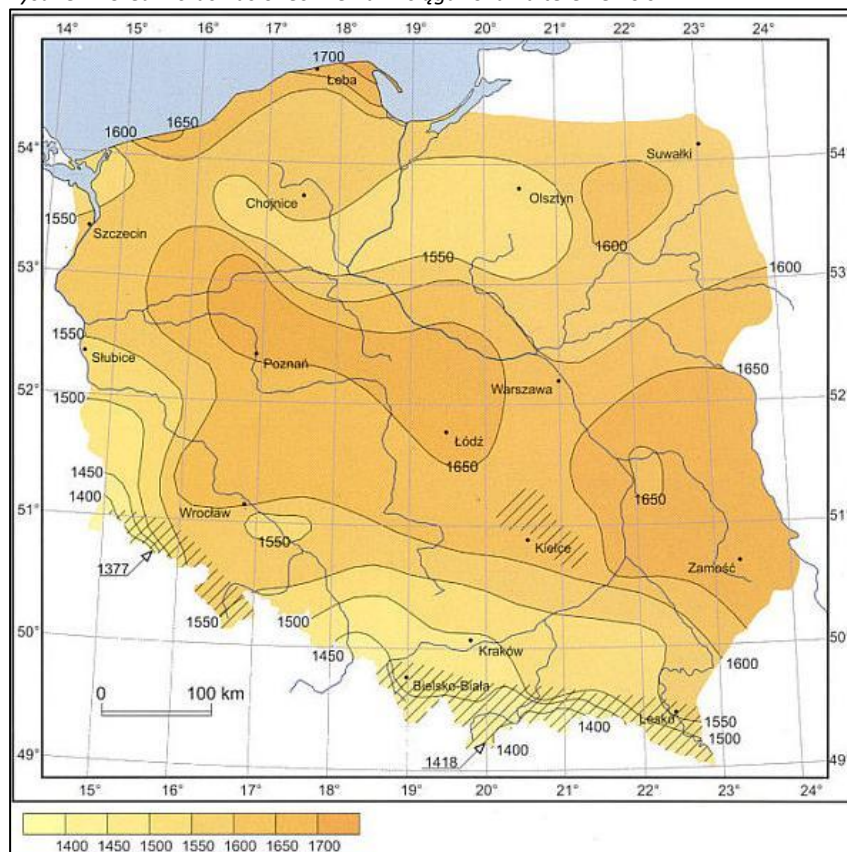
źródło: Szewczyk 2010, Państwowy Instytut Geologiczny

Energia słońca

Energia promieniowania słonecznego wykorzystywana jest w dwojaki sposób: do produkcji energii elektrycznej bądź ciepła. Ciepło może być pozyskiwane w sposób bierny poprzez nagrzewanie pomieszczeń bezpośrednim promieniowaniem bądź poprzez systemy cieczowych lub powietrznych kolektorów słonecznych służących ogrzewaniu mieszkań, podgrzewaniu wody użytkowej itp. Konwersja promieniowania na prąd elektryczny odbywa się natomiast poprzez zastosowanie ogniw fotowoltaicznych bądź elektrowni termicznych. Zastosowanie kolektorów słonecznych oraz ogniw fotowoltaicznych może okazać się zasadne już nawet w przypadku użytkowania przez pojedyncze gospodarstwa domowe, w zależności od stopnia zapotrzebowania na ciepłą wodę użytkową oraz energię elektryczną. Poniższe rysunki przedstawiają dwa najważniejsze czynniki wpływające na opłacalność inwestycji związanych z wykorzystaniem energii słonecznej.

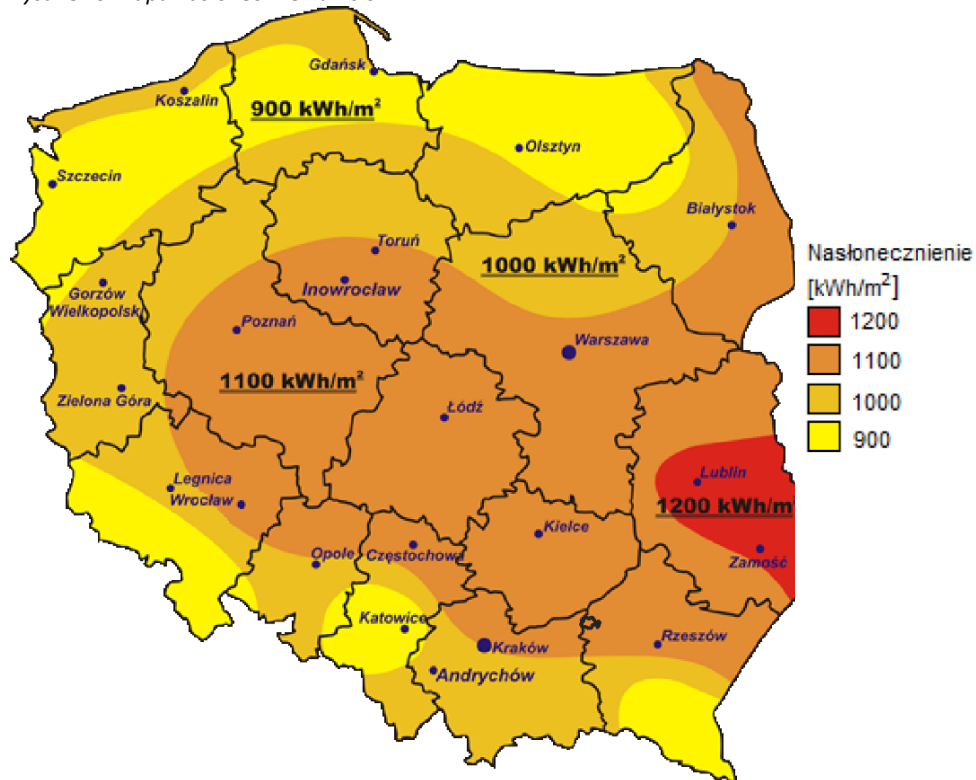
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Rysunek 4 Średni czas nasłonecznienia w ciągu roku na terenie Polski.



źródło: imgw.pl

Rysunek 5 Mapa nasłonecznienia Polski.



źródło: cire.pl

DROF zlokalizowany jest w strefie, gdzie średnioroczna suma promieniowania słonecznego wynosi 1 100 kWh/m². Nasłonecznienie na tym terenie szacowane jest na 1 550 h/rok. Opisane powyżej warunki określone są jako korzystne w porównaniu do warunków panujących w innych rejonach Polski.

Energia cieków wód powierzchniowych

Potencjalna i kinetyczna energia cieków wód powierzchniowych wykorzystywana jest do wytwarzania energii w elektrowniach wodnych. Potencjał energii wodnej zależy od spadku i przepływu. Przepływy ze względu na dużą zmienność w czasie muszą być przyjęte na podstawie wieloletnich obserwacji dla przeciętnego roku przy średnich warunkach hydrologicznych. Spad określany jest jako iloczyn spadku i długości na danym odcinku rzeki. Rzeczywiste możliwości wykorzystania zasobów wodnych są znacznie mniejsze. Do energii odnawialnej zalicza się wyłącznie produkcję energii elektrycznej w elektrowniach na dopływie naturalnym (przepływowych). Planując tego typu inwestycję należy wziąć pod uwagę uwarunkowania przyrodnicze (ocena zasobów przez IMGW, warunków geomorfologicznych i geologicznych), techniczne (tryb pracy elektrowni, specyfikacja techniczna turbin, wydajność, środowiskowe (przede wszystkim formy ochrony przyrody: obszary Natura 2000, prawne (pozwolenie wodnoprawne zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego), ekonomiczne oraz społeczne (np. turystyka).

6.2.2. Zagrożenie hałasem

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2025 poz. 647), podstawowe pojęcia z zakresu ochrony przed hałasem są następujące:

- emisja - wprowadzane bezpośrednio lub pośrednio energie do powietrza, wody lub ziemi, związane z działalnością człowieka (takie jak hałas czy wibracje),
- hałas - dźwięki o częstotliwościach od 16 Hz do 16.000 Hz,
- poziom hałasu - równoważny poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB).

Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, zgodnie z art. 117 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2025 poz. 647). W rozumieniu ustawy ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności na utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, oraz zmniejszeniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. W związku ze stwierdzoną uciążliwością akustyczną hałasu komunikacyjnego, Państwowy Zakład Higieny opracował skalę subiektywnej uciążliwości zewnętrznych hałasu. Zgodnie z dokonaną klasyfikacją uciążliwość hałasu komunikacyjnego zależy od wartości poziomu równoważnego L_{Aeq} i wynosi odpowiednio:

- mała uciążliwość $L_{Aeq} < 52$ dB
- średnia uciążliwość 52 dB $< L_{Aeq} < 62$ dB
- duża uciążliwość 63 dB $< L_{Aeq} < 70$ dB
- bardzo duża uciążliwość $L_{Aeq} > 70$ dB

Kryteria dopuszczalności hałasu drogowego określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2014 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r., poz. 112). Dla rodzajów terenu, wyróżnionych ze względu na sposób zagospodarowania i pełnione funkcje (tj. tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny szpitali, szkoły, tereny rekreacyjno – wypoczynkowe i uzdrowiska), ustalono dopuszczalny równoważny poziom hałasu L_{AeqD} w porze dziennej i L_{AeqN} w porze nocnej. Podstawą

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

określenia dopuszczalnej wartości poziomu równoważnego hałasu dla danego terenu jest zaklasyfikowanie go do określonej kategorii, o wyborze której decyduje sposób jego zagospodarowania. Dla hałasu drogowego, dopuszczalne wartości poziomów hałasu wynoszą w porze dziennej – w zależności od funkcji terenu – 50-65 dB, w porze nocnej 45–56 dB. Dopuszczalne poziomy hałasu, w zależności od przeznaczenia terenu, zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 7. Dopuszczalne poziomy hałasu w zależności od przeznaczenia terenu.

Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w dB			
	Drogi lub linie kolejowe*		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
	L_{Aeq D} przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	L_{Aeq N} przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	L_{Aeq D} przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	L_{Aeq N} przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży** c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe** d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65	56	55	45
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. Mieszkańców***	68	60	55	45

* Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.

** W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

*** Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

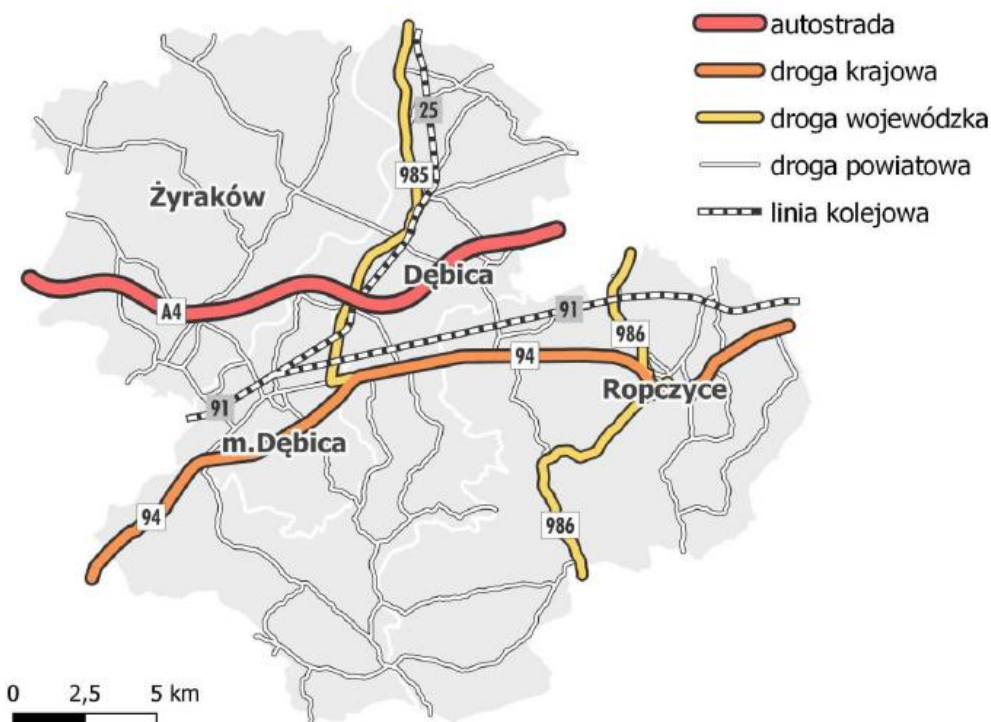
źródło: Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112)

Hałas drogowy

Przez terytorium DROF przebiega autostrada A4 umożliwiająca swobodną komunikację na kierunku wschód-zachód, drogi wojewódzkie: DW986 relacji Tuszyna – Wiśniowa, DW985 relacji Tarnobrzeg – Mielec – Dębica i droga krajowa nr 94 stanowiąca alternatywę dla autostrady A4 oraz pełniąca funkcję obwodnicy w Dębicy i Ropczycach. Główną oś połączeń kolejowych stanowi magistralna linia kolejowa (E30) o znaczeniu międzynarodowym, której częścią jest linia kolejowa nr 91 relacji Kraków Główny – Medyka. W bliskiej odległości od obszaru DROF znajduje się lotnisko w Rzeszowie-Jasionka a odległość wynosi 44 km. Szacunkowo DROF położony jest w odległości 113 km od przejścia granicznego w Medyce, 43 km od Rzeszowa, 31 km od Tarnowa.

Drogi, które są obciążone największym ruchem to drogi wojewódzkie: DW986 relacji Tuszyna – Wiśniowa, przebiegająca przez Ropczyce oraz DW985 relacji Tarnobrzeg – Mielec – Dębica, umożliwiającą komunikację między województwem podkarpackim a świętokrzyskim, przechodzącą drogą krajową nr 9 i E371 w Siedleszczanach. Obecność drogi krajowej nr 94 stanowi alternatywę dla autostrady A4 oraz pełni funkcję obwodnicy w Dębicy i Ropczycach. Wiele dróg powiatowych i gminnych zostało zmodernizowanych dzięki dofinansowaniu ze środków europejskich czy krajowych, jednak w dalszym ciągu pozostają odcinki, które wymagają inwestycji drogowych.⁷

Rysunek 6 Układ dróg różnych własności na terenie DROF.



źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii ZIT Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

W 2023 r. na terenie gminy Żyraków, wykonane zostały pomiary hałasu od drogi krajowej nr A4 zarządzanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wyniki badań otrzymano od Urzędu Marszałkowskiego w Rzeszowie i zarejestrowano w bazie eHałas-P. Badania przeprowadzono w 4 punktach pomiarowych w miejscowościach: Wola Wielka, Żyraków, Góra Motyczna i Straszecin.

⁷ źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii ZIT Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

W trakcie badań przeprowadzono pomiary równoważnego poziomu dźwięku dla pory dnia i nocy (L_{AeqD} i L_{AeqN}). W żadnym punkcie pomiarowym nie odnotowano przekroczenia standardów akustycznych, w stosunku do funkcji spełnianej przez teren.⁸

Tabela 8. Wyniki pomiarów poziomów hałasu drogowego przeprowadzonych na terenie gminy Żyraków

Nazwa odcinka drogi/Zarządzający	Nazwa punktu pomiarowego	Data pomiaru	Współrzędne geograficzne	Czas odniesienia	Wynik pomiaru [dB]	Przedział niepewności U95+ U95- [dB]	Nazwa odcinka drogi/Zarządzający
DK A4 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Wola Wielka	22.11.2023	21.345689	50.086264	Dzień 16h	54,2	0,8 -0,8
					Noc 8h	48,0	0,8 -0,8
	Żyraków	22.11.2023	21.39975	50.081019	Dzień 16h	58,9	0,8 -0,9
					Noc 8h	54,3	0,8 -0,9
	Góra Motyczna	22.11.2023	21.378711	50.079953	Dzień 16h	55,7	0,8 -0,8
					Noc 8h	52,7	0,8 -0,8
	Straszęcin	22.11.2023	21.377644	50.080092	Dzień 16h	57,7	0,8 -0,9
					Noc 8h	54,5	0,8 -0,9

źródło: baza eHałas-P.

W 2022 r. na terenie Dębicy przeprowadzone zostały pomiary hałasu drogowego w ramach opracowywania pt. „Strategiczne mapy hałasu dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie podkarpackim”. Wyniki badań zarejestrowano w bazie eHałas-P. Pomiary wykonano od drogi wojewódzkiej nr 985 w porze dnia i nocy, w 1 punkcie pomiarowym zlokalizowanym przy ul. Sandomierskiej. Wartość równoważnego poziomu dźwięku w porze dnia wyniosła 68,1 dB, a w porze nocy 63,0 dB. W strategicznej mapie hałasu teren ten wykazano jako zagrożony hałasem.

Tabela 9. Wyniki pomiarów poziomów hałasu drogowego przeprowadzonych na terenie gminy Kolbuszowa.

Nazwa odcinka drogi/Zarządzający	Nazwa punktu pomiarowego	Data pomiaru	Współrzędne geograficzne	Czas odniesienia	Wynik pomiaru [dB]	Przedział niepewności U95+ U95- [dB]	Nazwa odcinka drogi/Zarządzający
DW 985 / Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie	Dębica ul. Sandomierska	14.06.2022	21.447219	50.064500	Dzień 16h	68,1	1,4
					Noc 8h	63,0	1,4

źródło: baza eHałas-P.

W 2024 r. w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska przeprowadzono pomiary hałasu kolejowego od linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka, na odcinku Rzeszów – Dębica. Punkt pomiarowy zlokalizowano na terenie gminy Dębica, w miejscowości Zawada. Pomiary wykonało Centralne Laboratorium Badawcze Oddział w Rzeszowie, zgodnie z obowiązującą metodyką pomiarową [3], przy uwzględnieniu wskaźników równoważnego poziomu dźwięku (L_{AeqD} i L_{AeqN}).

⁸ źródło: Państwowy Monitoring Środowiska / Ekoinfonet.

Tabela 10. Wyniki pomiarów poziomów hałasu kolejowego przeprowadzonych na terenie gminy Dębica.

Lokalizacja punktu pomiarowego	Dopuszczalny poziom L_{AeqD} [dB]	Wynik pomiaru L_{AeqD} [dB]	Przedział niepewności U95+ U95- [dB]	Wielkość przekroczenia [dB]	Dopuszczalny poziom L_{AeqN} [dB]	Wynik pomiaru L_{AeqN} [dB]	Przedział niepewności U95+ U95- [dB]	Wielkość przekroczenia [dB]
Zawada LK nr 91	61	56,4	+1,7 -2,7	-	56	55,2	+1,7 -2,7	-
Współrzędne punktu pomiarowego					21.481778; 50.065944			
Data pomiaru					25.06.2024 r.			

L_{AeqD} – równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia (rozumianej, jako przedział czasu od godz. 600 do godz. 2200)

L_{AeqN} – równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy (rozumianej, jako przedział czasu od godz. 2200 do godz. 600).

źródło: dane uzyskane od RWMŚ w Rzeszowie.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku są zależne od rodzaju zagospodarowania terenu. Z informacji uzyskanych od Wójta Gminy Dębica wynika, że tereny działek położone w rejonie analizowanego ciągu komunikacyjnego, stanowią zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Dla tego rodzaju terenu, dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą odpowiednio: 61 dB dla wskaźnika L_{AeqD} oraz 56 dB dla wskaźnika L_{AeqN} . Analiza wyników pomiarów nie wykazała naruszenia dopuszczalnych norm hałasu.⁹

Hałas przemysłowy¹⁰

Hałas przemysłowy powodowany jest eksploatacją instalacji lub urządzeń związanych z prowadzoną działalnością przemysłową. Obejmuje dźwięki emitowane przez maszyny i urządzenia, procesy technologiczne, a także instalacje i wyposażenie małych zakładów rzemieślniczych i usługowych. Do tego rodzaju hałasu zalicza się także dźwięki emitowane przez urządzenia obiektów handlowych art.: wentylatory i urządzenia klimatyzacyjne. Hałas ten ma charakter lokalny i występuje głównie na terenach sąsiadujących z zakładami przemysłowymi. Poziom hałasu jest kształtowany indywidualnie dla każdego obiektu i zależy od wykorzystywanych maszyn i urządzeń, zastosowanej izolacji hal produkcyjnych oraz prowadzonych procesów technologicznych. W przypadku przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu przez zakłady przemysłowe, wydawane są dla zakładu decyzje o dopuszczalnym poziomie hałasu (odrębnie dla pory dziennej i nocnej). Uciążliwość hałasu emitowanego z obiektów przemysłowych zależy między innymi od ich ilości, czasu pracy czy odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej. Na terenie DROF funkcjonują liczne zakłady przemysłowe mogące generować uciążliwości akustyczne. Według danych zgromadzonych w bazie EHAŁAS-P, badania hałasu przemysłowego w 2023 r. przeprowadzono w zakładach w Ropczycach i zakładach w Dębicy:

- 2 punkty pomiarowe w: Firma Oponiarska S.A. w Dębicy punkt pomiarowy 2 i 3;
- punkty pomiarowe: J. Zaczek Food Group Spółka Komandytowo-Akcyjna - Zakład Przetwórstwa Mięsnego "Zaczek";
- 2 punkty pomiarowe: Jeronimo Martins Polska S.A.- Sklep Biedronka ul. Poddęby 15;
- 2 punkty pomiarowe: Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej sp. z o.o. w Dębicy;
- 2 punkty pomiarowe: TIKKURILA POLSKA S.A.;

⁹ Na podstawie danych uzyskanych od RWMŚ w Rzeszowie.

¹⁰ źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii ZIT Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

- 5 punktów pomiarowych: Zakład Produkcyjny Cukrownia Ropczyce;
- 2 punkty pomiarowe: Zakłady Magnezytowe "ROPCZYCE" S.A.

W powyższych punktach pomiarowych nie przekroczono dopuszczalnego poziomu hałasu.

Hałas kolejowy

Zgodnie z danymi bazy Ehałas na terenie DROF monitoring hałasu kolejowego nie był prowadzony.

Państwowy Monitoring Środowiska

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Rzeszowie realizuje zadania dotyczące pomiarów i oceny hałasu drogowego i kolejowego emitowanego do środowiska na terenie województwa śląskiego, w ramach programu PMŚ. W latach 2022-2024 na terenie DROF, w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska nie prowadzono pomiarów hałasu. W systemie informatycznym Inspekcji Ochrony Środowiska bazie eHałas-P, prowadzonej przez RWMŚ w Rzeszowie, nie zostały także zarejestrowane wyniki pomiarów hałasu od innych podmiotów.¹¹

6.2.3 Pola Elektromagnetyczne

W latach 2022-2024 w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska na terenie gminy Żyraków, gminy Ropczyce, miasta i gminy Dębica Centralne Laboratorium Badawcze Oddział w Rzeszowie wykonało pomiary poziomu pól elektromagnetycznych. W 2022 r. badania wykonano na terenie miasta Dębica (w 2 punktach pomiarowych). W 2023 r. badania wykonano na terenie gminy Dębica, w Paszczynie (1 punkt pomiarowy) oraz na terenie gminy Ropczyce, w mieście Ropczyce (2 punkty pomiarowe). W 2024 r. badania wykonano na terenie gminy Żyraków, w miejscowości Zawierzbie (1 punkt pomiarowy) oraz w mieście Dębica (2 punkty pomiarowe). Pomiary wykonane zostały zgodnie z obowiązującą metodyką pomiarową, dotyczącą prowadzenia okresowych badań poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku. Lokalizację punktu oraz wyniki pomiarów zestawiono w poniższej tabeli.¹²

Tabela 11. Lokalizacja i wyniki pomiarów monitoringowych PEM na terenie DROF.

Lokalizacja punktu pomiarowego	Współrzędne punktu (WGS84)		Wyniki pomiarów poziomów PEM – składowa elektryczna E [V/m]	Niepewność pomiaru [V/m]
	Szerokość geograficzna (N)	Długość geograficzna (E)		
Rok badań 2022				
Dębica, ul. Sportowa	50,059117	21,396239	*	-
Dębica, ul. Konarskiego	50,051742	21,405028	*	-
Rok badań 2023				
Paszczyna (gm. Dębica)	50,087917	21,518267	*	-
Ropczyce, ul. Konopnicka	50,052944	21,617000	0,48	0,3
Ropczyce, ul. Konarskiego	50,060022	21,604089	*	-

¹¹ źródło: Państwowy Monitoring Środowiska / Ekoinfonet.

¹² źródło: Państwowy Monitoring Środowiska / Ekoinfonet.

Lokalizacja punktu pomiarowego	Współrzędne punktu (WGS84)		Wyniki pomiarów poziomów PEM – składowa elektryczna E [V/m]	Niepewność pomiaru [V/m]
	Szerokość geograficzna (N)	Długość geograficzna (E)		
Rok badań 2024				
Zawierzbie (gm. Żyraków)	50,066419	21,398178	0,36	0,23
Dębica, ul. Sportowa	50,059117	21,396239	*	-
Dębica, ul. Konarskiego	50,051742	21,405028	0,46	0,29

* <0,3 [V/m] – dolny próg czułości sondy

źródło: informacje otrzymane od Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Rzeszowie.

Analiza wyników przeprowadzonych pomiarów na terenie gmin nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, a w 5 punktach odnotowano wyniki poniżej dolnego progu czułości sondy pomiarowej.¹³

6.2.4. Gleby

Program Monitoring chemizmu gleb ornych Polski stanowi element Państwowego Monitoringu Środowiska w zakresie jakości gleby i ziemi. Celem programu jest ocena stanu zanieczyszczenia i zmian właściwości gleb w wymiarze czasowym i przestrzennym. W ramach prowadzonego monitoringu wykonywane są oznaczenia fizykochemiczne próbek glebowych pobieranych w 5-letnich odstępach czasowych w 216 punktach pomiarowych zlokalizowanych a glebach użytkowanych rolniczo na terenie całego kraju. Próbkę glebową w ramach szóstej tury monitoringu chemizmu gleb ornych Polski, która przypadła na lata 2020-2022, zostały pobrane w 2020 r. a kolejne badania realizowane będą w 2025 r.

Na terenie ww. gmin w ramach sieci monitoringu chemizmu gleb ornych Polski zlokalizowany jest jeden punkt pomiarowy nr 379 w miejscowości Pustków Wieś, w gminie Dębica, powiat dębicki.

Ogólna charakterystyka gleb zgodnie z wynikami pomiarów z 2020 roku w punkcie pomiarowym nr. 379 zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 12. Ogólna charakterystyka gleb DROF zgodnie z wynikami pomiarów z 2020 roku w punkcie pomiarowym nr. 379.

Odczyn "pH" w zawiesinie H ₂ O	Próchnica [%]	Węgiel organiczny [%]	Azot ogólny [%]	Kwasowość hydrolityczna (Hh) cmol(+)kg ⁻¹	Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne suma 13 WWA [µg*kg ⁻¹]	Zasolenie [mg KCl*100g ⁻¹]
4,5	2,66	1,54	0,13	5,7	313	18

źródło: zgodnie z informacjami udostępnianymi na stronie

https://www.gios.gov.pl/chemizm_gleb/index.php?mod=pomiary&p=379

¹³ źródło: Państwowy Monitoring Środowiska / Ekoinfonet.

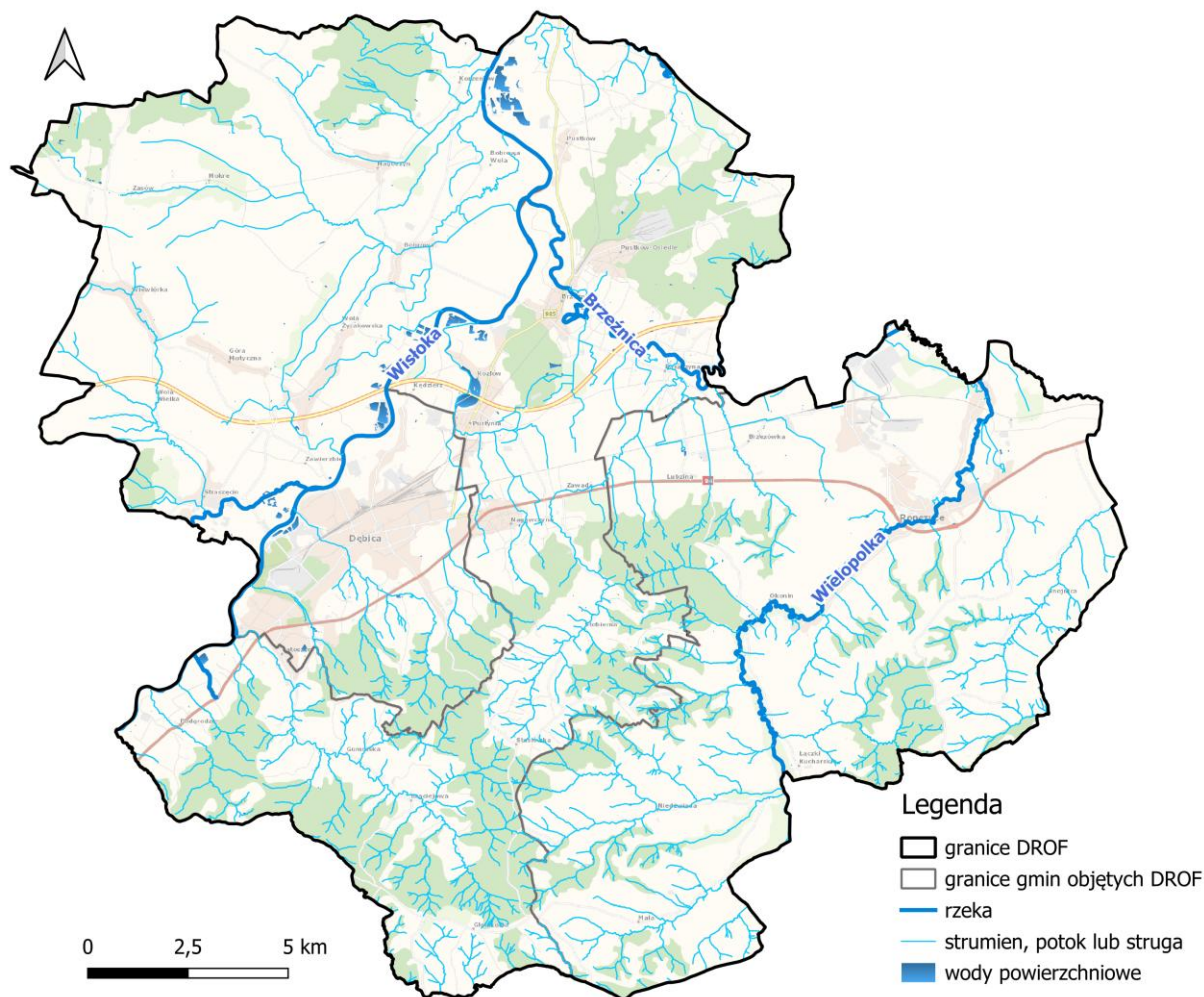
6.2.5. Wody

Wody powierzchniowe

Pod względem hydrograficznym teren Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego leży na obszarze Dorzecza Wisły w regionie wodnym Górnej Wisły. Największą rzeką w regionie jest Wisłoka, będąca prawym dopływem górnej Wisły.

Długość cieków wg Mapy Podziału Hydrograficznego Polski (MPHP) znajdujących się na podstawowej warstwie hydrograficznej tzw. cieków, dla których określona została nazwa oraz zlewnia elementarna, przyjętych jako cieki naturalne, przepływających przez wskazany obszar wynosi ok. 531 km. Natomiast długość cieków znajdujących się poza podstawową warstwą hydrograficzną, niebędących treścią obecnej MPHP, w skład których wchodzi zarówno niewielkie cieki naturalne jak i rowy, przepływających przez dany obszar wynosi ok. 649 km. Łącznie długość cieków przepływających przez wskazany teren wynosi ok. 1184 km.¹⁴

Rysunek 7 Wody powierzchniowe na terenie DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnianych przez PGW Wody Polskie

¹⁴ źródło: zgodnie z informacjami uzyskanymi od RZGW w Rzeszowie oraz od RZGW w Krakowie.

Teren DROF jest położony na obszarze 14 zlewni jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych.

Tabela 13 Jednolite Części Wód Powierzchniowych w zasięgu, których leży teren DROF.

Kod JCWP	Nazwa JCWP
RW20001121899	Wiśłoka od Chotowskiego Potoku do ujścia
RW200006218719	Wiśłoka od Ropy do Pot. Chotowskiego
RW200006218869	Bystrzyca
RW200006218872	Dopływ z Wiktorca
RW200007218569	Kamienica
RW200007218749	Ostra
RW200007218899	Brzeźnica
RW200010217469	Zgórska Rzeka
RW200010218769	Grabinka
RW200010218789	Skodzińska
RW200010218929	Tuszymka
RW200010218969	Potok Kiełkowski
RW2000072187729	Rzeka
RW2000072188689	Budzisz

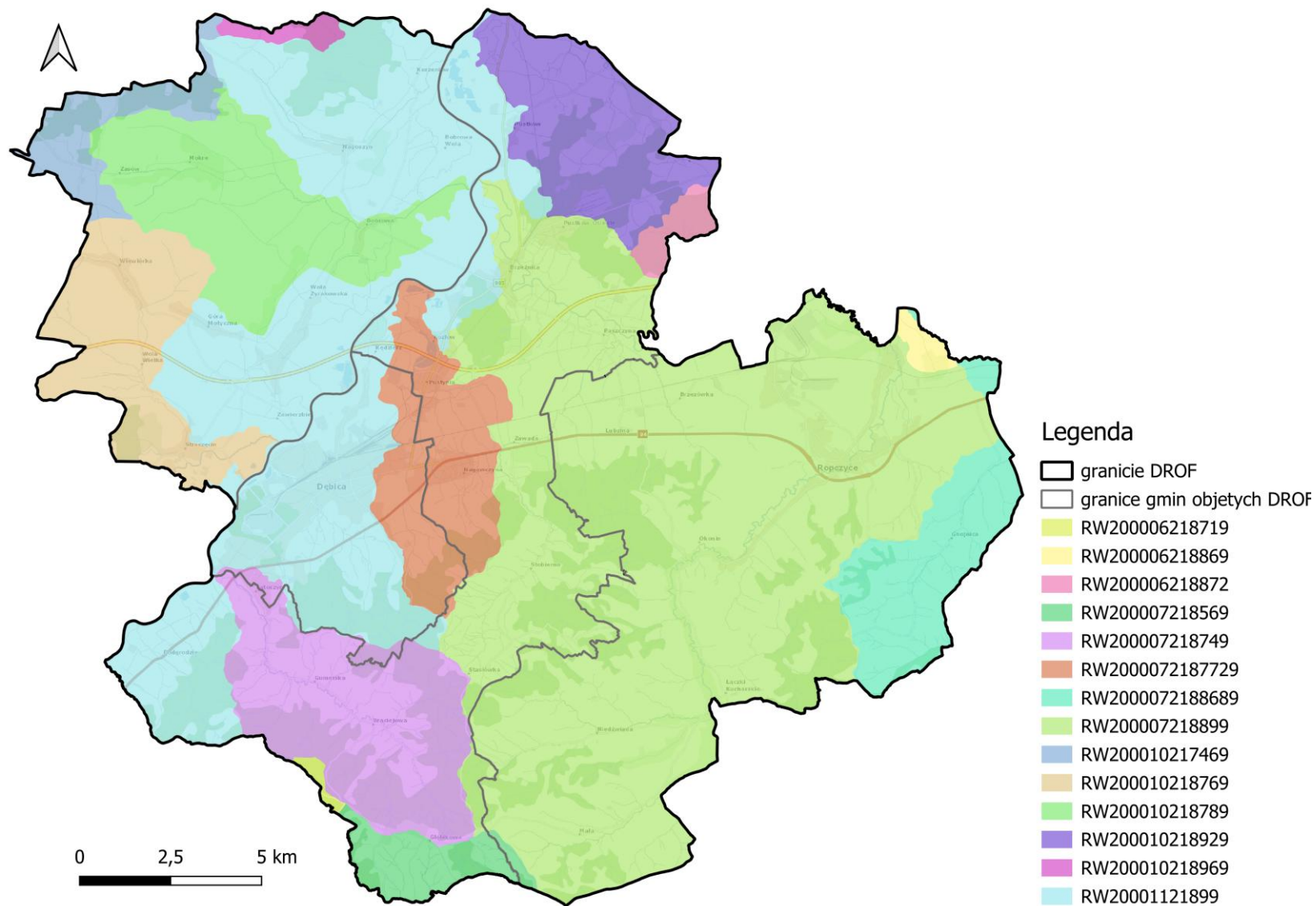
źródło: <http://karty.apgw.gov.pl:4200/jcw-powierzchniowe> [data dostępu: 09.09.2025 r.]

Obowiązek badania i oceny jakości wód powierzchniowych w ramach państwowego monitoringu środowiska (PMŚ) wynika z art. 349 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne. Zgodnie z ust. 3 tego artykułu, badania jakości wód powierzchniowych w zakresie elementów biologicznych, fizykochemicznych, chemicznych (w tym substancji priorytetowych w matrycy będącej wodą) należą do kompetencji inspekcji ochrony środowiska. W zakresie obowiązków leży również prowadzenie obserwacji elementów hydromorfologicznych na potrzeby oceny stanu ekologicznego. Stan ichtiofauny jako jednego z biologicznych elementów jakości wód jest badany przez wykonawców zewnętrznych, a jego ocena jest przekazywana do GIOŚ. Badania substancji priorytetowych, dla których określono środowiskowe normy jakości we florze i faunie, są zlecane przez GIOŚ. Zgodnie z ustawą – Prawo wodne, realizacja monitoringu wód powierzchniowych ma na celu m.in. pozyskanie informacji o stanie wód powierzchniowych na potrzeby planowania w gospodarowaniu wodami i oceny osiągnięcia celów środowiskowych przypisanych jednolitym częściom wód powierzchniowych, czyli oddzielnym i znaczącym elementom wód powierzchniowych, takim jak: jezioro lub inny naturalny zbiornik wodny; sztuczny zbiornik wodny; struga, strumień, potok, rzeka, kanał lub ich części; morskie wody wewnętrzne, wody przejściowe lub wody przybrzeżne.

Podstawę prawną dokonanej klasyfikacji stanu wód stanowi Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2021 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1475). Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.).

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Rysunek 8. JCWP na tle DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestrzennych udostępnianych przez PGW WP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 14 Ocena stanu wód JCWP zlokalizowanych na terenie DROF (część pierwsza).

Nazwa i kod JCWP		Wisłoka od Chotowskiego Potoku do ujścia RW20001121899	Wisłoka od Ropy do Pot. Chotowskiego RW200006218719	Bystrzyca RW200006218869	Dopływ z Wiktorca W200006218872	Kamienica RW200007218569	Ostra RW200007218749	Brzeźnica RW200007218899
Typ JCWP		RzN	RW_wap	RW_wap	RW_wap	RWf_wap	RWf_wap	RWf_wap
Rzeczywista długość JCWP [km]		67.21	44.53	47.88	5.77	36.62	13.42	112.79
Powierzchnia zlewni JCWP [km ²]		228.71	166.18	125.29	16.14	72.39	30.81	276.93
Obszar dorzecza		Wisły	Wisły	Wisły	Wisły	Wisły	Wisły	Wisły
Region wodny		Górnej-Wschodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły
Status JCWP		naturalna część wód	silnie zmieniona część wód	silnie zmieniona część wód	naturalna część wód	naturalna część wód	naturalna część wód	silnie zmieniona część wód
Czy JCWP jest monitorowana (posiada ustalony ppk na okres 2022-2027)?		TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
Kod ppk (2022-2027)		PL01S1601_1904	PL01S1601_1889	PL01S1601_3685	PL01S1601_3302	PL01S1601_3701	PL01S1601_1897	PL01S1601_1903
Współrzędne geograficzne ppk [2022-2027]		21.37064; 50.41711	21.309393; 49.988419	21.654081; 50.097447	21.554884; 50.095535	21.355436; 49.908258	21.376177; 50.030433	21.486465; 50.106714
Ocena stanu ¹⁵	stan/ potencjał ekologiczny	umiarkowany stan ekologiczny	umiarkowany stan ekologiczny	słaby potencjał ekologiczny	słaby stan ekologiczny	umiarkowany stan ekologiczny	zły stan ekologiczny	słaby potencjał ekologiczny
	stan chemiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	stan chemiczny poniżej dobrego	brak danych	stan chemiczny poniżej dobrego	stan chemiczny poniżej dobrego	stan chemiczny poniżej dobrego	stan chemiczny dobry
	stan (ogólny)	zły stan wód	zły stan wód	zły stan wód	zły stan wód	zły stan wód	zły stan wód	zły stan wód
Rodzaj presji determinującej stan wód	Główne źródło presji troficznych	nie dotyczy	nie dotyczy	odpływ miejski (wody opadowe) oraz nawożenie i depozycja	źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone)	źródła bytowe i komunalne (rozproszone)	nie dotyczy	źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone)

¹⁵ Na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.)

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa i kod JCWP		Wiśłoka od Chotowskiego Potoku do ujścia RW20001121899	Wiśłoka od Ropy do Pot. Chotowskiego RW200006218719	Bystrzyca RW200006218869	Dopływ z Wiktorca W200006218872	Kamienica RW200007218569	Ostra RW200007218749	Brzeźnica RW200007218899
	Główne źródło presji zasalających	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	eutrofizacja (źródło zgodne ze źródłem troficznym)	ścieki przemysłowe i komunalne	ścieki przemysłowe i komunalne	nie dotyczy
	Główne źródło presji z grupy syntetycznych i niesyntetycznych substancji zanieczyszczających	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
	Główne źródło presji hydromorfologicznych	prostowanie koryta - rzeki główne, górnictwo - rzeki główne	prostowanie koryta - rzeki główne, budowle piętrzące - rzeki główne, górnictwo - rzeki główne	budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty mostowe - rzeki pozostałe, górnictwo - rzeki główne i rzeki pozostałe,	prostowanie koryta - rzeki główne, budowle piętrzące - rzeki główne, obiekty mostowe - rzeki główne,	obiekty mostowe - rzeki główne,	obiekty mostowe - rzeki główne	budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty mostowe - rzeki pozostałe, górnictwo - rzeki główne,
	Główne źródło presji chemicznych	rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk, punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk; nieznane (substancje zakazane)	rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo; nieznane (substancje zakazane);	nie dotyczy	rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski;	rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; nieznane (substancje zakazane);	rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo	nie dotyczy

źródło: <http://karty.apgw.gov.pl:4200/jcw-powierzchniowe>, [data dostępu: 20.08.2025 r.]

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 15 Ocena stanu wód JCWP zlokalizowanych na terenie DROF (część druga).

Nazwa i kod JCWP		Zgórska Rzeka RW200010217469	Grabinka RW200010218769	Skodzińska RW200010218789	Tuszynka RW200010218929	Potok Kiełkowski RW200010218969	Rzeka RW2000072187729	Budzisz RW2000072188689
Typ JCWP		PNp	PNp	PNp	PNp	PNp	RWf_wap	RWf_wap
Rzeczywista długość JCWP [km]		85.71	87.58	11.85	48.02	15.55	11.45	39.84
Powierzchnia zlewni JCWP [km²]		203.65	218.71	29.10	141.67	30.61	21.08	66.03
Obszar dorzecza		Wisły	Wisły	Wisły	Wisły	Wisły	Wisły	Wisły
Region wodny		Górnej-Zachodniej Wisły	Górnej- Wschodniej Wisły	Górnej- Wschodniej Wisły	Górnej- Wschodniej Wisły	Górnej- Wschodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły
Status JCWP		silnie zmieniona część wód	naturalna część wód	naturalna część wód	silnie zmieniona część wód	naturalna część wód	naturalna część wód	naturalna część wód
Czy JCWP jest monitorowana (posiada ustalony ppk na okres 2022-2027)?		TAK	TAK	TAK	TAK	NIE	TAK	TAK
Kod ppk (2022-2027)		PL01S1601_1875	PL01S1601_2217	PL01S1601_4083	PL01S1601_3690	-	PL01S1601_1898	PL01S1601_3686
Współrzędne geograficzne ppk [2022-2027]		21.22269; 50.287131	21.375084; 50.059695	21.453356; 50.121656	21.489722; 50.168889	-	21.444526; 50.093561	21.648836; 50.087592
Ocena stanu ¹⁶	stan/ potencjał ekologiczny	umiarkowany potencjał ekologiczny	umiarkowany stan ekologiczny	nie można dokonać oceny stanu/potencjału (brak badań biologicznych w JCWP)	umiarkowany potencjał ekologiczny	nie można dokonać oceny stanu/potencjału (brak badań biologicznych w JCWP)	słaby stan ekologiczny	słaby stan ekologiczny
	stan chemiczny	brak danych	stan chemiczny poniżej dobrego	stan chemiczny dobry	stan chemiczny poniżej dobrego	stan chemiczny dobry	stan chemiczny poniżej dobrego	stan chemiczny dobry
	stan (ogólny)	zły stan wód	zły stan wód	brak danych	zły stan wód	brak danych	zły stan wód	zły stan wód
Rodzaj	Główne źródło presji troficznych	nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski	nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	źródła przemysłowe oraz źródła bytowe	źródła przemysłowe oraz źródła bytowe

¹⁶ Na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.)

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa i kod JCWP		Zgórska Rzeką RW200010217469	Grabinka RW200010218769	Skodzińska RW200010218789	Tuszymka RW200010218929	Potok Kiełkowski RW200010218969	Rzeką RW2000072187729	Budisz RW2000072188689
		(wody opadowe) oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone)	(wody opadowe) oraz źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone)				i komunalne (punktowe i rozproszone)	i komunalne (punktowe i rozproszone)
	Główne źródło presji zasalających	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	eutrofizacja (źródło zgodne ze źródłem troficznym)	ścieki przemysłowe i komunalne
	Główne źródło presji z grupy syntetycznych i niesyntetycznych substancji zanieczyszczających	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
	Główne źródło presji hydromorfologicznych	budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty mostowe - rzeki pozostałe	budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty mostowe - rzeki pozostałe, górnictwo - rzeki główne i rzeki pozostałe,	budowle piętrzące - rzeki główne, obiekty mostowe - rzeki główne	prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty mostowe - rzeki pozostałe	budowle piętrzące - rzeki główne	budowle piętrzące - rzeki główne, obiekty mostowe - rzeki główne	budowle piętrzące - rzeki główne, obiekty mostowe - rzeki główne i rzeki pozostałe, górnictwo - rzeki główne,
	Główne źródło presji chemicznych	nie dotyczy	rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; nieznane (substancje zakazane);	nie dotyczy	rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo	nie dotyczy	rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; nieznane (substancje zakazane);	nie dotyczy

źródło: <http://karty.apgw.gov.pl:4200/jcw-powierzchniowe>, [data dostępu: 20.08.2025 r.]

Poniższa tabela przedstawia cele środowiskowe i ryzyka nieosiągnięcia tych celów.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 16. Charakterystyka Jednolitych Części Wód Powierzchniowych w obrębie których leży teren DROF.

Lp.	Nazwa JCWP	Cel środowiskowy		Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego	Odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW)	JCW przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi	JCW przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych	Obszary wyznaczone jako tereny wrażliwe na mocy dyrektywy 91/271/EWG ¹⁷	Obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym
		Stan/potencjał ekologiczny	Stan chemiczny						
1.	Wisłoka od Chotowskiego Potoku do ujścia	umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisłoka w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisłoka w obrębie JCWP (dla troci wędrownej)	stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), związki tributylocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry	zagrożona	TAK	TAK	NIE	TAK	TAK*
2.	Wisłoka od Ropy do Pot. Chotowskiego	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [IO, EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisłoka w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisłoka w obrębie JCWP (dla troci wędrownej)	stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), związki tributylocyny(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	TAK*

¹⁷ obszary wrażliwe 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.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa JCWP	Cel środowiskowy		Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego	Odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW)	JCW przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi	JCW przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych	Obszary wyznaczone jako tereny wrażliwe na mocy dyrektywy 91/271/EWG ¹⁷	Obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym
		Stan/potencjał ekologiczny	Stan chemiczny						
3.	Bystrzyca	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości)	dobry stan chemiczny	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
4.	Dopływ z Wiktorca	umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, OWO, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 µS/cm), IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D	dobry stan chemiczny	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
5.	Kamienica	umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych	dobry stan chemiczny	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
6.	Ostra	umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D	stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry	zagrożona	NIE	NIE	NIE	TAK	NIE

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa JCWP	Cel środowiskowy		Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego	Odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW)	JCW przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi	JCW przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych	Obszary wyznaczone jako tereny wrażliwe na mocy dyrektywy 91/271/EWG ¹⁷	Obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym
		Stan/potencjał ekologiczny	Stan chemiczny						
7.	Brzeźnica	dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych	dobry stan chemiczny	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
8.	Zgórska Rzeka	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, IO]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości)	dobry stan chemiczny	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
9.	Grabinka	umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych	dobry stan chemiczny	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
10.	Skodzierska	dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest onitorowany wskaźnik diadromiczny D	dobry stan chemiczny	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
11.	Tuszymka	umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [IO, MMI]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych	stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry	zagrożona	NIE	NIE	NIE	TAK	NIE
12.	Potok Kiełkowski	dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D	dobry stan chemiczny	niezagrożona	NIE	NIE	NIE	TAK	NIE

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa JCWP	Cel środowiskowy		Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego	Odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW)	JCW przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi	JCW przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych	Obszary wyznaczone jako tereny wrażliwe na mocy dyrektywy 91/271/EWG ¹⁷	Obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym
		Stan/potencjał ekologiczny	Stan chemiczny						
13.	Rzeka	umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 µS/cm), IO, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D	stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), kadm(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
14.	Budzisz	umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 µS/cm), IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D	dobry stan chemiczny	zagrożona	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE

*Gatunek chroniony: troć wędrowna (*Salmo trutta m. trutta*)

źródło: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, www.karty.apgw.gov.pl:4200/jcw-powierzchniowe [data dostępu: 20.08.2025 r.]

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 17 Obszary chronione wymienione w zał. IV RDW oraz ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo Wodne, znajdujące się na terenie JCWP obecnych na terenie DROF.

Lp.	Nazwa JCWP	Obszar chroniony	Cel środowiskowy dla obszaru
1.	Wisłoka od Chotowskiego Potoku do ujścia	Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych.
		Przeclawski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych
		Jastrzębsko-Żdżarski (woj. podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Dolna Wisłoka z Dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>Cobitis taenia</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> .
		Tarnobrzaska Dolina Wisły (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - siedlisko przyrodnicze : 3150, 3270, 6440, 91E0; gatunki: <i>Aspius aspius</i> , <i>Castor fiber</i> , <i>Lutra lutra</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Phengaris nausithous</i> .
		Las nad Braciejową (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - siedliska. przyr.: 91E0; gatunki: <i>Bombina variegata</i> , <i>Triturus montandoni</i> , <i>Carabus variolosus</i> .
		PL.ZIPOP.1393.UE.1811073.80 (użytek ekologiczny)	Zachowanie przedmiotów ochrony: bagno;
		PL.ZIPOP.1393.UE.1811073.81 (użytek ekologiczny)	Zachowanie przedmiotów ochrony: bagno; jezioro
		PL.ZIPOP.1393.UE.1811073.82 (użytek ekologiczny)	Zachowanie przedmiotów ochrony: bagno; jezioro
2.	Wisłoka od Ropy do Pot. Chotowskiego	Park Krajobrazowy Pasma Brzanki	Ochrona przyrody i krajobrazu w warunkach zrównoważonego rozwoju. Eliminacja lub ograniczanie zagrożeń dla przyrody i krajobrazu. W szczególności: rzeki, potoki, łąki jesionowe i wierzbowo-topolowe, olszyna górska, torfowiska niskie i wysokie, flora i fauna ekosystemów wodno-błotnych. Zachowanie obszarów źródłiskowych oraz malowniczych odcinków rzek i potoków o przełomowym charakterze, w szczególności Białej i Rostówki. Zachowanie korytarzy ekologicznych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa JCWP	Obszar chroniony	Cel środowiskowy dla obszaru
		Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy	Ochrona przyrody i krajobrazu w warunkach zrównoważonego rozwoju. Eliminacja lub ograniczanie zagrożeń dla przyrody i krajobrazu. W szczególności: rzeki, potoki, łągi olszowo-jesionowe, torfowiska zasadowe, młaki, flora i fauna ekosystemów wodno-błotnych Zachowanie ekosystemów leśnych i nieleśnych ze szczególnym uwzględnieniem bogactwa szaty roślinnej. Zachowanie i ochrona gat. dziko żyjących zwierząt. Zachowanie ekosystemów wodnych i ochrona wód powierzchniowych. Zapobieganie dewastacji i degradacji krajobraz., zachowania wartości estetycznych i kulturowych oraz związanych z nimi elementów przyrodniczych ukształtowanych przez siły przyrody lub w wyniku działalności człowieka [wymaga: zachowania naturalnego charakteru rzek i potoków]. Poprawa stanu czystości wód powierzchniowych oraz ochrona wód powierzchniowych i podziemnych, utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów.
		Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Ciężkowickiego (woj. podkarpackie)	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych
		Jastrzębsko-Żdżarski (woj. podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Dolna Wisłoka z Dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>Cobitis taenia</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> .
		Golesz (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony: - siedlisk przyrodniczych: 91E0
		Wisłoka z dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - siedlisk przyrodniczych.: 3130, 3150, 3220, 3230, 3240, 3270, 6410, 6430, 91E0, 91F0; gatunki: <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>ottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Salmo salar</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Phengaris nausithous</i> , <i>Phengaris teleius</i>
		Liwocz (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Bombina variegata</i>
3.	Bystrzyca	Strzyżowsko-Sędziszowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych.
		Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa JCWP	Obszar chroniony	Cel środowiskowy dla obszaru
		Puszcza Sandomierska	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Alcedo atthis</i> r, <i>Anser anser</i> r, <i>Aythya nyroca</i> r, <i>Botaurus stellaris</i> r, <i>Ciconia ciconia</i> r, <i>Ciconia nigra</i> r, <i>Circus aeruginosus</i> r, <i>Crex crex</i> r, <i>Grus grus</i> c, <i>Grus grus</i> r, <i>Haliaeetus albicilla</i> r, <i>Ixobrychus minutus</i> r, <i>Larus melanocephalus</i> r, <i>Pandion haliaetus</i> r, <i>Porzana parva</i> r, <i>Porzana porzana</i> r, <i>Sterna hirundo</i> r, <i>Tetrao tetrix tetrix</i> p. Na lata 2014–2024: Zachowanie szuwarów wzdłuż brzegów zbiorników. Zachowanie otwartych wysp i naturalnego reżimu rzek wraz z zadrzewieniami nadrzecznymi i skarpami. Utrzymanie stałego poziomu wody w stawach w okresie lęgowym. Zapobieganie: opróżnianiu stawów w okresie lęgowym; intensyfikacji hodowli ryb; niewłaściwemu prowadzeniu prac związanych z przebudową stawów, w tym prac w okresie lęgowym; osuszaniu terenu (melioracje, zasypywanie); obniżaniu się poziomu wód gruntowych i zanikaniu naturalnych zalewów; płoszeniu ptaków przez sporty wodne, rekreację, wędkarstwo.
4.	Dopływ z Wiktorca	Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych.
5.	Kamienica	Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy	Ochrona przyrody i krajobrazu w warunkach zrównoważonego rozwoju. Eliminacja lub ograniczanie zagrożeń dla przyrody i krajobrazu. W szczególności: rzeki, potoki, łągi olszowo-jesionowe, torfowiska zasadowe, młaki, flora i fauna ekosystemów wodno-błotnych Zachowanie ekosystemów leśnych i nieleśnych ze szczególnym uwzględnieniem bogactwa szaty roślinnej. Zachowanie i ochrona gat. dziko żyjących zwierząt. Zachowanie ekosystemów wodnych i ochrona wód powierzchniowych. Zapobieganie dewastacji i degradacji krajobraz., zachowania wartości estetycznych i kulturowych oraz związanych z nimi elementów przyrodniczych ukształtowanych przez siły przyrody lub w wyniku działalności człowieka [wymaga: zachowania naturalnego charakteru rzek i potoków]. Poprawa stanu czystości wód powierzchniowych oraz ochrona wód powierzchniowych i podziemnych, utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów.
		Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Ciężkowickiego (woj. podkarpackie)	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych
		Wisłoka z dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - siedlisk przyrodniczych.: 3130, 3150, 3220, 3230, 3240, 3270, 6410, 6430, 91E0, 91F0; gatunki: <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>ottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Salmo salar</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Phengaris nausithous</i> , <i>Phengaris teleius</i>
6.	Ostra	Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Jastrzębsko-Żdżarski (woj. podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa JCWP	Obszar chroniony	Cel środowiskowy dla obszaru
		Dolna Wisłoka z Dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>Cobitis taenia</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> .
		Las nad Braciejową (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - siedliska. przyr.: 91E0; gatunki: <i>Bombina variegata</i> , <i>Triturus montandoni</i> , <i>Carabus variolosus</i> .
7.	Brzeźnica	Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy	Ochrona przyrody i krajobrazu w warunkach zrównoważonego rozwoju. Eliminacja lub ograniczanie zagrożeń dla przyrody i krajobrazu. W szczególności: rzeki, potoki, łągi olszowo-jesionowe, torfowiska zasadowe, młaki, flora i fauna ekosystemów wodno-błotnych. Zachowanie ekosystemów leśnych i nieleśnych ze szczególnym uwzględnieniem bogactwa szaty roślinnej. Zachowanie i ochrona gat. dziko żyjących zwierząt. Zachowanie ekosystemów wodnych i ochrona wód powierzchniowych. Zapobieganie dewastacji i degradacji krajobraz., zachowania wartości estetycznych i kulturowych oraz związanych z nimi elementów przyrodniczych ukształtowanych przez siły przyrody lub w wyniku działalności człowieka [wymaga: zachowania naturalnego charakteru rzek i potoków]. Poprawa stanu czystości wód powierzchniowych oraz ochrona wód powierzchniowych i podziemnych, utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów.
		Strzyżowsko-Sędziszowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych.
		Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Dolna Wisłoka z Dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>Cobitis taenia</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> .
		Las nad Braciejową (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - siedliska. przyr.: 91E0; gatunki: <i>Bombina variegata</i> , <i>Triturus montandoni</i> , <i>Carabus variolosus</i> .
		Klonówka (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - siedliska. przyr.: 91E0; gatunki: <i>Bombina variegata</i> .
8.	Zgórska Rzeka	Przeclawski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa JCWP	Obszar chroniony	Cel środowiskowy dla obszaru
		Jastrzębsko-Żdżarski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie śródleśnych cieków, mokradeł, torfowisk. Utrzymanie w lasach odpowiedniego poziomu wód gruntowych dla zachowania siedlisk wilgotnych i bagiennych. Utrzymanie na terenach rolniczych poziomu wód gruntowych odpowiedniego dla zachowania bioróżnorodności. Zachowanie śródpolnych torfowisk, obszarów wodno-błotnych, oczek wodnych wraz z pasem roślinności stanowiącej ich obudowę biologiczną oraz obszarów źródliskowych cieków. Zachowanie zbiorników wód powierzchniowych wraz z ich naturalną obudową biologiczną. Utrzymanie i tworzenie stref buforowych wzdłuż cieków wodnych oraz wokół zbiorników wodnych, w tym starorzeczy i oczek wodnych, w postaci pasów szuwarów, zakrzewień i zadrzewień, jako naturalnej obudowy biologicznej, celem zwiększenia bioróżnorodności oraz ograniczenia wpływu substancji biogennych. Ograniczenie prac regulacyjnych cieków wodnych tylko do zakresu niezbędnego dla ochrony przeciwpowodziowej i ich prowadzenie tylko w oparciu o zasady dobrej praktyki utrzymania rzek i potoków górskich. Zwiększanie retencji wodnej, odtwarzania funkcji obszarów źródliskowych o dużych zdolnościach retencyjnych. Zaczachowanie i odtwarzanie korytarzy ekologicznych opartych o ekosystemy wodne, celem zachowania dróg migracji gatunków [wymaga odtworzenia ciągłości ekolog. cieków].
		Jastrzębsko-Żdżarski (woj. podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
9.	Grabinka	Jastrzębsko-Żdżarski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie śródleśnych cieków, mokradeł, torfowisk. Utrzymanie w lasach odpowiedniego poziomu wód gruntowych dla zachowania siedlisk wilgotnych i bagiennych. Utrzymanie na terenach rolniczych poziomu wód gruntowych odpowiedniego dla zachowania bioróżnorodności. Zachowanie śródpolnych torfowisk, obszarów wodno-błotnych, oczek wodnych wraz z pasem roślinności stanowiącej ich obudowę biologiczną oraz obszarów źródliskowych cieków. Zachowanie zbiorników wód powierzchniowych wraz z ich naturalną obudową biologiczną. Utrzymanie i tworzenie stref buforowych wzdłuż cieków wodnych oraz wokół zbiorników wodnych, w tym starorzeczy i oczek wodnych, w postaci pasów szuwarów, zakrzewień i zadrzewień, jako naturalnej obudowy biologicznej, celem zwiększenia bioróżnorodności oraz ograniczenia wpływu substancji biogennych. Ograniczenie prac regulacyjnych cieków wodnych tylko do zakresu niezbędnego dla ochrony przeciwpowodziowej i ich prowadzenie tylko w oparciu o zasady dobrej praktyki utrzymania rzek i potoków górskich. Zwiększanie retencji wodnej, odtwarzania funkcji obszarów źródliskowych o dużych zdolnościach retencyjnych. Zaczachowanie i odtwarzanie korytarzy ekologicznych opartych o ekosystemy wodne, celem zachowania dróg migracji gatunków [wymaga odtworzenia ciągłości ekolog. cieków].
		Jastrzębsko-Żdżarski (woj. podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Dolna Wisłoka z Dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>Cobitis taenia</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> .

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa JCWP	Obszar chroniony	Cel środowiskowy dla obszaru
10.	Skodzierska	-	-
11.	Tuszymka	Zabłocie (rezerwat przyrody)	Zachowanie stanowisk lęgowych rzadkich gatunków ornitofauny, naturalnych zbiorowisk roślinnych dawnej Puszczy Sandomierskiej, z licznie tu występującymi gatunkami roślin chronionych i rzadkich [wymaga zachowania naturalnych, miejscami bagiennych warunków wodnych oraz zachowania kompleksów stawów stanowiących eksklawy w rezerwatu].
		Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych.
		Puszcza Sandomierska	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Alcedo atthis</i> r, <i>Anser anser</i> r, <i>Aythya nyroca</i> r, <i>Botaurus stellaris</i> r, <i>Ciconia ciconia</i> r, <i>Ciconia nigra</i> r, <i>Circus aeruginosus</i> r, <i>Crex crex</i> r, <i>Grus grus</i> c, <i>Grus grus</i> r, <i>Haliaeetus albicilla</i> r, <i>Ixobrychus minutus</i> r, <i>Larus melanocephalus</i> r, <i>Pandion haliaetus</i> r, <i>Porzana parva</i> r, <i>Porzana porzana</i> r, <i>Sterna hirundo</i> r, <i>Tetrao tetrix</i> p. Na lata 2014–2024: Zachowanie szuwarów wzdłuż brzegów zbiorników. Zachowanie otwartych wysp i naturalnego reżimu rzek wraz z zadrzewieniami nadrzecznymi i skarpami. Utrzymanie stałego poziomu wody w stawach w okresie lęgowym. Zapobieganie: opróżnianiu stawów w okresie lęgowym; intensyfikacji hodowli ryb; niewłaściwemu prowadzeniu prac związanych z przebudową stawów, w tym prac w okresie lęgowym; osuszaniu terenu (melioracje, zasypywanie); obniżaniu się poziomu wód gruntowych i zanikaniu naturalnych zalewów; płoszeniu ptaków przez sporty wodne, rekreację, wędkarstwo.
		Dolna Wisłoka z Dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>Cobitis taenia</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> .
		PL.ZIPOP.1393.UE.1806023.458 (użytek ekologiczny)	Zachowanie przedmiotów ochrony: jeziorko, mały ciek, mułowiska, namuliska i podmokliska
		PL.ZIPOP.1393.UE.1815022.85 (użytek ekologiczny)	Zachowanie przedmiotów ochrony: bagno; jeziorko
12.	Potok Kiełkowski	Przeclawski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Dolna Wisłoka z Dopływami (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus peloponnesius</i> , <i>Cobitis taenia</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> .
		PL.ZIPOP.1393.UE.1811073.88 (użytek ekologiczny)	Zachowanie przedmiotów ochrony: bagno;
		PL.ZIPOP.1393.UE.1811073.89 (użytek ekologiczny)	Zachowanie przedmiotów ochrony: bagno;

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

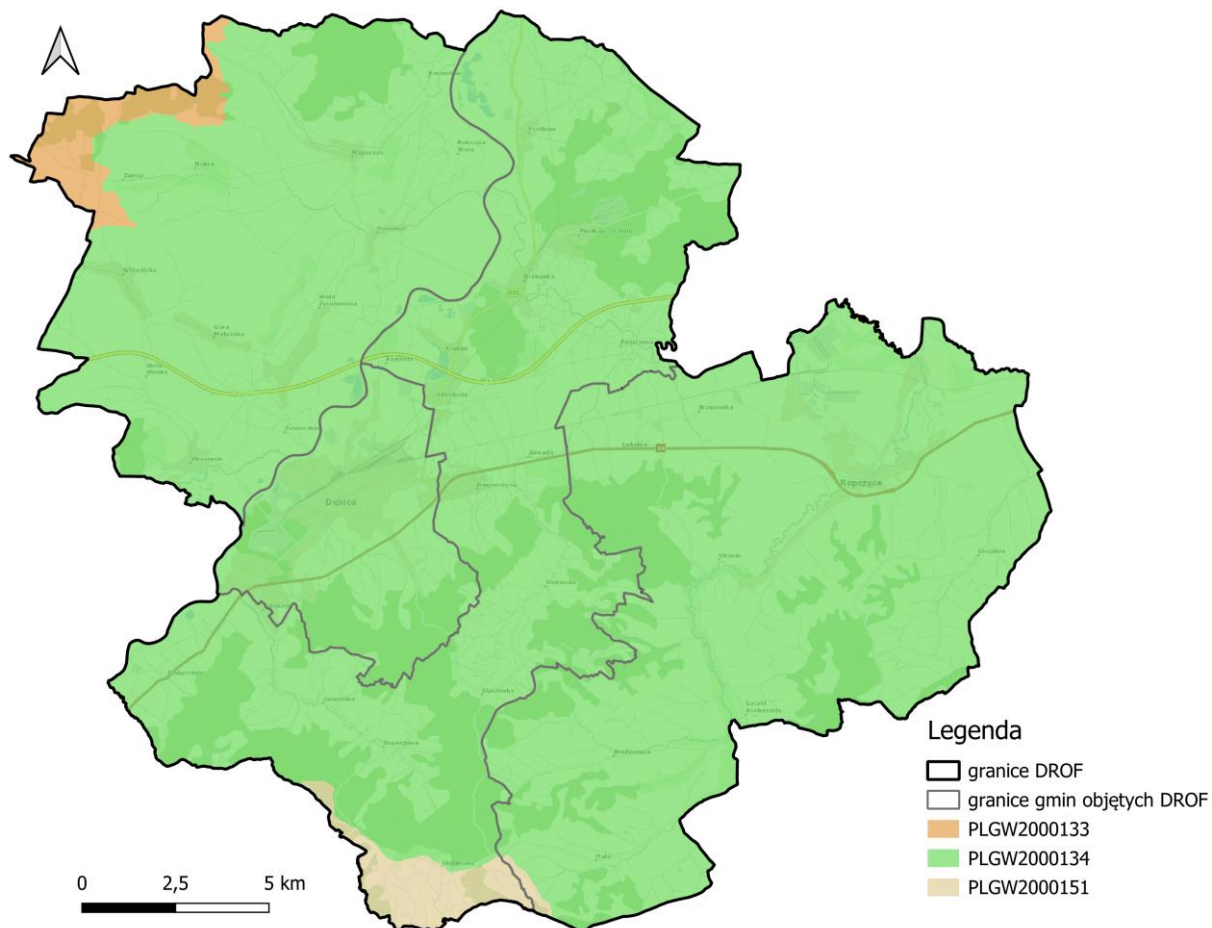
Lp.	Nazwa JCWP	Obszar chroniony	Cel środowiskowy dla obszaru
13.	Rzeka	Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych.
		Las nad Braciejową (Natura 2000)	Utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - siedliska. przyr.: 91E0; gatunki: <i>Bombina variegata</i> , <i>Triturus montandoni</i> , <i>Carabus variolosus</i> .
14.	Budzisz	Strzyżowsko-Sędziszowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych.

źródło: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, <http://karty.apgw.gov.pl:4200/jcw-powierzchniowe> [data dostępu: 20.08.2025 r.]

Wody podziemne

Obszar DROF znajduje się w zasięgu trzech Jednolitych Części Wód Podziemnych JCWPd nr 133, 134 i 151.

Rysunek 9 Lokalizacja JCWPd w zasięgu których leży teren DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestrzennych udostępnianych przez PGW WP.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 18 Charakterystyka JCWPd na terenie DROF.

	PLGW2000133	PLGW2000134	PLGW2000151
Powierzchnia [km ²]	903.90	1 771.57	2 646.66
Obszar dorzecza	obszar dorzecza Wisły	obszar dorzecza Wisły	obszar dorzecza Wisły
Region wodny	Górnej-Zachodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły, Górnej-Zachodniej Wisły	Górnej-Wschodniej Wisły
Obszar bilansowy	Dunajec, Wisła od Dunajca do Wisłoki, Wisłoka	Dunajec, Wisła od Dunajca do Wisłoki, Wisłoka, Wisła od Wisłoki do Sanu (K), Wisła od Wisłoki do Sanu (R), San	Dunajec, Wisłoka, San
Rejony wodnogospodarcze	Lewostronne bezpośrednie zlewnie Wisły od Dunajca do Czarnej, Breń, Zlewnia Czarnej, Zlewnia olnego Dunajca i Białej, Zlewnia Wisłoki od Mielca do ujścia, Zlewnia Wisłoki od Brzeźnicy do Mielca	Lewostronne bezpośrednie zlewnie Wisły od Dunajca do Czarnej, Wisłok od Stabnicy do Lubenia wraz ze zl. Strugi od źródeł do Chmielnickiej Rzeki, Trześniówka, Babulówka i kanał Kliszowski, Zlewnia lewobrzeżna Wisły od Wisłoki po Baranów, Breń, Wschodnia cz. zl. Wątku (objęta udokumentowaniem zas. dysp.), Zlewnia Wisłoki od Dulczy do Brzeźnicy, Zlewnia Czarnej, Zlewnia Wielopolski w granicach Karpat, Zlewnia Dolnego Dunajca i Białej, Zlewnia górnego Łęgu, Zlewnia Wisłoki od Mielca do ujścia, Wisłok od Czarnego Potoku do Stabnicy, Zlewnia Wisłoki od Brzeźnicy do Mielca, Zlewnia Wielopolanki, Zlewnia Wisłoki od Krajowic po Wolankę łącznie, Wisłok od Lubenia do Szuwarka	Wisłok od źródeł do Czarnego Potoku, Wschodnia cz. zl. Wątku (objęta udokumentowaniem zas. dysp.), Zlewnia Wisłoki od Dulczy do Brzeźnicy, Zlewnia Dulczy oraz Wisłoka od Wolanki po Dulczę, zlewnia Czarnej, Zlewnia Ropy po Klęczany, Zlewnia Wielopolski w granicach Karpat, Zlewnia Wisłoki od Kłopotnicy po Krajowice z Jasionką od Mszanki, Zlewnia Ropa od Klęczan, Zlewnia Górnej Wisłoki, Zl. Białej od Jasienianki po Rzuchową, Wisłok od Czarnego Potoku do Stabnicy, zlewnia Górnej Jasiołki, Zlewnia Wątku, Zlewnia Wisłoki od Krajowic po Wolankę łącznie, Zl. Białej po Jasieniankę

źródło: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, <http://karty.apgw.gov.pl:4200/jcw-powierzchniowe> [data dostępu: 09.09.2025 r.]

Zgodnie art. 4.1 Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW) oraz ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz.U. 2025 poz. 960) celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do niej zanieczyszczeń; zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa stanu oraz ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem wód, tak aby osiągnąć i utrzymać ich dobry stan.

Monitoring krajowy wód podziemnych wykonywany jest na zlecenie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska przez Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy. Monitoring krajowy wód podziemnych jest podstawą do oceny wód podziemnych w poszczególnych punktach pomiarowych oraz jednolitych części wód podziemnych. Zgodnie z wyżej przytaczanym rozporządzeniem klasyfikującym jednolite części wód podziemnych, oceny stanu jednolitych części wód podziemnych dokonuje się na podstawie oceny stanu ilościowego i stanu chemicznego, które mogą być dobre bądź słabe. Według § 14.1. Stan jednolitej części wód podziemnych ocenia się jako dobry, jeżeli zarówno jej stan chemiczny, jak i stan ilościowy, są oceniane jako dobre. Stan jednolitej części wód podziemnych ocenia się jako słaby, jeżeli jej stan chemiczny lub jej stan ilościowy jest oceniany jako słaby.

Poniżej przedstawiono wyniki badań ocen stanu JCWPd, w obrębie których znajduje się teren DROF.

Tabela 19 Kompleksowa ocena stanu JCWPd znajdujących się na terenie DROF.

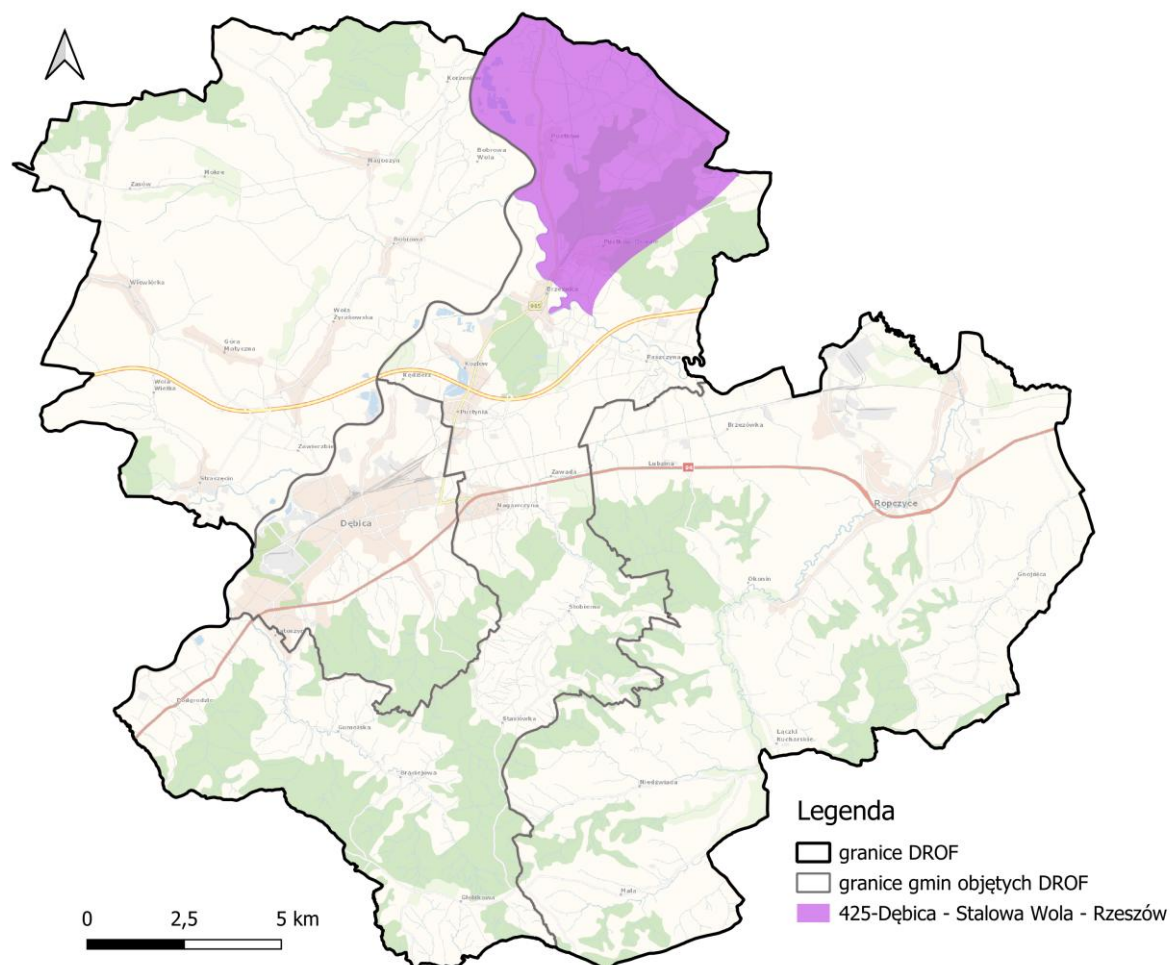
Rok			2012	2016	2019	2022
Nr JCWPd	133	chemiczny	dobry	dobry	dobry	dobry
		Ilościowy	dobry	dobry	dobry	dobry
	134	chemiczny	dobry	dobry	dobry	dobry
		Ilościowy	dobry	dobry	dobry	dobry
	151	chemiczny	dobry	dobry	dobry	dobry
		Ilościowy	dobry	dobry	dobry	dobry

źródło: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, <http://karty.apgw.gov.pl:4200/jcw-podziemne> [data dostępu: 09.09.2025 r.] oraz na podstawie Monitoringu Jakości Wód Podziemnych, <https://mjwp.gios.gov.pl/raporty-art/2012.html>, <https://mjwp.gios.gov.pl/raporty-art/2016.html>, <https://mjwp.gios.gov.pl/raporty-art/2019.html>, <https://mjwp.gios.gov.pl/raporty-art/2022.html> [data dostępu: 20.08.2025 r.]

Jak wynika z zamieszczonej powyżej tabeli przedmiotowe JCWPd od lat wykazują dobrą kondycję.

W zasięgu gminy znajduje się fragment jednego zbiornika wód podziemnych nr. 425 Dębica-Stalowa Wola-Rzeszów. Jego lokalizacja na tle DROF została przedstawiona na poniżej mapie.

Rysunek 10 Lokalizacja GZWP w zasięgu których leży teren DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestrzennych udostępnianych na stronie: <https://dm.pgi.gov.pl/>

Tabela 20 Charakterystyka GZWP znajdujących się na terenie DROF.

Nazwa GZWP	Dębica - Stalowa Wola - Rzeszów
Województwo	podkarpackie
Powiat	dębicki, mielecki, kolbuszowski, tarnobrzeski, stalowowolski, niżański, leżajski, przeworski, łańcucki, rzeszowski, ropczycko-sędziszowski
RZGW	Kraków
Numer JCWPd (wg podziału na 172 części)	118, 119, 120, 134, 135, 136, 153
Jednostka hydrogeologiczna wg Paczyńskiego, Sadurskiego (2007)	provincia Wisły: SZP - region górnej Wisły - subregion zapadliska przedkarpackiego, SKZ - region górnej Wisły - subregion Karpat zewnętrznych
Jednostka hydrogeologiczna wg Kleczkowskiego (1990a, b), zmieniona	pasmo zbiorników przedkarpackich
Zlewnia powierzchniowa (II rzędu wg MphP)	Wisły do Sanu, Sanu, prawobrzeżna Wisły od Sanu do Wieprza

Nazwa GZWP	Dębica - Stalowa Wola - Rzeszów
Prowincja i makroregion fizycznogeograficzne wg Kondrackiego (2002)	Karpaty i Podkarpacie (51-52): Kotlina Sandomierska (512.4-5), Pogórze Środkowobeskidzkie (513.6)
Typ zbiornika	porowy
Stratygrafia	czwartorzęd
Klasa jakości wody ¹⁸	I-III
Wodoprzewodność [m ² /d]	100-200
Moduł jednostkowy zasobów dyspozycyjnych [m ³ /d × km ²]	262,56
Szacunkowe zasoby dyspozycyjne [m ³ /d]	508 000
Podatność zbiornika na antropopresję	bardzo podatny

źródło: Informator PSH. Główne Zbiorniki Wód Podziemnych w Polsce.

Obszary zagrożone powodzią

Zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2025 poz. 960) powódź to: „*czasowe pokrycie przez wodę terenu, który w normalnych warunkach nie jest pokryty wodą, w szczególności wywołane przez wezbranie wody w ciekach naturalnych, zbiornikach wodnych, kanałach oraz od strony morza z wyłączeniem pokrycia przez wodę terenu wywołanego przez wezbranie wody w systemach kanalizacyjnych*”. Ze względu na źródło oraz mechanizmy powstania, powodzie występujące na obszarze Polski dzieli się na:

- powódzie rzeczne o mechanizmie naturalnego wezbrania,
- powódzie rzeczne powstałe w wyniku przelania lub zniszczenia obwałowań przeciwpowodziowych,
- powódzie rzeczne zimowe o mechanizmie zatorowym,
- powódzie opadowe, związane z zalaniem terenu wodami pochodzącymi bezpośrednio z opadów deszczu lub z topnienia śniegu,
- powódzie od wód podziemnych,
- powódzie od strony morza,
- powódzie powstałe w wyniku zniszczenia lub uszkodzenia budowli piętrzących.

Zgodnie z wymogami Dyrektywy 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim Prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dawniej Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej) przygotowuje mapy zagrożenia powodziowego (MZP) oraz mapy ryzyka powodziowego (MRP). Na mapach zagrożenia powodziowego przedstawia się w szczególności:

1. obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego;
2. obszary szczególnego zagrożenia powodzią, w tym:
 - a) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%,
 - b) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%,

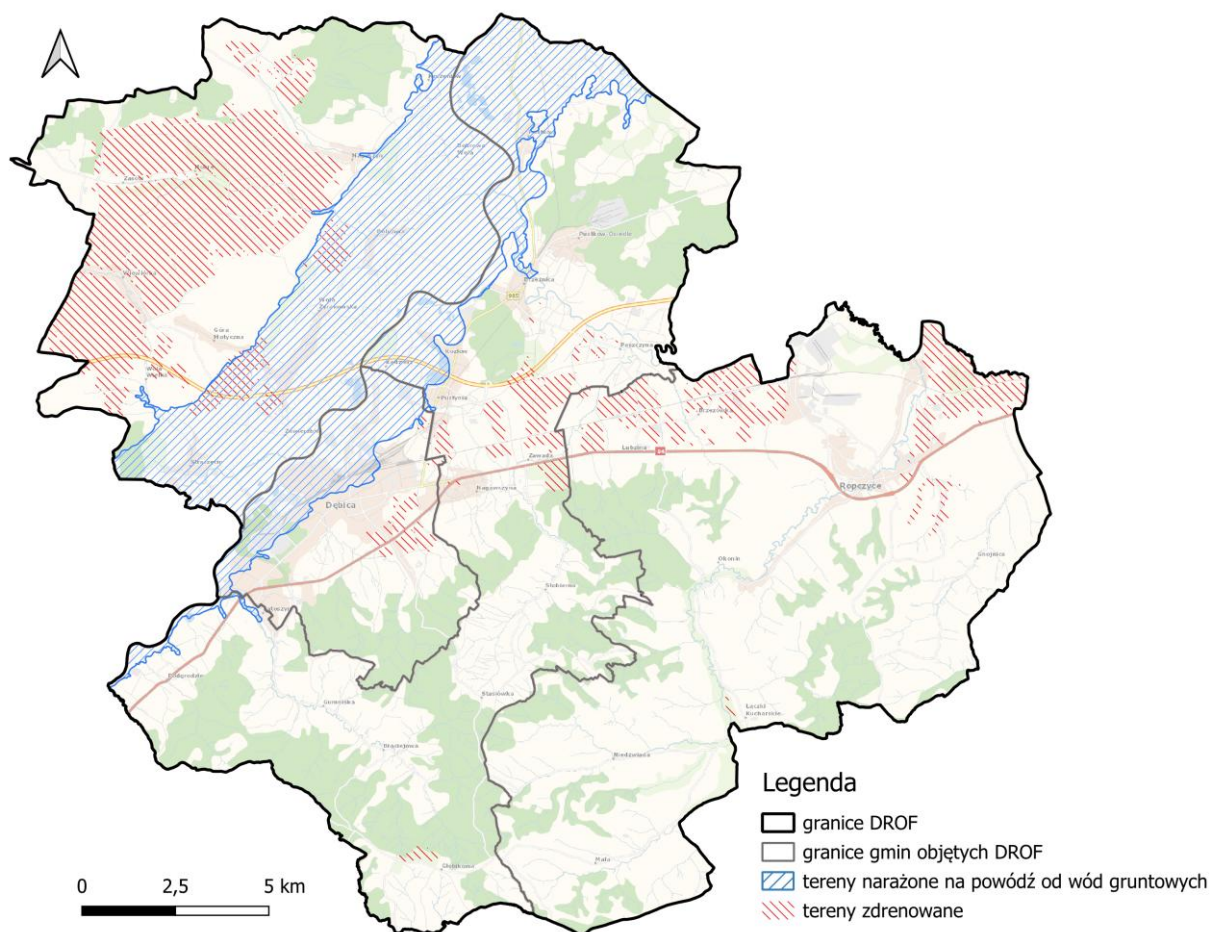
¹⁸ Wg rozporządzenia MŚ z dnia 23 lipca 2008 r.

- c) obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano wał przeciwpowodziowy, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 224, stanowiące działki ewidencyjne,
 - d) pas techniczny;
3. obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia:
- a) wału przeciwpowodziowego,
 - b) wału przeciwsztormowego,
 - c) budowli piętrzącej.

Jako podtopienie klasyfikuje się pojawienie się wód podziemnych blisko powierzchni terenu, w związku z piętrzeniem się wód podziemnych, na skutek podnoszenia się zwierciadła wód w ciekach i zbiornikach powierzchniowych.

Na terenie DROF wyznaczono obszary zagrożenia powodziowego i zagrożenia podtopieniami (od wód gruntowych). Ich lokalizację na tle gminy przedstawiono na poniższych rysunkach.

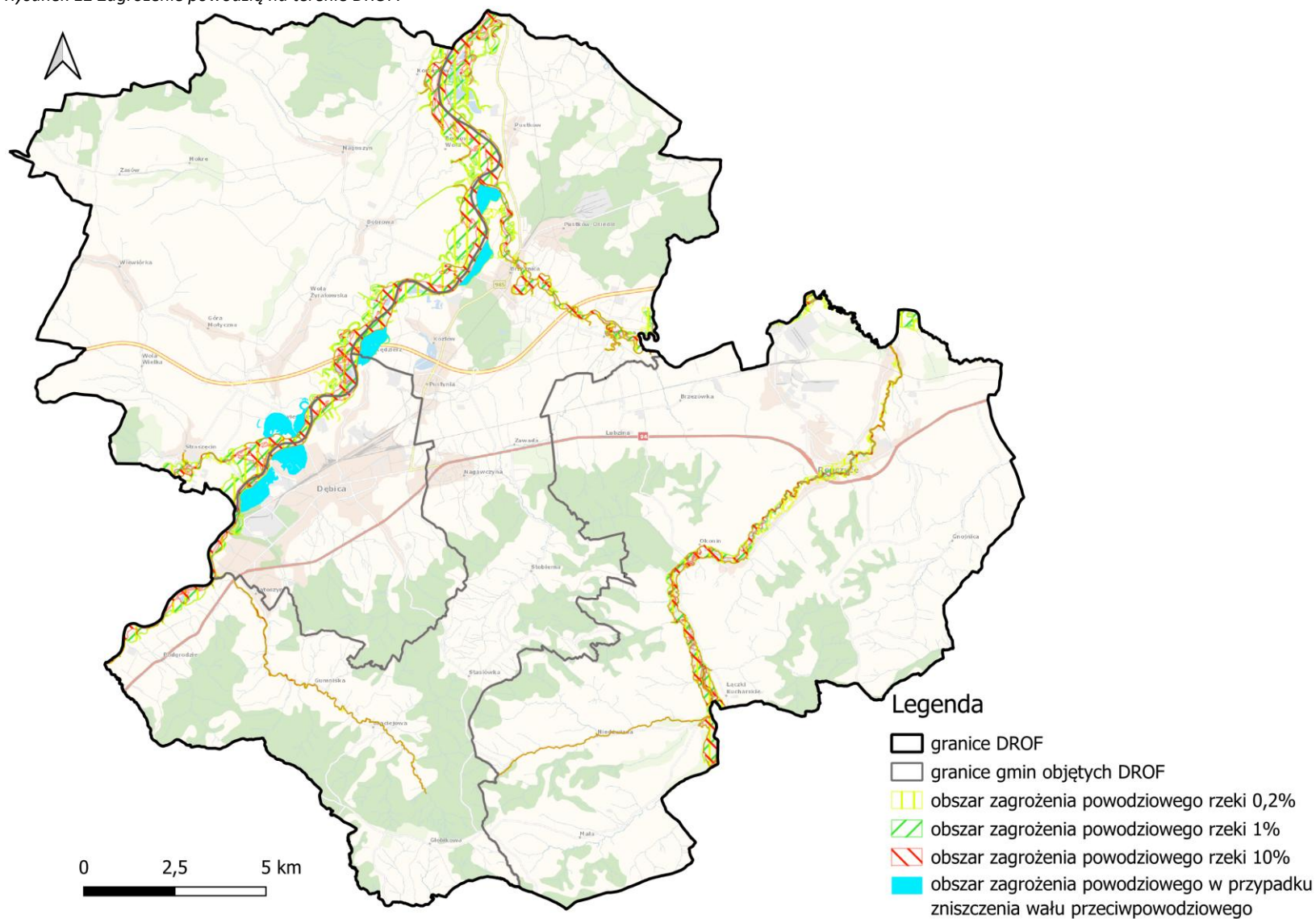
Rysunek 11 Zagrożenie podtopieniem od wód gruntowych na terenie DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej: www.wody.isok.gov.pl [data dostępu 20.08.2025 r.]

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Rysunek 12 Zagrożenie powodzią na terenie DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej: www.wody.isok.gov.pl [data dostępu 20.08.2025 r.]

Obszary zagrożone suszą

Susza jest zjawiskiem ciągłym o zasięgu regionalnym i oznacza dostępność wody poniżej średniej w określonych warunkach naturalnych. Suszą nazywa się nie tylko zjawiska ekstremalne, ale wszystkie, które występują w warunkach mniejszej dostępności wody dla danego regionu. Wyróżnia się następujące typy suszy:

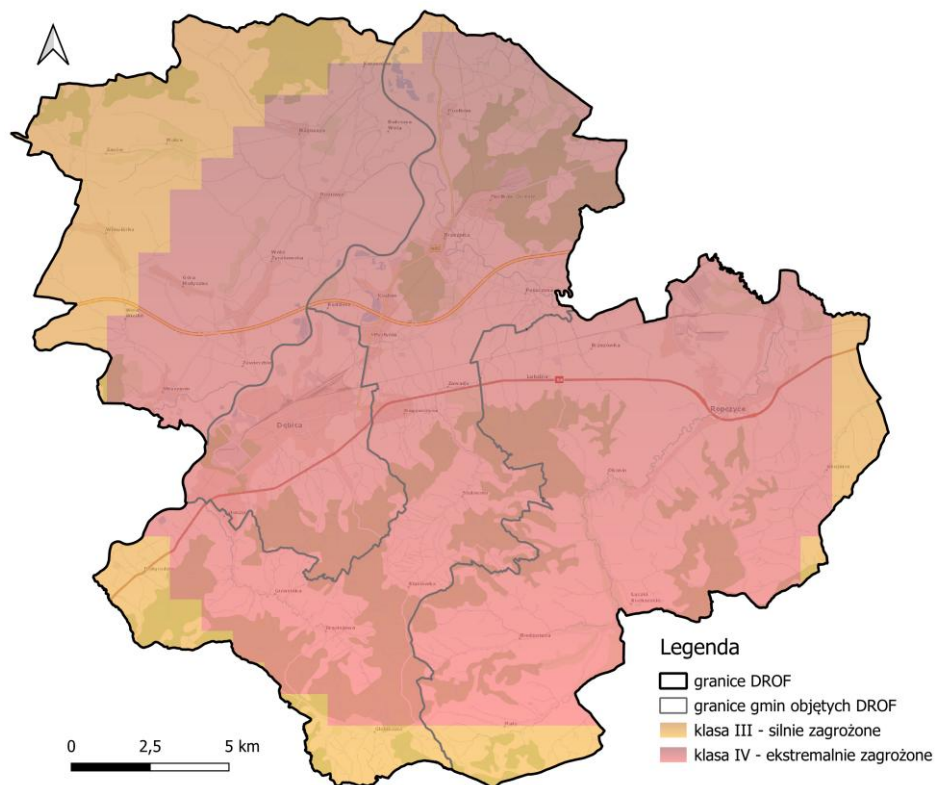
- susza atmosferyczna – występuje, kiedy mamy do czynienia z deficytem opadów. Zwana również suszą meteorologiczną. Jest to pierwszy etap rozwoju zjawiska suszy. Pojawia się wówczas, gdy opady występują poniżej średniej wieloletniej lub jest ich całkowicie brak.
- susza rolnicza - pojawia się, gdy wilgotność gleby jest niedostateczna do zaspokojenia potrzeb wodnych roślin i prowadzenia normalnej gospodarki w rolnictwie. Zwana również suszą glebową. Jest bezpośrednią konsekwencją wydłużającej się suszy atmosferycznej.
- susza hydrologiczna - przejawia się długotrwałym obniżeniem ilości wody w rzekach i jeziorach. Zwana również „niżówką hydrologiczną”. Dotyczy wód powierzchniowych. Występuje wtedy, kiedy przepływ w rzekach spada poniżej przepływu średniej wartości wieloletniej.
- susza hydrogeologiczna - susza definiowana jako długotrwałe obniżenie zasobów wód podziemnych. Zjawisko tego rodzaju suszy jest zwykle poprzedzone powyższymi rodzajami suszy. Wstępna faza objawia się m.in. wysychaniem studni.

Susza, obok zjawiska powodzi, jest jednym z najbardziej dotkliwych i bezpośrednich zjawisk naturalnych oddziałujących na środowisko, gospodarkę i lokalne społeczności. Jednakże w przeciwieństwie do powodzi nie ma praktycznie możliwości prowadzenia działań doraźnych, które przyczynią się do zminimalizowania skutków suszy.

W walce z suszą potrzebne są działania długofalowe, strategiczne które poprzez swą ilość przyczynią się do minimalizowania jej skutków. Takim działaniem jest m.in. opracowanie planu przeciwdziałania skutkom suszy, który jest głównym, strategicznym dokumentem w Polsce, zgodnie z którym prowadzi się walkę z suszą.

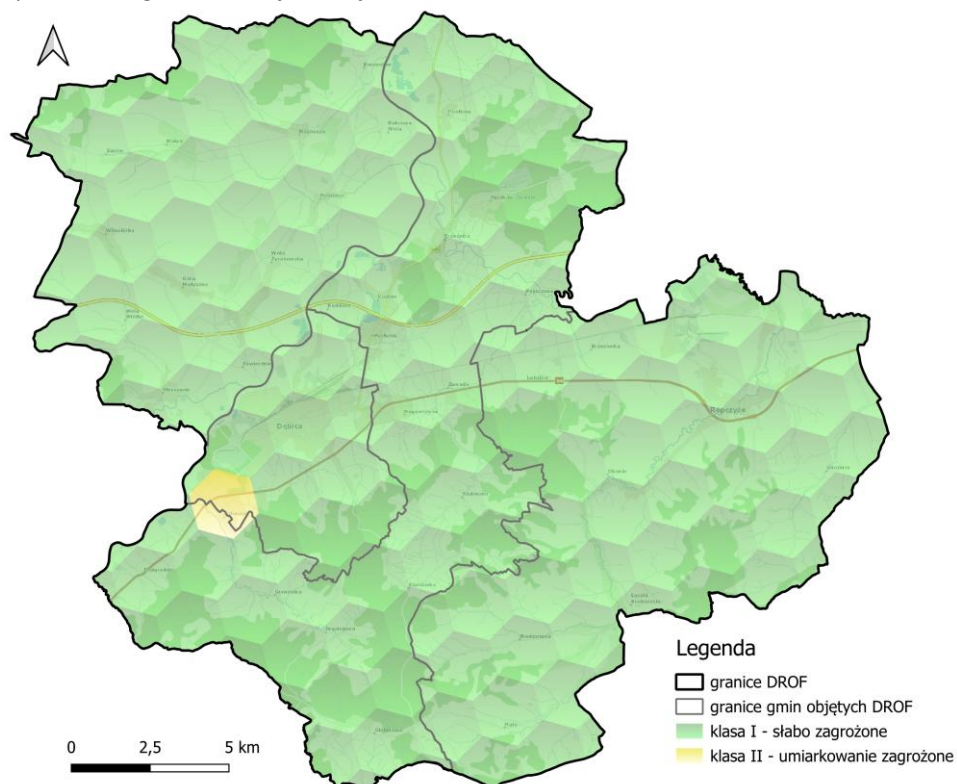
Na poniższych rysunkach pokazano graficznie obszary DROF o określonym stopniu narażenia na poszczególne typy suszy. Jak wynika z poniższych map, teren gminy jest narażony na suszę atmosferyczną i hydrologiczną.

Rysunek 13 Zagrożenie suszą atmosferyczną na terenie DROF.



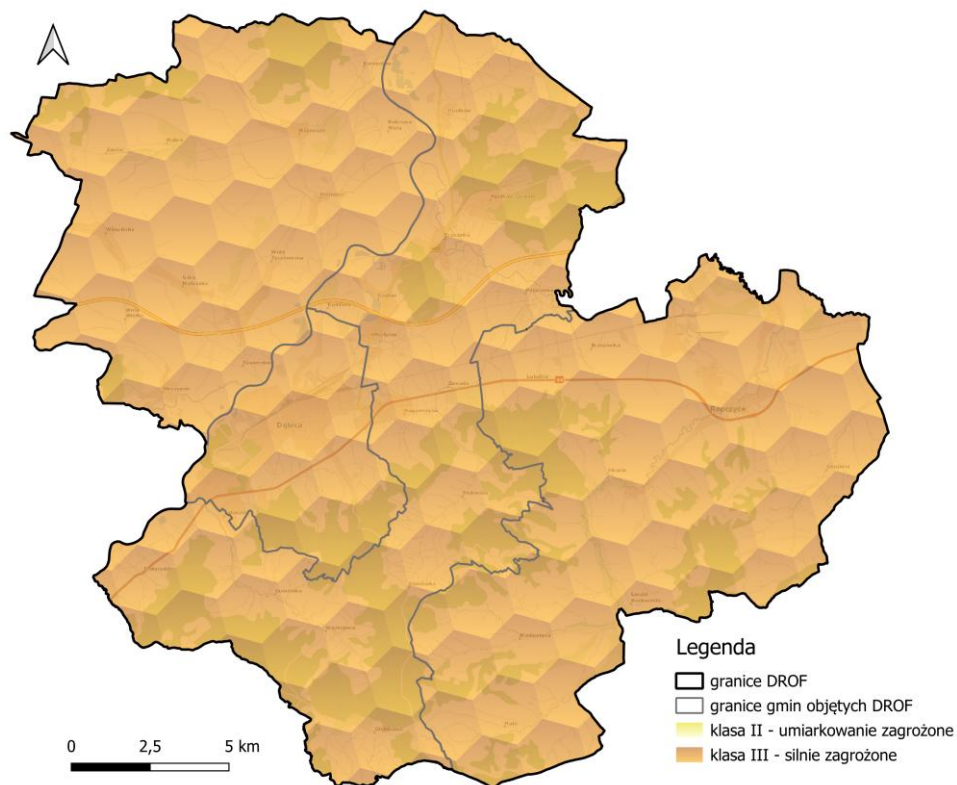
źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej: www.wody.isok.gov.pl [data dostępu 20.08.2025 r.]

Rysunek 14 Zagrożenie suszą rolniczą na terenie DROF.



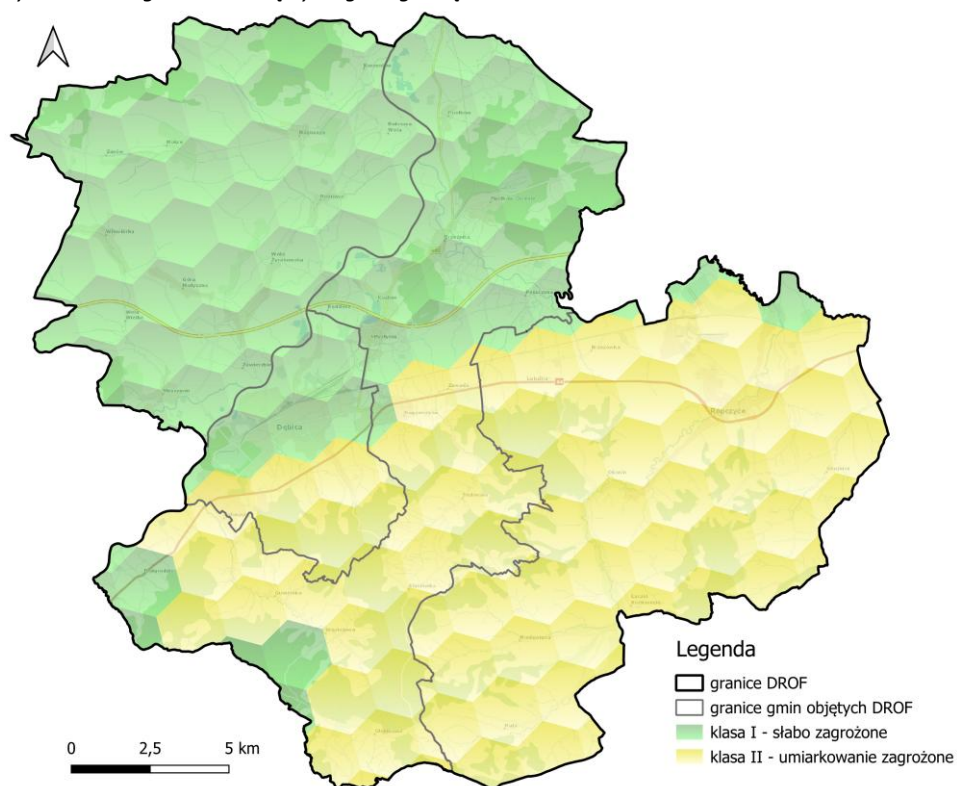
źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej: www.wody.isok.gov.pl [data dostępu 20.08.2025 r.]

Rysunek 15 Zagrożenie suszą hydrologiczną na terenie DROF.



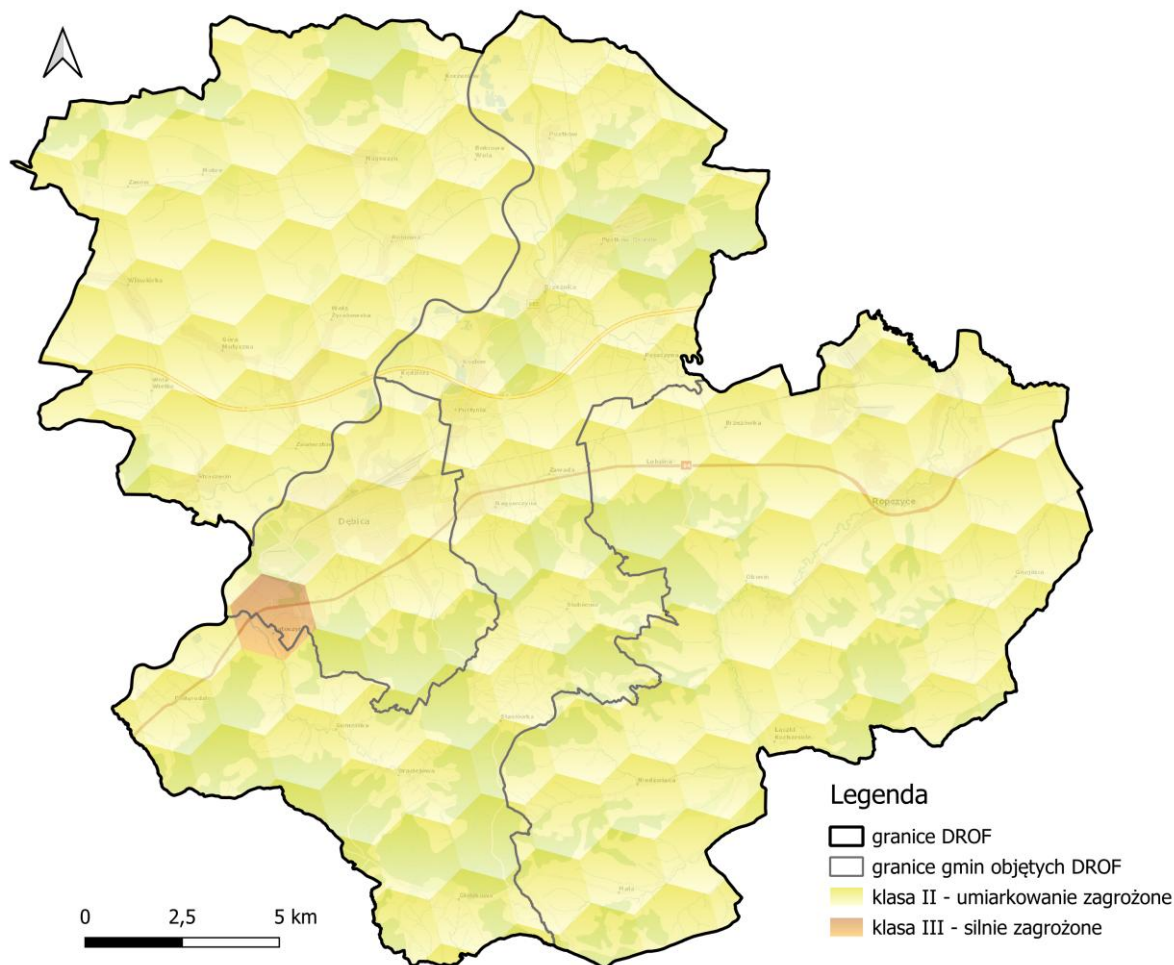
źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej: www.wody.isok.gov.pl [data dostępu 20.08.2025 r.]

Rysunek 16 Zagrożenie suszą hydrogeologiczną na terenie DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej: www.wody.isok.gov.pl [data dostępu 20.08.2025 r.]

Rysunek 17 Łączne zagrożenie suszą łączną na terenie DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej: www.wody.isok.gov.pl [data dostępu 20.08.2025 r.]

6.2.6. Gospodarka wodno-ściekowa

W poniższej tabeli przedstawiono ogólną charakterystykę sieci wodociągowej funkcjonującej na terenie DROF.

Tabela 21 Charakterystyka sieci wodociągowej na terenie DROF w latach 2021-2024.

Gmina	Wskaźnik	Jedn.	2021	2022	2023	2024
Dębica (miasto)	Długość eksploatowanej sieci wodociągowej	km	163,6	164,9	166,7	167,5
	Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	5 585	5 671	5 524	5 641
	Ludność korzystająca z sieci wodociągowej	osoba	40 700	40 371	40 012	b.d.
Dębica	Długość eksploatowanej sieci wodociągowej	km	226,5	227,0	227,2	227,2
	Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	5 866	6 339	6 528	6 680
	Ludność korzystająca z sieci wodociągowej	osoba	23 491	23 587	23 692	b.d.
Ropczyce	Długość eksploatowanej sieci wodociągowej	km	210,6	212,1	212,9	213,7
	Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	4 008	4 127	4 252	4 339

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Gmina	Wskaźnik	Jedn.	2021	2022	2023	2024
	Ludność korzystająca z sieci wodociągowej	osoba	20 958	21 016	21 122	b.d.
Żyraków	Długość eksploatowanej sieci wodociągowej	km	178,3	180,7	184,8	185,9
	Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	3 420	4 240	4 398	4 499
	Ludność korzystająca z sieci wodociągowej	osoba	14 068	14 205	14 242	b.d.

* brak danych na dzień 20.08.2025 r., prawdopodobne udostępnienie danych 27.10.2025 r.

źródło: GUS, stan na 31.12.2023 [data dostępu: 20.08.2025 r.]

Tabela 22 Charakterystyka sieci kanalizacyjnej na terenie DROF w latach 2021-2024.

Gmina	Wskaźnik	Jedn.	2021	2022	2023	2024*
Dębica (miasto)	Długość czynnej sieci kanalizacyjnej	km	188,4	190,5	191,6	192,2
	Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	4 952	5 027	5 791	5 925
	Ścieki odprowadzane siecią kanalizacyjną	dam ³	1 689,6	1 680,7	1 492,5	1 349,4
	Ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej	osoba	37 334	37 071	37 516	b.d.
	Korzystający z instalacji w % ogółu ludności	%	85,4	85,6	87,3	b.d.
Dębica	Długość czynnej sieci kanalizacyjnej	km	308,8	309,3	309,5	329,5
	Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	5 031	5 590	5 718	5 846
	Ścieki odprowadzane siecią kanalizacyjną	dam ³	1 053,8	1 000,3	1 085,4	1 053,4
	Ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej	osoba	21 698	21 972	22 084	b.d.
	Korzystający z instalacji w % ogółu ludności	%	84,5	85,7	86,0	b.d.
Ropczyce	Długość czynnej sieci kanalizacyjnej	km	199,0	200,7	201,0	201,7
	Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	3 252	3 352	3 448	3 513
	Ścieki odprowadzane siecią kanalizacyjną	dam ³	504,2	497,9	465,1	522,7
	Ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej	osoba	15 968	16 101	16 221	b.d.
	Korzystający z instalacji w % ogółu ludności	%	58,6	59,2	59,7	b.d.
Żyraków	Długość czynnej sieci kanalizacyjnej	km	207,2	211,4	214,5	217,2
	Przyłącza prowadzące do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania	szt.	3 212	3 925	4 008	4 152
	Ścieki odprowadzane siecią kanalizacyjną	dam ³	390,3	442,7	496,9	519,1
	Ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej	osoba	10 644	11 361	11 445	b.d.
	Korzystający z instalacji w % ogółu ludności	%	74,3	78,8	79,2	b.d.

* brak danych na dzień 20.08.2025 r., prawdopodobne udostępnienie danych 27.10.2025 r.

źródło: GUS, stan na 31.12.2023 [data dostępu: 20.08.2025 r.]

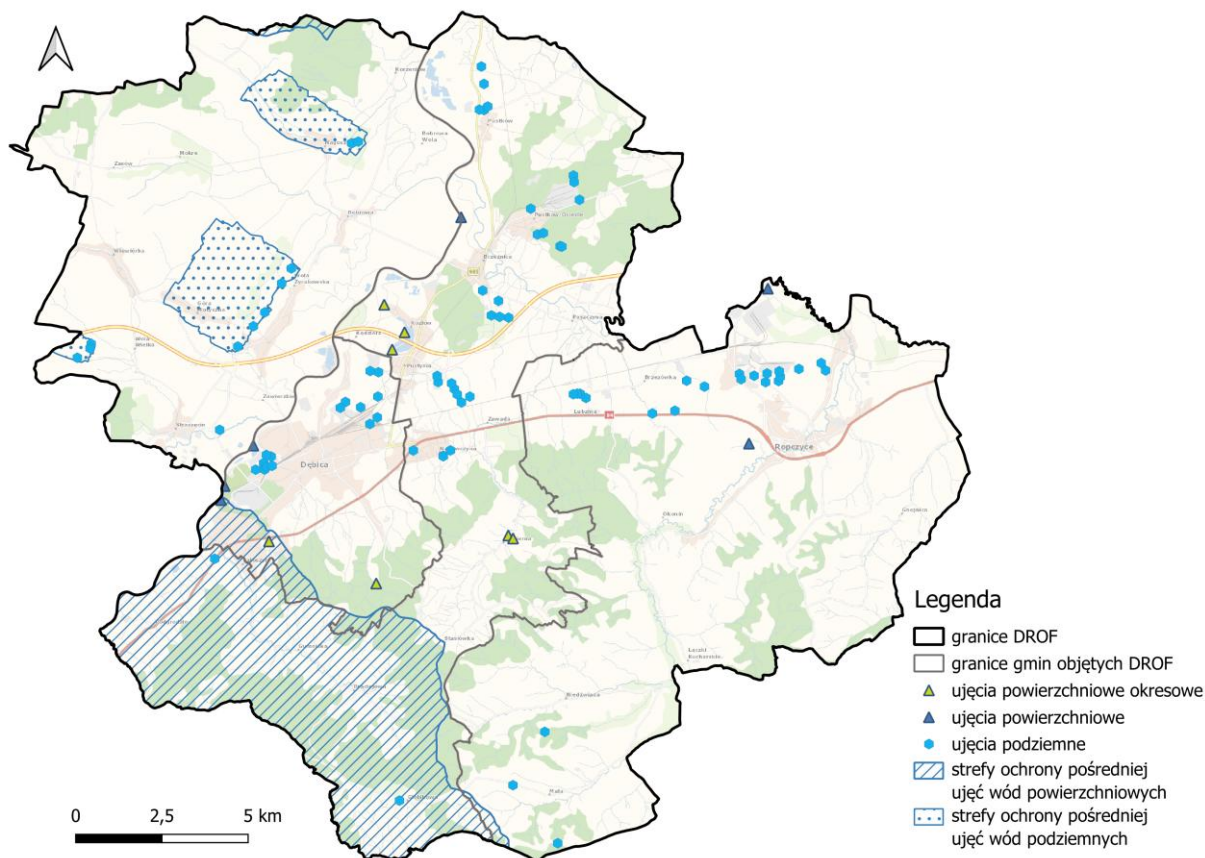
Ujęcia wód

Przedmiotowy teren leży w jurysdykcji dwóch zarządów Wód Polskich, tj. RZGW w Rzeszowie oraz RZGW w Krakowie.

Na terenie zarządzanym przez RZGW w Krakowie nie występują urządzenia do poboru wód z ujęć wód powierzchniowych lub podziemnych, a także nie ustanowiono stref ochronnych ujęć wód obejmujących tereny ochrony bezpośredniej lub pośredniej. Brak też terenów zmeliorowanych oraz wałów przeciwpowodziowych. Na ww. obszarze, nie ustanowiono obszarów ochronnych, o których mowa w art. 139 ustawy Prawo wodne.¹⁹

Na terenie administrowanym przez RZGW w Rzeszowie na terenie DROF występują ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych wraz ze strefami ochrony bezpośredniej. Dla niektórych z nich wyznaczono również strefy ochrony pośredniej, co zostało zwizualizowane na poniższej mapie.²⁰

Rysunek 18 Lokalizacja ujęć wód wraz ze strefami ochrony na terenie DROF.



źródło: na podstawie danych otrzymanych od RZGW w Rzeszowie.

¹⁹ źródło: Zgodnie z informacjami uzyskanymi od RZGW w Krakowie.

²⁰ źródło: Zgodnie z informacjami uzyskanymi od RZGW w Rzeszowie

Szkody w środowisku

Na analizowanym terenie znajdują się cztery obszary, na którym występuje szkoda w środowisku w powierzchni ziemi lub w gatunkach chronionych, wpisane do rejestru bezpośrednich zagrożeń szkodą w środowisku i szkód w środowisku.

6.2.7. Zasoby przyrodnicze

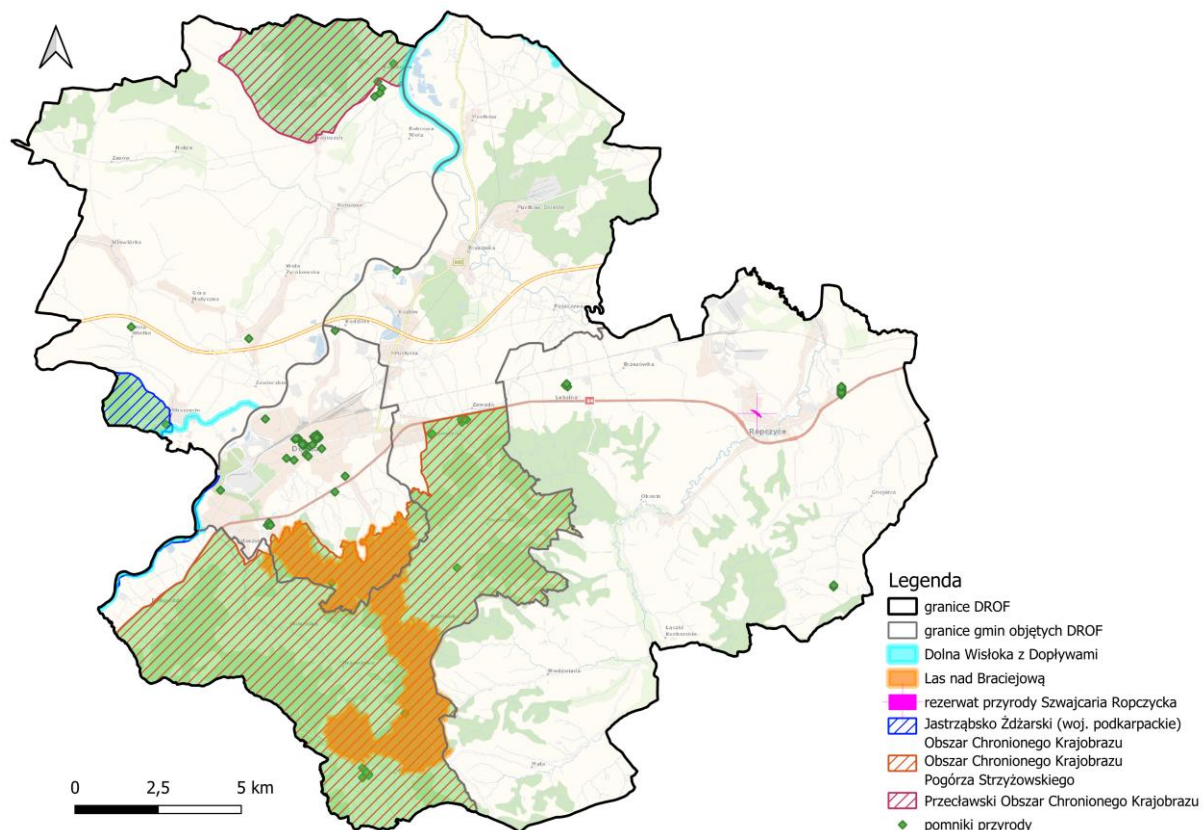
Formy ochrony przyrody

Na terenie DROF występują następujące formy ochrony przyrody:²¹

- Obszar Natura 2000 Las nad Braciejową
- Obszar Natura 2000 Dolna Wisłoka z Dopływami
- Przecławski Obszar Chronionego Krajobrazu
- Jastrzębsko-Żdżarski (woj. Podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu
- Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego
- Rezerwat przyrody Szwajcaria Ropczycka
- 40 pomników przyrody.

Ich położenie i charakterystyka zostały przedstawione na poniższym rysunku oraz tabelach

Rysunek 19 Formy ochrony przyrody zlokalizowane na terenie DROF.



źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnianych przez GDOŚ [data dostępu: 23.08.2025 r.]

²¹ źródło: <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP> [dostęp: 23.08.2025 r.].

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 23 Charakterystyka obszarów Natura 2000 leżących na terenie DROF.

Nazwa	Las nad Braciejowa	Dolna Wiśłoka z Dopytami
Kod	PLH180023	PLH180053
Rodzaj	Dyrektywa siedliskowa	Dyrektywa siedliskowa
Województwo	podkarpackie	podkarpackie
Powiaty	dębicki, ropczycko-sędziszowski	dębicki, ropczycko-sędziszowski, mielecki
Gminy	Ropczyce (gmina miejsko-wiejska), Dębica (gmina miejska), Dębica (gmina wiejska)	Ostrów (gmina wiejska), Mielec (gmina miejska), Dębica (gmina miejska), Mielec (gmina wiejska), Dębica (gmina wiejska), Sędziszów Małopolski (gmina miejsko-wiejska), Czarna (gmina wiejska), Wielopole Skrzyńskie (gmina wiejska), Żyraków (gmina wiejska), Gawłuszowice (gmina wiejska), Pilzno (gmina miejsko-wiejska), Przecław (gmina miejsko-wiejska)
Data wyznaczenia KE	08.02.2011	08.02.2011
Data wyznaczenia w Polsce	27.09.2022	24.11.2022
Powierzchnia [ha]	1 440,17	453,76
Akt prawny o wyznaczeniu	Decyzja Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669) (2011/64/UE)	Decyzja Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669) (2011/64/UE)
Obowiązujący akt prawny	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 lipca 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Las nad Braciejową (PLH180023)	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 września 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolna Wiśłoka z Dopytami (PLH180053)
Cele ochrony	Siedliska przyrodnicze: 6510, 9110, 9130, 9170, 91E0 Chronione gatunki zwierząt: <i>Bombina variegata</i> , <i>Carabus variolosus</i> , <i>Cucujus cinnaberinus</i> , <i>Euplagia quadripunctaria</i> , <i>Triturus montandoni</i>	Siedliska przyrodnicze: 91E0 Chronione gatunki zwierząt: <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus meridionalis</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Gobio albipinnatus</i> , <i>Cobitis taenia</i> , <i>Sabanejewia aurata</i> , <i>Lampetra planeri</i> , <i>Eudontomyzon mariae</i> , <i>Misgurnus fossilis</i> , <i>Rhodeus sericeus amarus</i> , <i>gruboskorupowa crassus</i>

źródło: <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP> [dostęp: 23.08.2025 r.]

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 24 Charakterystyka Obszarów Chronionego Krajobrazu leżących na terenie DROF.

Nazwa	Przecławski Obszar Chronionego Krajobrazu	Jastrzębsko-Żdżarski (woj. podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu	Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego
Województwo	podkarpackie	małopolskie, podkarpackie	podkarpackie
Powiaty	dębicki, mielecki	dębicki, tarnowski, mielecki	dębicki, ropczycko-sędziszowski
Gminy	Wadowice Górne (gmina wiejska), Radomyśl Wielki (gmina miejsko-wiejska), Żyraków (gmina wiejska)	Lisia Góra (gmina wiejska), Dębica (gmina miejska), Dębica (gmina wiejska), Wadowice Górne (gmina wiejska), Czarna (gmina wiejska), Radomyśl Wielki (gmina miejsko-wiejska), Żyraków (gmina wiejska), Pilzno (gmina miejsko-wiejska)	Ropczyce (gmina miejsko-wiejska), Brzostek (gmina miejsko-wiejska), Dębica (gmina miejska), Dębica (gmina wiejska), Wielopole Skrzyńskie (gmina wiejska), Pilzno (gmina miejsko-wiejska)
Data utworzenia	01.01.1996	01.01.1996	01.01.1996
Powierzchnia [ha]	4 734,00	19 329,00	20 004,00
Akt prawny o wyznaczeniu	Rozporządzenie Nr 23 Wojewody Tarnowskiego z dnia 28 sierpnia 1996 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu województwa tarnowskiego	Rozporządzenie Nr 23/96 Wojewody Tarnowskiego z dnia 28 sierpnia 1996 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu	Rozporządzenie Nr 23 Wojewody Tarnowskiego z dnia 28 sierpnia 1996 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu województwa tarnowskiego
Obowiązujący akt prawny	-	Uchwała Nr XVIII/248/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 24 lutego 2020 r. w sprawie Jastrzębsko – Żdżarskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w części położonej w Województwie Małopolskim	-
Wartość przyrodnicza	Obszar obejmuje Wysoczyznę Radogoszczańską. Część obszaru porośnięta jest lasami (dwa większe kompleksy leśne) w których największy udział ma zbiorowisko boru mieszanego na siedliskach wilgotnych Z roślin chronionych występuje tu konwalia majowa, wawrzynek wilczełyko, bluszcz pospolity.	Obszar obejmuje fragment Wysoczyzny Radgoszczańskiej. Znaczna część obszaru pokrywają kompleksy leśne budowane w północnej części przez zespół gradu oraz sosnowo-dębowego boru mieszanego, a w części południowej przez bory świeże. Do najcenniejszych zbiorowisk roślinnych należą torfowiska przejściowe i bory bagienne, chronione m.in. w rezerwacie "Torfy". Osobliwością florystyczną jest stanowisko pióropusznika strusiego w Podlesiu Machowskim, chronione w rezerwacie "Słotwina". Wysokie wartości przyrodnicze prezentują dwa stawy śródlęgowe w miejscowościach Lipiny i Machowa.	Obejmuje mezoregion Pogórza Strzyżowskiego charakteryzujący się dużym urozmaicheniem terenu. Znaczna część obszaru stanowią lasy (36%). Są to zbiorowiska siedlisk żyznych - głównie buczyny i grądy. W północnej części obszaru występują płaty muraw kserotermicznych. Występują tu 32 gatunki roślin chronionych.

źródło: <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP> [dostęp: 23.08.2025 r.]

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 25. Charakterystyka rezerwatów leżących na terenie DROF.

Nazwa	Szwajcaria Ropczycka
Województwo	podkarpackie
Powiaty	ropczycko-sędziszowski
Gminy	Ropczyce (gmina miejsko-wiejska)
Data utworzenia	27.01.2000
Powierzchnia [ha]	2,59
Akt prawny o wyznaczeniu	Rozporządzenie Nr 116/99 Wojewody Podkarpackiego z dnia 30 grudnia 1999 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody
Obowiązujący akt prawny	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 10 listopada 2017 r. w sprawie rezerwatu przyrody "Szwajcaria Ropczycka"
Cel ochrony	Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie zbiorowisk roślin i zwierząt posiadających charakter naturalny w środowisku miejskim oraz ochrona procesów geologicznych zachodzących w podłożu lessowym i powstałego na tej drodze osobliwego krajobrazu.

źródło: <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP> [dostęp: 23.08.2025 r]

Tabela 26 Wykaz pomników przyrody leżących na terenie DROF.

Lp.	Kod inspire	Data utworzenia	Gatunek	Opis granicy	Typ tworu	Rodzaj aktu	Akt prawny
Dębica (miasto)							
1.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.151	1987-04-06	Klon jawor (Jawor) - Acer pseudoplatanus	rośnie przy ul. bojanowskiego na terenie firmy handlowo- usługowej mali bu z. i m. niedbalec sp. jawna z siedzibą w Brzeźnicy	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 6 kwietnia 1987r.
2.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.152	1987-04-06	Grujecznik japoński - Cercidiphyllum japonicum	cmentarz wojska polskiego ul. cmentarna	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 6 kwietnia 1987r.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Kod inspire	Data utworzenia	Gatunek	Opis granicy	Typ tworu	Rodzaj aktu	Akt prawny
3.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.153	1987-04-06	Dąb szypułkowy - Quercus robur	ul. głowackiego pomiędzy blokiem 21 i 25	Wieloobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 6 kwietnia 1987r.
4.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.154	1987-04-06	Dąb szypułkowy - Quercus robur	ul. Kochanowskiego – przy szkole podstawowej nr 4	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 6 kwietnia 1987r.
5.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.156	1993-07-23	Dąb szypułkowy - Quercus robur	ul. lipowa 33	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 7/93 Wojewody Tarnowskiego z dnia 23 lipca 1993r.
6.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.158	1974-03-08	Dąb szypułkowy - Quercus robur	ul. Ogrodowa 14	Jednoobiektowy	utworzenie	Decyzja Nr 276 Urzędu Wojewódzkiego w Rzeszowie z dnia 08.03.1974 roku w sprawie uznania za pomnik przyrody Nr RL-op-004-10/74,
						zmiana	Zarządzenie nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
7.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.159	1987-04-06	Dąb szypułkowy - Quercus robur	ul. piaski 12	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 6 kwietnia 1987r.
8.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.161	1993-07-23	Dąb szypułkowy - Quercus robur	ul rzeszowska 56	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 7/93 Wojewody Tarnowskiego z dnia 23 lipca 1993r.
9.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.164	1987-04-06	Topola czarna - Populus nigra	ul. sportowa	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 06.04.1987w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody (data publikacji
						zmiana	Rozporządzenie Nr 6/09 Wojewody Podkarpackiego z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie zniesienia pomników przyrody
10.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.165	1993-07-23	Żywotnik zachodni - Thuja occidentalis	ul. wielopolska 26	Wieloobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 7/93 Wojewody Tarnowskiego z dnia 23 lipca 1993r.
11.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.166	1987-04-06	Lipa szerokolistna - Tilia platyphyllos	ul. wielopolska 125	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 6 kwietnia 1987r.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Kod inspire	Data utworzenia	Gatunek	Opis granicy	Typ tworu	Rodzaj aktu	Akt prawny
12.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.167	1993-07-23	Lipa drobnolistna - <i>Tilia cordata</i>	ul. Tetmajera 2	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 7/93 Wojewody Tarnowskiego z dnia 23 lipca 1993r.
13.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.168	1993-07-23	Dąb szypułkowy - <i>Quercus robur</i>	ul. wierzbowa 2	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Nr 7/93 Wojewody Tarnowskiego z dnia 23 lipca 1993r.
14.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.169	1987-02-26	Dąb szypułkowy - <i>Quercus robur</i>	w parku podworskim na Wolicy	Wieloobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
15.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.173	1987-02-26	Dąb szypułkowy - <i>Quercus robur</i>	rośnie na skarpie potoku Wolickiego przy ul. Łukasiewicza 48	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
16.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.175	1987-02-26	Lipa drobnolistna - <i>Tilia cordata</i>	drzewa pomnikowe rosną na terenie dziedzińca kościoła parafii p.w. św. Jadwigi w Dębicy na ul. cmentarnej	Wieloobiektowy	utworzenie	Zarządzenie nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 06.04.1987w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
17.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.176	1987-02-26	Żywotnik zachodni - <i>Thuja occidentalis</i>	drzewa pomnikowe rosną na terenie cmentarza parafii na ul. Cmentarnej	Wieloobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
						zmiana	Zarządzenie nr 4/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 06.04.1987w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
18.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803011.2161	2019-10-18	Lipa drobnolistna - <i>Tilia cordata</i>	drzewo rośnie na działce nr 2582 obr 6 m. Dębica położonej przy ul. Gajowej	Jednoobiektowy	utworzenie	Uchwała nr XVI/109/2019 Rady Miejskiej w Dębicy z dnia 17 września 2019 r. w sprawie ustanowienia pomnika przyrody

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Kod inspire	Data utworzenia	Gatunek	Opis granicy	Typ tworu	Rodzaj aktu	Akt prawny
Gmina Dębica							
19.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.128	1996-01-16	Jesion wyniosły - Fraxinus excelsior	Nagawczyna dz. nr 65/2 obręb 0007 Nagawczyna, drzewa pomnikowe rosną w parku podworskim	Wieloobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Wojewody Tarnowskiego Nr. 2/96z dnia 16-01-1996
20.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.129	1997-10-07	Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewa pomnikowe rosną w parku podworskim w zawadzie	Wieloobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 62/97 Wojewody Tarnowskiego z dnia 7 października 1997r. W sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
21.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.130	1997-10-07	Platan klonolistny - Platanus xacerifolia (Platanus xhispanica)	drzewa pomnikowe rosną w parku podworskim w zawadzie	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 62/97 Wojewody Tarnowskiego z dnia 7 października 1997r. W sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
22.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.131	1997-10-07	Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewa pomnikowe rosną w parku podworskim w zawadzie	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 62/97 Wojewody Tarnowskiego z dnia 7 października 1997r. W sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
23.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.133	1996-01-16	Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewo pomnikowe rośnie w odległości 10 m od budynku Stasiówka 21	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Wojewody Tarnowskiego Nr. 2/96 z dnia 16-01-1996
24.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.134	1996-01-16	Jesion wyniosły - Fraxinus excelsior	leśnictwo ber dech oddz. 51 leśniczówka ber dech, Braciejowa	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Wojewody Tarnowskiego Nr. 2/96 z dnia 16-01-1996
25.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.135	1996-01-16	Buk pospolity (Buk zwyczajny) - Fagus sylvatica	w sąsiedztwie zabytkowego parku Tomaszówkaa” w Głobikowej	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Wojewody Tarnowskiego Nr. 2/96z dnia 16-01-1996
26.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.136	1996-01-16	Dąb szypułkowy - Quercus robur	w sąsiedztwie zabytkowego parku (Brak sugestii)a” w Głobikowej	Wieloobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Wojewody Tarnowskiego Nr. 2/96z dnia 16-01-1996

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Kod inspire	Data utworzenia	Gatunek	Opis granicy	Typ tworu	Rodzaj aktu	Akt prawny
27.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.139	1987-02-26	brak danych	inne - pomnik przyrody znajduje się nad rzeką Wiśłoka na 48+400 km	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
28.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803042.197	1996-01-16	Dąb szypułkowy - Quercus robur	Nagawczyna dz. nr 65/2 obręb 0007 Nagawczyna, drzewa pomnikowe rosną w parku podworskim	Wieloobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie Wojewody Tarnowskiego Nr. 2/96 z dnia 16-01-1996
Gmina Ropczyce							
29.	PL.ZIPOP.1393.PP.1815033.1309	1997-02-01	Buk pospolity (Buk zwyczajny) - Fagus sylvatica; Lipa drobnolistna - Tilia cordata; Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewa rosną w parku podworskim zarządzanym przez dom pomocy społecznej	Wieloobiektowy	utworzenie	Orzeczenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie Nr RLs.VI-831-31/76 z dnia 16.12.1976 roku
30.	PL.ZIPOP.1393.PP.1815033.1311	1980-10-23	Lipa drobnolistna - Tilia cordata	zabytek rośnie wzdłuż drogi dojazdowej od szosy rzeszów - ropczyce do parku podworskiego w witkowicach.	Wieloobiektowy	utworzenie	Orzeczenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie Nr RLS VI-7140-32/80 z dnia 28 lipca 1980 roku
31.	PL.ZIPOP.1393.PP.1815033.1821	2015-04-28	Lipa drobnolistna - Tilia cordata	w miejscowości Gnojnica na działce nr 2098, obręb Gnojnica	Jednoobiektowy	utworzenie	Uchwała nr VII / 56 / 15 Rady Miejskiej w Ropczycach z dnia 30 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia pomnika przyrody.
32.	PL.ZIPOP.1393.PP.1815033.1822	2015-04-28	Lipa drobnolistna - Tilia cordata	w miejscowości Gnojnica na działce nr 2097/1 z obrębu Gnojnica	Jednoobiektowy	utworzenie	Uchwała NR VII / 57 / 15 Rady Miejskiej w Ropczycach z dnia 30 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia pomnika przyrody

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Kod inspire	Data utworzenia	Gatunek	Opis granicy	Typ tworu	Rodzaj aktu	Akt prawny
Gmina Żyraków							
33.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803072.142	1987-02-26	Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewo pomnikowe rośnie w odległości 2 m od drogi lokalnej (Brak sugestii) w Korzeniowie	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
34.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803072.143	1987-02-26	Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewo pomnikowe rośnie przy budynku mieszkalnym Korzeniów 35	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
35.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803072.144	1987-02-26	Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewo pomnikowe rośnie około 7 m od potoku na pastwisku w miejscowości Korzeniów dz. nr ew. 659	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
36.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803072.146	1987-02-26	Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewo pomnikowe rośnie bezpośrednio przy drodze lokalnej (Brak sugestii) w pobliżu budynku Korzeniów 61B na działce ewidencyjnej nr 921/7	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody
37.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803072.148	2002-04-26	Dąb szypułkowy - Quercus robur	Drzewo pomnikowe znajduje się na działce ewidencyjnej o nr. 1331/13 na mieniu komunalnym gminy Żyraków w miejscowości Żyraków.	Jednoobiektowy	utworzenie	Uchwała nr XXXIV/310/02 Rady Gminy w Żyrakowie w sprawie ustanowienia pomnikiem przyrody drzew z gatunku lipa drobnolistna (2 sztuki) i dąb szypułkowy (1 sztuka) - rosnących w miejscowości Straszęcín oraz dąb szypułkowy (1 sztuka) rosnący w miejscowości Żyraków.
						zmiana	Uchwała Nr XXXV/335/05 Rady Gminy w Żyrakowie z dnia 4 listopada 2005 r. w sprawie uchylenia ochrony drzewa pomnikowego.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Kod inspire	Data utworzenia	Gatunek	Opis granicy	Typ tworu	Rodzaj aktu	Akt prawny
38.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803072.150	1997-05-07	Dąb szypułkowy - Quercus robur	drzewo pomnikowe znajduje się w na terenie posesji Wola Wielka 57	Jednoobiektowy	utworzenie	Rozporządzenie nr 24/97 Wojewody Tarnowskiego z dnia 7 maja 1997r. w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody.
39.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803072.2097	2002-04-26	Dąb szypułkowy - Quercus robur	Na terenie cmentarza parafialnego w miejscowości Straszęcin, dz. nr ew. 596/6-	Jednoobiektowy	utworzenie	Uchwała nr XXXIV/310/02 Rady Gminy w Żyrakowie w sprawie ustanowienia pomnikiem przyrody drzew z gatunku lipa drobnolistna (2 sztuki) i dąb szypułkowy (1 sztuka) rosnących w miejscowości Straszęcin, oraz dąb szypułkowy (1 sztuka) rosnący w miejscowości Żyraków.
						zmiana	Uchwała Nr XXXV/335/05 Rady Gminy w Żyrakowie z dnia 4 listopada 2005 r w sprawie uchylecia ochrony drzewa pomnikowego
40.	PL.ZIPOP.1393.PP.1803072.2302	1987-02-26	Dąb szypułkowy - Quercus robur	Rośnie w Korzeniowie, dz. nr ew. 998 przy potoku Pastyrniak	Jednoobiektowy	utworzenie	Zarządzenie Nr 2/87 Wojewody Tarnowskiego z dnia 26.02.1987 roku w sprawie uznania tworów przyrody za pomniki przyrody

źródło: <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP> [dostęp: 23.08.2025 r.]

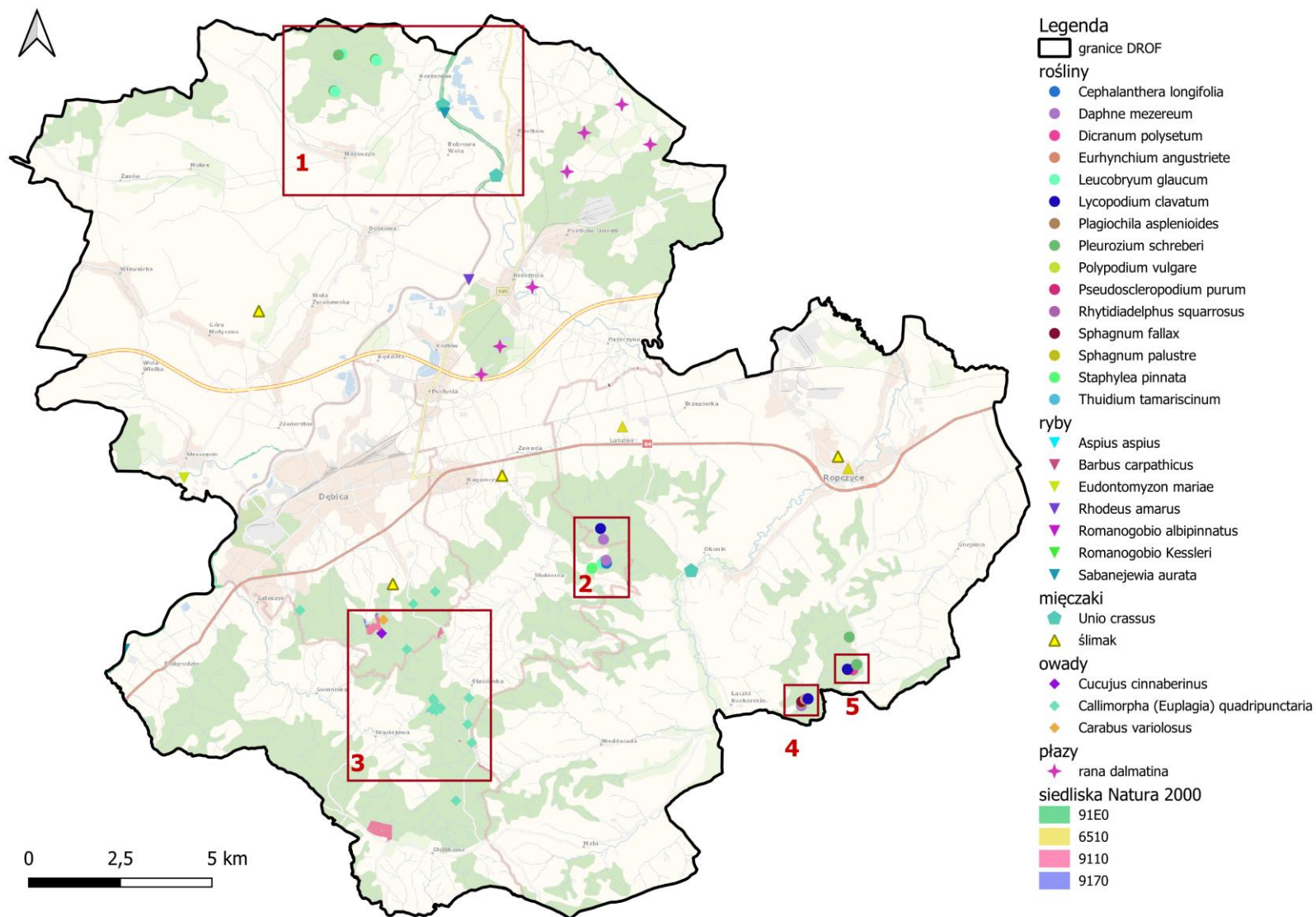
Siedliska przyrodnicze podlegające ochronie

Zgodnie z danymi udostępnianymi przez Geoserwis GDOŚ na terenie DROF znajdują się stanowiska chronionych gatunków ślimaków, owadów, ryb i minogów, płazów, ptaków oraz obszary występowania siedlisk przyrodniczych o znaczeniu europejskim. Brak jest natomiast stanowisk chronionych gatunków roślin, pijawek, skorupiaków, pajęczaków, małż, gadów, ssaków, grzybów i porostów.

Zgodnie z danymi uzyskanymi od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie na terenie DROF znajdują się stanowiska chronionych gatunków roślin, ryb, mięczaków, owadów i płazów, a także obszary występowania siedlisk Natura 2000. Ich lokalizacja została przedstawiona na poniższych mapach.

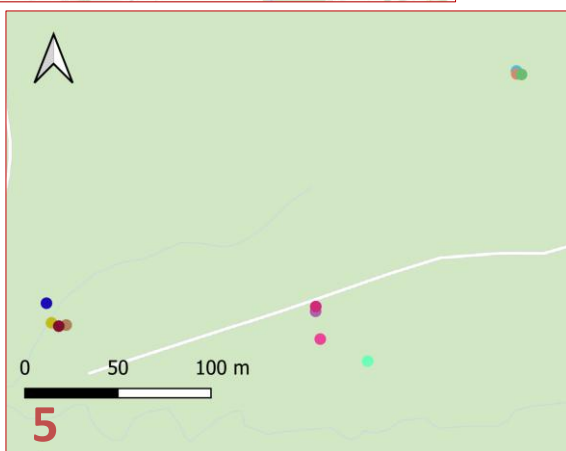
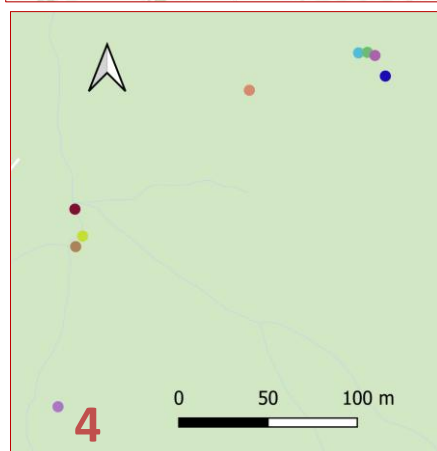
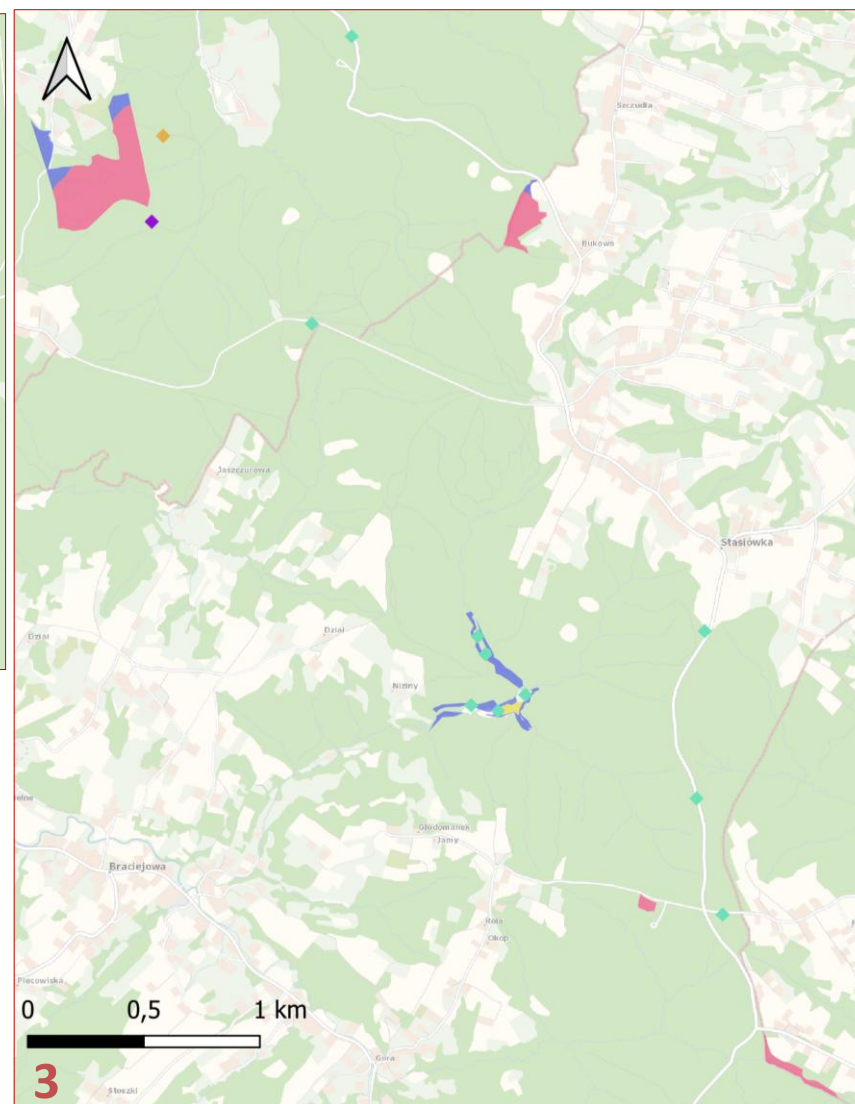
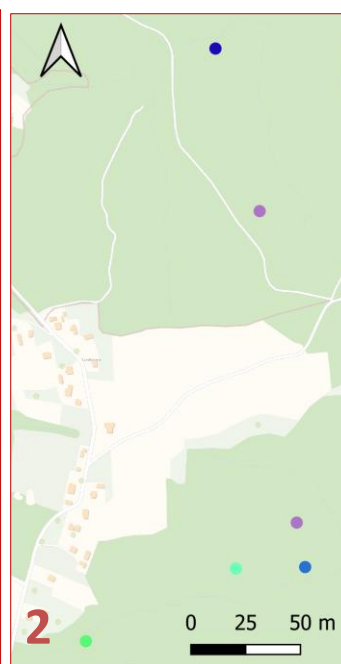
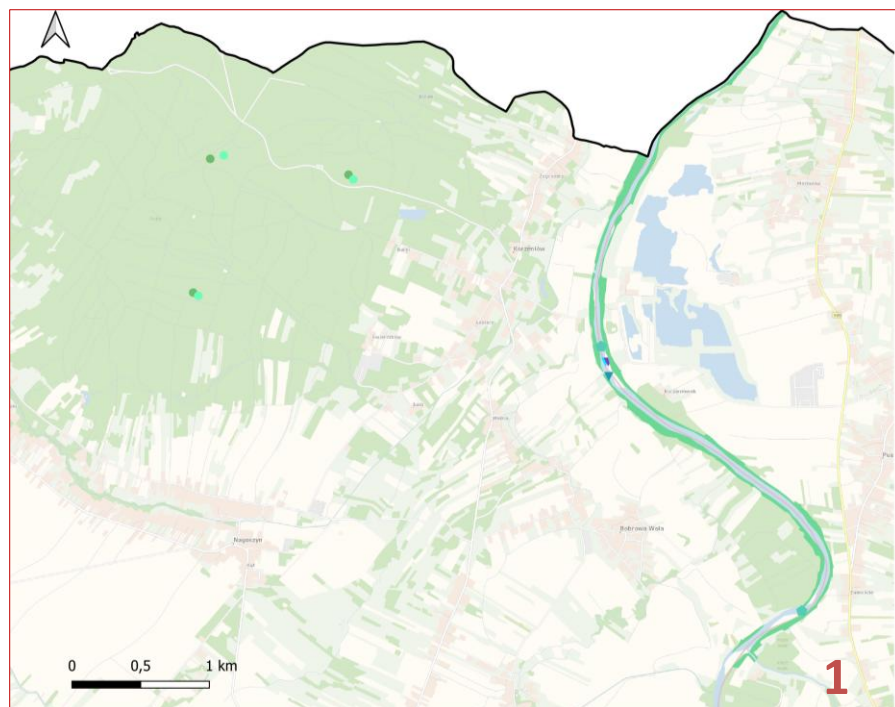
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Rysunek 20. Stanowiska chronionych gatunków zwierząt i roślin oraz siedlisk Natura 2000 na terenie DROF.



źródło: na podstawie danych udostępnionych przez RDOŚ w Rzeszowie.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego



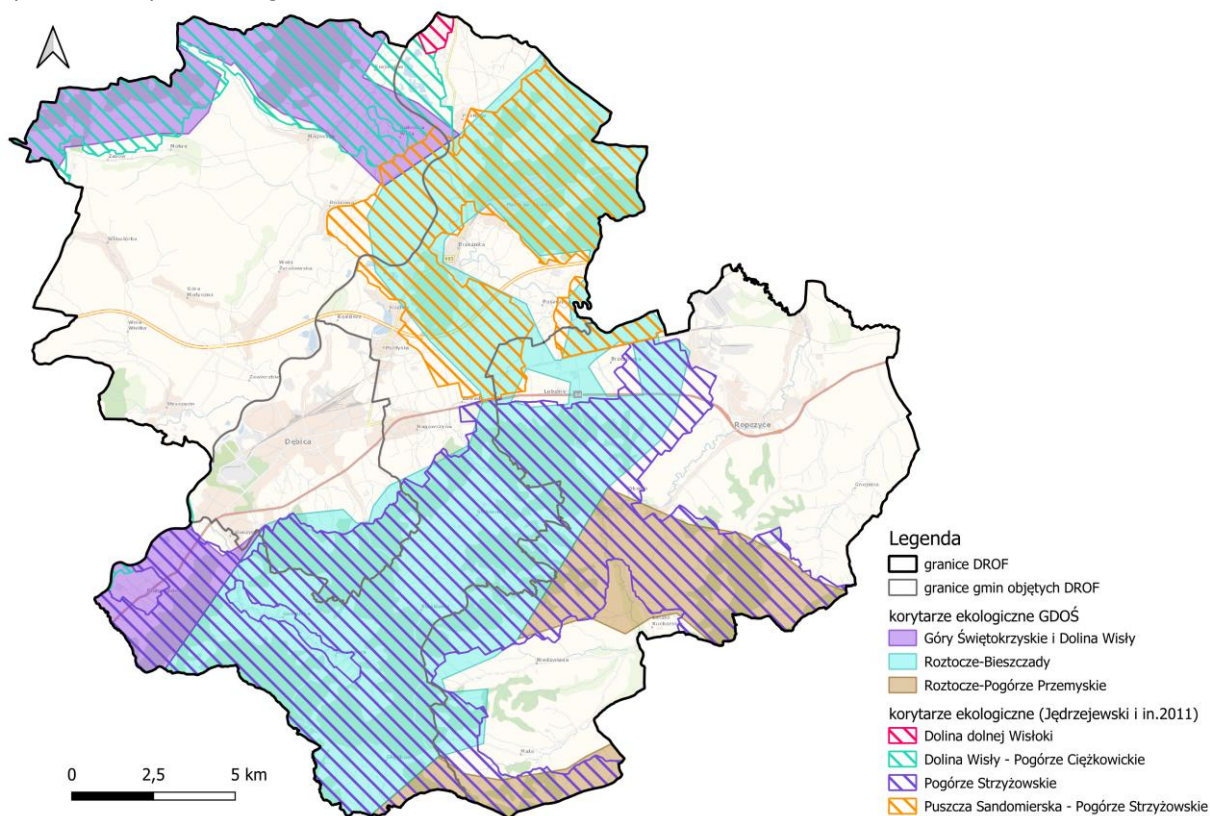
Korytarze ekologiczne

W przestrzeni przyrodniczej ważną rolę spełniają korytarze ekologiczne. System obszarów obejmuje przede wszystkim doliny i pradoliny rzek, którymi mogą przemieszczać się organizmy zwierzęce i diaspory roślinne oraz rozległe tereny (np. puszcze, duże kompleksy łąk, bagien), w których skupia się zasadnicza część różnorodności biologicznej. Korytarze ekologiczne, aby spełniały swoją funkcję, muszą tworzyć sieć powiązanych przestrzennie obszarów. Główne cele wyznaczania i ochrony korytarzy to:

- przeciwdziałanie izolacji obszarów przyrodniczo cennych i zapewnienie funkcjonalnych połączeń między poszczególnymi regionami kraju,
 - zapewnienie możliwości funkcjonowania stabilnych populacji gatunków roślin i zwierząt,
 - ochrona i odbudowa bioróżnorodności w kraju i Europie,
 - stworzenie spójnej sieci obszarów chronionych, które zapewnią optymalne warunki do życia możliwie dużej liczbie gatunków.

Przez teren gminy przebiegają korytarze ekologiczne przedstawione na poniższym rysunku.

Rysunek 21 Korytarze ekologiczne na terenie DROF.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lasy

Struktura terenów leśnych na terenie DROF została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tabela 27 Struktura gruntów leśnych i terenów zieleni na terenie DROF.

ROK		2021	2022	2023	2024
Dębica (miasto)					
Powierzchnia gruntów leśnych ogółem	ha	719,94	720,94	721,69	722,14
Lesistość	%	20,7	20,7	20,8	20,8
Grunty leśne publiczne ogółem	ha	601,94	601,94	602,69	603,14
Grunty leśne publiczne Skarbu Państwa	ha	601,94	601,94	602,69	603,14
Grunty leśne publiczne Skarbu Państwa w zarządzie Lasów Państwowych	ha	585,62	585,62	586,37	586,82
Grunty leśne prywatne ogółem	ha	118,00	119,00	119,00	119,00
Powierzchnia lasów	ha	700,64	700,64	702,39	702,84
Lasy publiczne ogółem	ha	582,64	582,64	583,39	583,84
Lasy prywatne ogółem	ha	118,00	119,00	119,00	119,00
Gmina Dębica					
Powierzchnia gruntów leśnych ogółem	ha	4 171,76	4 178,52	4 185,37	4 180,95
Lesistość	%	29,6	29,7	29,7	29,7
Grunty leśne publiczne ogółem	ha	3 254,76	3 258,52	3 265,37	3 262,95
Grunty leśne publiczne Skarbu Państwa	ha	3 246,49	3 250,25	3 256,73	3 253,17
Grunty leśne publiczne Skarbu Państwa w zarządzie Lasów Państwowych	ha	3 207,99	3 211,95	3 218,43	3 219,37
Grunty leśne prywatne ogółem	ha	917,00	920,00	920,00	918,00
Powierzchnia lasów	ha	4 084,83	4 091,59	4 100,09	4 095,54
Lasy publiczne ogółem	ha	3 167,83	3 171,59	3 180,09	3 177,54
Lasy prywatne ogółem	ha	917,00	920,00	920,00	918,00
Gmina Ropczyce					
Powierzchnia gruntów leśnych ogółem	ha	2 670,87	2 673,67	2 675,67	2 679,53
Lesistość	%	19,1	19,1	19,1	19,2
Grunty leśne publiczne ogółem	ha	944,87	945,67	945,67	947,53
Grunty leśne publiczne Skarbu Państwa	ha	944,87	945,67	945,67	945,18
Grunty leśne publiczne Skarbu Państwa w zarządzie Lasów Państwowych	ha	933,35	934,20	934,20	934,41
Grunty leśne prywatne ogółem	ha	1 726,00	1 728,00	1 730,00	1 732,00
Powierzchnia lasów	ha	2 657,14	2 659,70	2 662,63	2 666,49
Lasy publiczne ogółem	ha	931,14	931,70	932,63	934,49
Lasy prywatne ogółem	ha	1 726,00	1 728,00	1 730,00	1 732,00
Gmina Żyraków					
Powierzchnia gruntów leśnych ogółem	ha	1 035,12	1 036,09	1 039,17	1 040,31
Lesistość	%	9,3	9,3	9,3	9,3

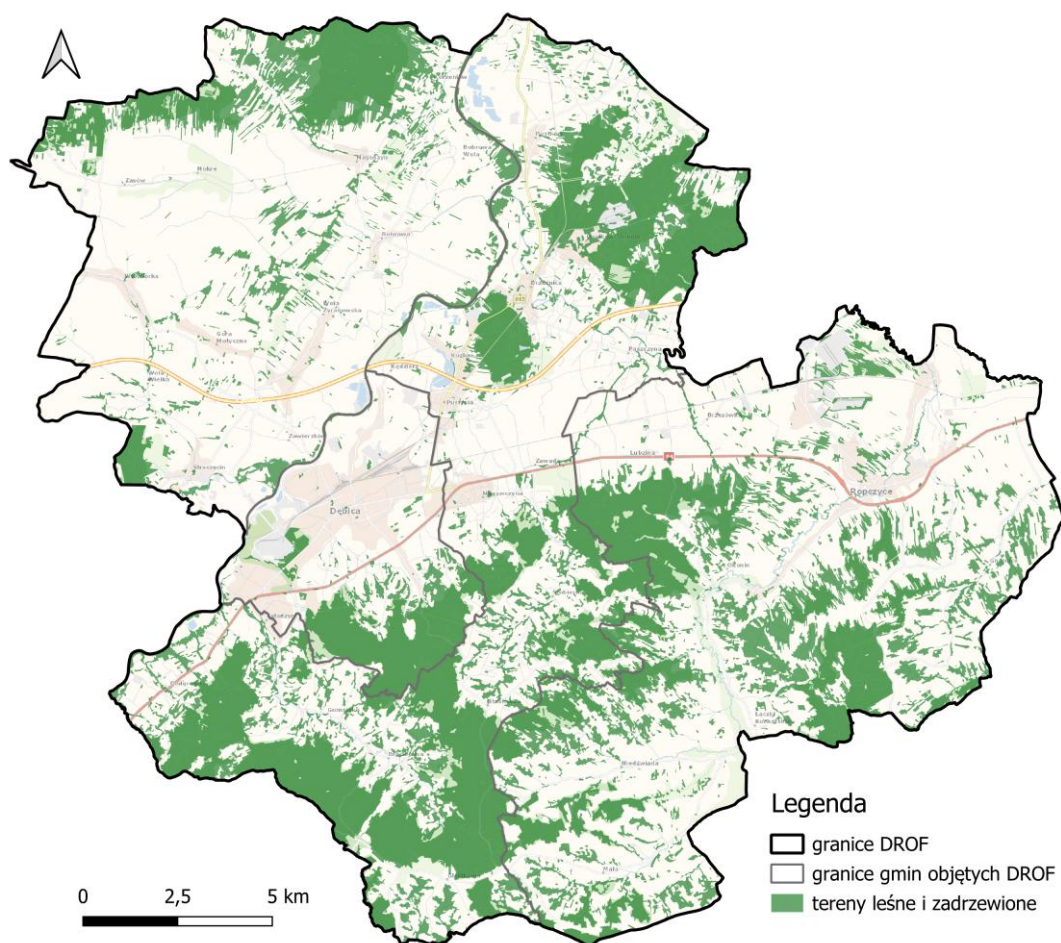
ROK		2021	2022	2023	2024
Grunty leśne publiczne ogółem	ha	403,12	403,09	406,17	406,31
Grunty leśne publiczne Skarbu Państwa	ha	381,62	381,59	384,67	384,81
Grunty leśne publiczne Skarbu Państwa w zarządzie Lasów Państwowych	ha	369,53	369,53	372,18	372,32
Grunty leśne prywatne ogółem	ha	632,00	633,00	633,00	634,00
Powierzchnia lasów	ha	1 025,28	1 026,42	1 028,85	1 029,99
Lasy publiczne ogółem	ha	393,28	393,42	395,85	395,99
Lasy prywatne ogółem	ha	632,00	633,00	633,00	634,00

źródło: GUS [data dostępu: 23.08.2025 r.]

Teren DROF znajduje się w zarządzie dwóch Regionalnych Dyrekcji Lasów Państwowych tj. RDLP w Krakowie oraz RDLP w Krośnie. Są administrowane przez Nadleśnictwa: Dębica, Tuszyna i Strzyżów

Nadzór nad gospodarką leśną w lasach niestanowiących własności Skarbu Państwa sprawuje Starosta. Gospodarkę leśną w lasach niestanowiących własności Skarbu Państwa prowadzi się w oparciu o Uprozczone Plany Urządzenia Lasów lub decyzje administracyjne określające zadania z zakresu gospodarki leśnej wydane na podstawie Inwentaryzacji Stanu Lasu. Ww. dokumenty (UPUL i ISL) opracowywane są na okres 10 lat.

Rysunek 22. Tereny leśne i zadrzewione na terenie DROF.



źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii (GUGIK)

6.3. Istniejące problemy ochrony środowiska

W tabeli przedstawiono największe problemy środowiskowe odnotowywane w ostatnich latach na terenie DROF z podziałem na poszczególne komponenty.

Tabela 28 Najważniejsze problemy w ostatnich latach na terenie DROF w zakresie poszczególnych komponentów środowiska.

Ochrona klimatu i jakości powietrza
– Wciąż występujące na terenie gminy tradycyjne, nie ekologiczne źródła ciepła, w których spalane są paliwa niskiej jakości; – Występowanie licznych liniowych i punktowych źródeł zanieczyszczeń, w tym transportu drogowego. – Przekroczenia poziomu docelowego dla benzo(a)pirenu w strefie śląskiej oraz ozonu w sezonie letnim; – Niska efektywność energetyczna starszych budynków mieszkaniowych; – Znaczny udział paliw węglowych w produkcji ciepła na terenie gminy; – Niedostateczna świadomość ekologiczna mieszkańców w zakresie jakości powietrza.
Zagrożenia hałasem
– Drogi gminne wymagające modernizacji; – Brak wyznaczonego punktu monitoringu poziomu hałasu komunikacyjnego na terenie DROF
Gospodarowanie wodami
– Narażenie na suszę; – Zły stan ogólny JCWP w obrębie, których znajduje się DROF; – Zagrożenie powodzią i podtopieniami od wód gruntowych.
Gospodarka odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów
– Niedostateczna świadomość ekologiczna społeczeństwa w temacie gospodarki odpadami.
Gospodarka wodno-ściekowa
– Możliwe niewłaściwe opróżnianie zbiorników bezodpływowych przez mieszkańców tam, gdzie nie ma sieci kanalizacyjnej;
Zasoby przyrodnicze
– Niski stopień zalesienia – Przekształcanie środowiska związane z działalnością człowieka.;
Zagrożenia poważnymi awariami
– Obecność dróg, którymi mogą być transportowane substancje niebezpieczne; – Obecność potencjalnych sprawców poważnych awarii.

źródło: Opracowanie własne.

7. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym

Zagadnienia i cele środowiskowe ustanowione na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym ze względu na priorytetowe traktowanie ochrony środowiska zawarte są w wielu konwencjach międzynarodowych i podstawowych aktach tworzących Wspólnotę UE. Dokumenty te stanowią ramy dla regulacji prawnych (dyrektywy i rozporządzenia w prawie unijnym oraz ustawy i rozporządzenia w prawie polskim) oraz stanowią podstawę dla kształtowania polityki ochrony środowiska w określonej perspektywie czasowej, w szeregu tworzonych dokumentów (strategie, polityki, programy). Cele polityki ochrony środowiska na szczeblu wspólnotowym zostały określone w wielu dokumentach strategicznych, które stanowią ramy dla dokumentów krajowych i regionalnych.

W Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego wyznaczono 3 cele strategiczne, w ramach, których nie wszystkie zaplanowane działania będą oddziaływały na środowisko. Wszystkie zaplanowane inwestycje, które w sposób bezpośredni lub pośredni będą miały wpływ na środowisko, ostatecznie przyczynią się do poprawy jego jakości.

Plan uwzględnia zapisy i cele sformułowane w dokumentach przedstawionych w tabeli poniżej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 29 Przegląd dokumentów europejskich i krajowych oraz zawartych w nich celów środowiskowych istotnych dla realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Nazwa dokumentu	Główne cele środowiskowe
Dokumenty europejskie	
„Europa 2020” Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Komunikat Komisji Europejskiej z 03.03.2010.	Strategia wyznacza trzy ogólne, wzajemnie za sobą powiązane, priorytety: 1. rozwój inteligentny, tj. rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji, m.in. poprzez podniesienie jakości edukacji, wspieranie transferu innowacji i wiedzy, pełne wykorzystanie technologii informacyjno-komunikacyjnych, a także wdrażanie innowacji w formie produktów i usług, które służyć będą wzrostowi gospodarczemu, tworzeniu nowych miejsc pracy i rozwiązywaniu problemów społecznych, 2. rozwój zrównoważony, tj. wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej dla przeciwdziałania zmianom klimatu, degradacji środowiska, utracie bioróżnorodności oraz niezrównoważonemu wykorzystywaniu zasobów, a także dla zwiększenia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, poprawy efektywności energetycznej oraz większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii, 3. rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu, tj. wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną, m.in. poprzez wzrost poziomu zatrudnienia, inwestowanie w kwalifikacje, modernizowanie rynków pracy i systemów szkoleń, zwalczanie ubóstwa i wykluczenia społecznego oraz zmniejszenie nierówności w obszarze zdrowia. Ponadto, Strategia zawiera wytyczne przez Komisję nadrzędne, wymierne wzajemnie ze sobą powiązane cele szczegółowe UE: - osiągnięcie 75% wskaźnika zatrudnienia osób w wieku 20-64 lat, między innymi poprzez wzrost zatrudnienia kobiet i osób starszych oraz lepszą integrację migrantów na rynku pracy, - przeznaczanie 3% PKB Unii na inwestycje w działalność badawczo-rozwojową, w tym poprawę warunków prywatnej działalności badawczo-rozwojowej w UE, - osiągnięcie celów „20/20/20” w zakresie klimatu i energii, w tym ograniczenie emisji dwutlenku węgla co najmniej o 20% w porównaniu z poziomem z 1990 r., lub nawet o 30%, jeśli pozwolą na to warunki, zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w naszym całkowitym zużyciu energii do 20% oraz zwiększenie efektywności wykorzystania energii o 20%, - ograniczenie liczby osób przedwcześnie kończących naukę szkolną do 10%, zdobywanie wyższego wykształcenia przez co najmniej 40% osób z młodego pokolenia, tj. w wieku 30-34 lat, - zmniejszenie liczby osób zagrożonych ubóstwem o 20 mln, tj. o 25%.
„Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030”. Rezolucja przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych w dniu 25 września 2015 r.	Rezolucja wyznacza 17 celów zrównoważonego rozwoju i 169 powiązanych z nimi zadań, których założeniem jest przestrzeganie praw człowieka w odniesieniu do wszystkich ludzi oraz osiągnięcie równości płci i wzmocnienie pozycji wszystkich kobiet i dziewcząt. Globalne, współzależne i niepodzielne cele Agendy dotyczą: 1) wyeliminowania ubóstwa, 2) wyeliminowania głodu, poprawy odżywiania i zrównoważonego rolnictwa, 3) zdrowego życia i dobrobytu, 4) wysokiej jakości edukacji, w tym uczenia się przez całe życie, 5) równości płci i wzmocnienia pozycji kobiet i dziewcząt, 6) zrównoważonej gospodarki zasobami wodnymi, zapewniającymi dostęp do wody i warunków sanitarnych, 7) zrównoważonej, nowoczesnej energii w przystępnej cenie, 8) zrównoważonego, stabilnego i inkluzywnego wzrostu gospodarczego oraz godnej pracy, 9) stabilnej infrastruktury, zrównoważonego uprzemysłowienia i innowacyjności,

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa dokumentu	Główne cele środowiskowe
	10) zmniejszania nierówności w krajach i między krajami, 11) bezpiecznych i zrównoważonych miast i osiedli sprzyjających włączeniu społecznemu, 12) zrównoważonej konsumpcji i produkcji, 13) przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom, 14) ochrony i zrównoważonego wykorzystywania oceanów, mórz i zasobów morskich, 15) ochrony i zrównoważonego użytkowania ekosystemów lądowych, w tym lasów, zwalczania pustynnienia, powstrzymywania i odwracania procesu degradacji gleby oraz powstrzymania utraty różnorodności biologicznej, 16) dostępu do wymiaru sprawiedliwości oraz odpowiedzialnych instytucji sprzyjających włączeniu społecznemu, 17) globalnego partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju. Realizacja wyznaczonych celów ma zapewnić równowagę pomiędzy trzema aspektami zrównoważonego rozwoju: gospodarczym, społecznym i środowiskowym.
Europejski Zielony Ład „The European Green Deal” Communication from the commission to the european parliament, the european council, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions. COM(2019) 640 final.	Europejski Zielony Ład stanowi nową strategię UE na rzecz wzrostu, którego korzyści są większe niż koszty. Jest to plan na trzy nadchodzące dekady, dotyczący zbudowania zrównoważonej gospodarki unijnej poprzez dostrzeżenie w wyzwaniach związanych z klimatem i środowiskiem naturalnym możliwości we wszystkich obszarach polityki oraz przeprowadzenie transformacji, która będzie sprawiedliwa i sprzyjająca włączeniu społecznemu. Dokument ten wyznacza unijny cel uczynienia z Europy pierwszego kontynentu neutralnego pod względem klimatu do 2050 r., przy jednoczesnym zwiększeniu konkurencyjności przemysłu i zapewnieniu sprawiedliwego przejścia dla dotkniętych regionów i pracowników. Kluczowe aspekty dokumentu dotyczą 7 obszarów: 1. czysta energia – obniżenie emisyjności systemu energetycznego Unii przy założeniu dalszej dekarbonizacji i większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii w systemie energetycznym, aktualizacji w 2023 r. krajowych planów w dziedzinie energii i klimatu państw członkowskich Unii w celu osiągnięcia w 2050 r. zerowej emisji gazów cieplarnianych, 2. zrównoważony przemysł – polityka przemysłowa oparta na gospodarce o obiegu zamkniętym, dotycząca w szczególności zasadochłonnych sektorów, takich jak przemysł odzieżowy, budownictwo, elektronika i tworzywa sztuczne, z założeniem, że do 2030 r. wszystkie opakowania w Unii Europejskiej powinny nadawać się do ponownego wykorzystania lub recyklingu, w strukturze konsumpcji nastąpi odejście od produktów jednorazowego lub ograniczonego użytku na rzecz wynajmu towarów i usług oraz produktów wielokrotnego użytku, trwałych i naprawialnych, a ponadto nastąpi redukcja marnotrawstwa oraz dalszy rozwój technologii cyfrowych, 3. budowa i renowacja – zapewnienie lepszej charakterystyki energetycznej budynków publicznych i prywatnych, poprzez odpowiednią politykę cen energii zachęcającą do budowy budynków energooszczędnych, projektowanie zgodne z gospodarką o obiegu zamkniętym, zwiększoną cyfryzację, uodparnianie budynków na klimat oraz surowe egzekwowanie przepisów dotyczących charakterystyki energetycznej budynków, 4. zrównoważona mobilność – zwiększenie ograniczeń emisji pochodzących ze wszystkich rodzajów transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego) o 90% do 2050 r., przy założeniu wzrostu znaczenia transportu multimodalnego, zwiększenia transportu ładunków koleją lub drogą wodną, zwiększenia podaży zrównoważonych paliw alternatywnych dla transportu, ograniczenia zanieczyszczeń powodowanych przez transport w miastach, a także wprowadzenia technologii cyfrowych oraz cen za transport odzwierciedlających jego wpływ na środowisko, 5. od pola do stołu – zapewnienie bezpiecznej, bogatej w wartości odżywcze i wysokiej jakości żywności, której produkcja wywiera jak najmniejszy wpływ na środowisko, poprzez wspieranie rolników i rybaków, ograniczenie stosowania i zależności od chemicznych pestycydów, nawozów i antybiotyków, a także gospodarkę o obiegu zamkniętym od produkcji po konsumpcję, 6. ochrona i przywracanie różnorodności biologicznej i ekosystemów – ochrona w obszarach Natura 2000, zwiększenie bioróżnorodności przestrzeni miejskich, ograniczenie stosowania nawozów i pestycydów w rolnictwie, poprawa jakości i zwiększenie powierzchni lasów, rozwój niebieskiej gospodarki,

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa dokumentu	Główne cele środowiskowe
	7. eliminowanie zanieczyszczeń, zarówno powietrza, wody, gleby oraz produktów konsumenckich – poprzez lepsze monitorowanie, raportowanie i zapobieganie, w tym ograniczenie zanieczyszczeń pochodzących z przemysłu oraz chemikaliów, z uwzględnieniem przywrócenia naturalnych funkcji ziemi i wód powierzchniowych.
Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej – Ramowa Dyrektywa Wodna, zmieniona dyrektywami 2455/2001/WE, 2008/32/WE, 2008/105/WE, 2009/31/WE, 2013/39/UE, 2013/64/UE, 2014/101/UE.	Ramowa Dyrektywa Wodna ustanawia ramy działania w dziedzinie polityki wodnej oraz zobowiązuje państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych. Dyrektywa ma na celu poprawę ochrony wód śródlądowych (powierzchniowych, przejściowych, przybrzeżnych i podziemnych) w aspekcie ilościowym i jakościowym, wspieranie zrównoważonego ich wykorzystania, ochronę ekosystemów wodnych oraz od wód zależnych, zapewnienie zaopatrzenia w dobrej jakości wodę powierzchniową i podziemną, a także zmniejszenie skutków powodzi i susz. W dokumencie podkreśla się konieczność koordynacji działań w odniesieniu do wód powierzchniowych i podziemnych należących do tego samego systemu ekologicznego, hydrologicznego i hydrogeologicznego. Państwa członkowskie powinny podjąć działania dla wyeliminowania zanieczyszczeń wód powierzchniowych przez substancje priorytetowe oraz stopniowej redukcji zanieczyszczenia przez inne substancje.
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylenia dyrektywy 2001/81/WE.	Dyrektywa ma służyć osiągnięciu długoterminowego celu Unii dotyczącego jakości powietrza, zgodnego z wytycznymi Światowej Organizacji Zdrowia, oraz unijnych celów dotyczących ochrony różnorodności biologicznej i ekosystemów – poprzez zmniejszenie poziomów i depozycji zanieczyszczeń powietrza, powodujących zakwaszanie, eutrofizację i powstawanie ozonu poniżej krytycznych ładunków i poziomów określonych w konwencji LRTAP, a ponadto przyczynia się do osiągnięcia zwiększonych synergii między polityką unijną w zakresie jakości powietrza a innymi politykami, zwłaszcza polityką klimatyczno-energetyczną. W celu zbliżenia się do osiągnięcia poziomów jakości powietrza, które nie wywołują znacznych negatywnych skutków i zagrożeń dla zdrowia ludzkiego i środowiska, dokument ten ustanawia zobowiązania państw członkowskich w zakresie redukcji emisji antropogenicznych zanieczyszczeń do atmosfery: dwutlenku siarki (SO ₂), tlenków azotu (NO _x), niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO), amoniaku (NH ₃) i pyłu drobnego (PM _{2,5}). Dyrektywa zawiera również wymóg sporządzania, przyjmowania i wdrażania krajowych programów ograniczania zanieczyszczenia powietrza oraz monitorowania emisji zanieczyszczeń i ich skutków, jak również przekazywania na ten temat informacji.
Biała Księga. Adaptacja do zmian klimatu: europejskie ramy działania, 01.04.2009, KOM(2009) 147 wersja ostateczna.	Dokument przedstawia cel unijnych ram na rzecz adaptacji, tj. osiągnięcie w UE takiej zdolności adaptacji, by mogła ona stawić czoła skutkom zmian klimatu. Unijne ramy będą wdrażane etapowo i obejmują: tworzenie trwałych podstaw wiedzy na temat oddziaływania i skutków zmian klimatu w UE, m.in. poprzez ustanowienie systemu wymiany informacji; włączenie adaptacji do kluczowych dziedzin politycznych UE, tj. polityki zdrowotnej i społecznej, sektora rolnictwa i leśnictwa, różnorodności biologicznej, ekosystemów i wody, obszarów przybrzeżnych i morskich oraz systemów produkcyjnych i infrastruktury fizycznej; stosowanie kombinacji instrumentów politycznych (instrumenty rynkowe, wytyczne, partnerstwa publiczno-prywatne) celem zapewnienia skutecznej realizacji procesu adaptacji; oraz nasilenie międzynarodowej współpracy w zakresie adaptacji.
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/851 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2008/98/WE w sprawie odpadów.	Dyrektywa ustanawia środki służące ochronie środowiska i zdrowia ludzkiego, poprzez zapobieganie powstawaniu i zmniejszenie ilości odpadów oraz negatywnego wpływu ich wytwarzania i gospodarowania nimi oraz przez zmniejszenie całkowitego wpływu użytkowania zasobów i poprawę efektywności takiego użytkowania, co ma zasadnicze znaczenie dla przejścia na gospodarkę o obiegu zamkniętym oraz dla zapewnienia konkurencyjności Unii w perspektywie długoterminowej. Dokument ustala hierarchię postępowania z odpadami (zapobieganie, przygotowanie do ponownego użycia, recykling, inne metody odzysku, unieszkodliwianie), która powinna przekładać się na kolejność priorytetów w przepisach prawa i polityce, dotyczących zapobiegania powstawaniu odpadów oraz gospodarowania nimi. Gospodarowanie odpadami ma być prowadzone bez narażania zdrowia ludzkiego oraz bez szkody dla środowiska, a w szczególności: a) bez zagrożenia dla wody, powietrza, gleby, roślin lub zwierząt;

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa dokumentu	Główne cele środowiskowe
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego I Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy.	b) bez powodowania uciążliwości przez hałas lub zapachy oraz c) bez niekorzystnych skutków dla terenów wiejskich lub miejsc o szczególnym znaczeniu. W celu poprawy efektywności gospodarki odpadami państwa członkowskie zobowiązane są do podejmowania działań na rzecz stworzenia wystarczającej i zintegrowanej sieci instalacji do unieszkodliwiania odpadów i instalacji do odzysku zmieszanych odpadów komunalnych, z uwzględnieniem najlepszych dostępnych technik.
Dokumenty krajowe	
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030). Załącznik do Uchwały nr 239 Rady Ministrów z dn. 13 grudnia 2011 r.).	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 stanowi najważniejszy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju. Zawarta w dokumencie wizja przestrzennego zagospodarowania Polski w 2030 roku opiera się na pięciu oczekiwanych cechach przestrzeni: konkurencyjności i innowacyjności, spójności wewnętrznej, bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwie oraz ładzie przestrzennym. W dokumencie przedstawiono 6 celów i obszarów interwencji, spośród których za najważniejsze ze środowiskowego punktu widzenia należy uznać: - kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych, obejmujący m. in. zmniejszenie obciążenia środowiska emisjami zanieczyszczeń do wód, atmosfery i gleby, działania mające na celu osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu i potencjału wód i związanych z nimi ekosystemów, racjonalizację gospodarowania zasobami wód, kształtowanie naturalnej retencji, dbałość o jakość przestrzeni otaczającej i krajobraz (w tym wzmocnienie spójności przestrzeni przyrodniczej i stopnia ochrony krajobrazu rolniczego, ochronę przestrzeni wyjątkowych; ochronę najlepszych gleb rolniczych i leśnych; rewitalizację obszarów zdegradowanych oraz rekultywację terenów przemysłowych; zmniejszenie obciążeń środowiska emisjami z transportu, zwiększenie wykorzystania surowców wtórnych - zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego, obejmujący m.in. przeciwdziałanie zagrożeniu utraty bezpieczeństwa energetycznego i odpowiednie reagowanie na nie, ograniczenie emisji CO₂, poprawę efektywności przesyłu, zaopatrzenia i zużycia energii, zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii, minimalizację ryzyka powodziowego oraz zwiększanie dyspozycyjnych zasobów wodnych, - przywracanie i utrwalanie ładu przestrzennego, obejmujący m.in skuteczną ochronę jakości i tożsamości krajobrazu naturalnego i zurbanizowanego oraz oszczędne i racjonalne użytkowanie terenu.
Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dn. 14 lutego 2017 r.	To kluczowy dokument na szczeblu krajowym w obszarze średnio- i długofalowej polityki rozwoju kraju w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym. Celem głównym Strategii jest stworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Dla jego realizacji sformułowano cele szczegółowe, główne obszary koncentracji działań i kierunki interwencji, spośród których do najistotniejszych celów środowiskowych należy zaliczyć: poprawę stanu zdrowia obywateli oraz efektywności opieki zdrowotnej, zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (obejmujące wzrost efektywności i atrakcyjności transportu publicznego, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na stan powietrza, rozwój elektromobilności, a także promocję ruchu rowerowego), poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju (w tym nowe, nisko- i zeroemisyjne moce wytwórcze, także OZE, technologie magazynowania energii), poprawę efektywności energetycznej (w budownictwie, przedsiębiorstwach, ciepłownictwie, transporcie, ograniczenie strat w przesyłach energii), reindustrializację (zmniejszenie energochłonności, zasobochłonności i materiałochłonności procesów przemysłowych, poprawa efektywności energetycznej, obniżenie emisyjności) i restrukturyzację sektora górnictwa węglowego oraz zarządzanie zasobami środowiska przyrodniczego zapewniające ich dobry stan (woda, powietrze, gleby, różnorodność biologiczna, krajobraz, zasoby geologiczne, odpady).
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dn. 17.09.2019 r.	KSRR2030 to podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa. Położono w nim nacisk na rozwój zrównoważony całego kraju, czyli zmniejszenie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych obszarów, głównie miejskich i wiejskich. Jako cel główny Strategii wskazano efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju. Dla realizacji polityki regionalnej wyznaczono 3 cele szczegółowe, dotyczące: zwiększenia spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym, wzmocnienia regionalnych przewag konkurencyjnych oraz podniesienia jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie. W ramach celów szczegółowych uwzględniono aspekty dotyczące rozwoju kapitału społecznego (aktywizacji, podnoszenia kompetencji i umiejętności oraz wzmocnienia poczucia tożsamości i integracji społeczności lokalnej), wsparcia kultury (w tym dziedzictwa niematerialnego oraz zwiększania dostępu

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa dokumentu	Główne cele środowiskowe
	do dóbr i usług kultury), wsparcia placówek edukacyjnych (w tym kształcenia ustawicznego, rozwoju srebrnej gospodarki), kompleksowej poprawy jakości powietrza (ograniczenia zjawiska niskiej emisji na obszarach zurbanizowanych, efektywnego energetycznie niskoemisyjnego ciepłownictwa systemowego, wymiany kotłów, termomodernizacji, działań edukacyjnych), racjonalnego gospodarowania przestrzenią i zapewnienia ładu przestrzennego (rewitalizacji i rekultywacji, nadania nowych funkcji zdegradowanym obszarom miejskim, dostosowania obszarów zurbanizowanych do zmian klimatu i wymogów ochrony środowiska, ograniczenia suburbanizacji i przeciwdziałania dekoncentracji osadnictwa, rozwoju obszarów o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych), zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego (gospodarki o obiegu zamkniętym, innowacji w zakresie technologii, produktów i usług, dostosowania przedsiębiorstw do standardów środowiskowych), rozwijania i integrowania systemów transportu zbiorowego, rozwoju transportu nisko- i bezemisyjnego (w tym elektromobilności), wykorzystania potencjału OZE, poprawy gospodarowania odpadami i oczyszczania ścieków. W dokumencie Śląsk zaliczony został do jednego z 4 obszarów strategicznej interwencji (OSI), a więc obszarów, które uwzględnione zostaną w krajowych i regionalnych strategiach i będą traktowane preferencyjnie.
Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dn. 16 lipca 2019 r.	Polityka Ekologiczna Państwa 2030 jest jedną z dziewięciu zintegrowanych strategii sektorowych, dedykowaną środowiskowym celom i priorytetom kraju. Dokument ten stanowi doprecyzowanie i operacjonalizację zapisów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), z której zaczerpnięty został główny cel Polityki - rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców. Dla realizacji tego celu sformułowano 3 cele szczegółowe dotyczące poprawy jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego, zrównoważonego gospodarowania zasobami środowiska, a także łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do nich oraz zarządzania ryzykiem klęsk żywiołowych. Zawarte w Polityce kierunki interwencji odnoszą się do wszystkich komponentów środowiska, tj. powietrza, wód, powierzchni ziemi, w tym gleb, a także różnorodności biologicznej, krajobrazu i zasobów geologicznych oraz klimatu. Ponadto, w dokumencie ujęto także kwestie gospodarki leśnej, gospodarki odpadami i edukacji ekologicznej, wraz z kształtowaniem wzorców zrównoważonej konsumpcji.
Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. Projekt z dn. 08.11.2019 r.	Polityka energetyczna Polski do 2040 r., dedykowana rozwojowi sektora paliwowo-energetycznego kraju, stanowi kontynuację Polityki energetycznej Polski do 2030 r., przyjętej w 2009 r. i jest kolejną z dziewięciu zintegrowanych strategii systemu zarządzania rozwojem kraju, wynikających z przyjętej w 2017 r. Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju. Dokument ten wyznacza cel polityki energetycznej państwa, którym jest bezpieczeństwo energetyczne, przy zapewnieniu konkurencyjności gospodarki, efektywności energetycznej i zmniejszenia oddziaływania sektora energii na środowisko, przy optymalnym wykorzystaniu własnych zasobów energetycznych. Dla jego realizacji wyznaczono 8 kierunków i celów szczegółowych, dotyczących: optymalnego wykorzystania własnych surowców energetycznych, tak aby pokryć zapotrzebowanie na zasoby energetyczne, tj. węgiel kamienny, węgiel brunatny, ropę naftową, gaz ziemny i biomasę, rozbudowy infrastruktury wytwórczej i sieciowej energii elektrycznej, w celu pokrycia zapotrzebowania na energię elektryczną (w tym udział 56-60% węgla w wytwarzaniu energii elektrycznej w 2030 r., energetyka jądrowa o mocy 6-9 GW w 2043 r.), dywersyfikacji dostaw i rozbudowy infrastruktury sieciowej gazu ziemnego, ropy naftowej oraz paliw ciekłych, rozwoju rynków energii dla zapewnienia ich konkurencyjności, wdrożenia energetyki jądrowej, w celu obniżenia emisyjności sektora energetycznego oraz zapewnienia bezpieczeństwa pracy systemu (w tym uruchomienie pierwszego bloku jądrowego o mocy 1-1,5 GW do 2033 r. oraz kolejnych pięciu do 2043 r.), rozwoju odnawialnych źródeł energii, w celu obniżenia emisyjności sektora energetycznego i dywersyfikacji struktury wytwarzania energii (w tym 21-23% OZE w finalnym zużyciu energii brutto w 2030 r.), rozwoju ciepłownictwa i kogeneracji, mających zapewnić powszechny dostęp do ciepła oraz niskoemisyjne wytwarzanie ciepła w całym kraju, a także poprawy efektywności energetycznej gospodarki, w celu zwiększenia konkurencyjności gospodarki (w tym 23% oszczędności energii pierwotnej vs. prognozy na 2030 r. z 2007 r.).
Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030. Dokument przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich 18 grudnia 2019 r., przekazany do Komisji Europejskiej 30 grudnia 2019 r.	KPEiK został przygotowany z myślą o ustanowieniu stabilnych ram będących sprzyjającym otoczeniem dla zrównoważonej, ekonomicznie efektywnej i sprawiedliwej transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. Dokument prezentuje zintegrowane podejście do wdrażania pięciu wymiarów unii energetycznej, tj. bezpieczeństwa energetycznego, obniżenia emisyjności, efektywności energetycznej, wewnętrznego rynku energii oraz badań naukowych, innowacji i konkurencyjności. W odniesieniu do tych obszarów Plan przedstawia krajowe założenia i cele zawarte w obowiązujących krajowych strategiach rozwoju zatwierdzonych na poziomie rządowym oraz projektach dokumentów strategicznych znajdujących się na zaawansowanym etapie przygotowania. W aspekcie środowiskowym szczególne znaczenie mają zapisy w zakresie: ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (CO ₂ w sektorach non-ETS o 7% do 2030 r. w stosunku do 2005 r.) i zanieczyszczeń powietrza, adaptacji do zmian klimatu (w tym zwiększenia małej retencji wodnej i lesistości), zmniejszenia udziału węgla kamiennego i brunatnego w produkcji energii elektrycznej, wzrostu wykorzystania odnawialnych źródeł energii (21-23% w finalnym zużyciu energii brutto w 2030 r., 14% w transporcie, roczny wzrost w ciepłownictwie i chłodnictwie o 1,1 pkt. proc. średniorocznie), poprawy efektywności energetycznej (o 23% do 2030 r., rozwoju ekologicznych i efektywnych systemów ciepłowniczych, produkcji ciepła w kogeneracji, inteligentnych sieci, funkcjonowania mechanizmów stymulujących oszczędność końcowego wykorzystania energii oraz zachowań pro oszczędnościowych, poprawy charakterystyki energetycznej budynków), rozwoju elektromobilności i paliw alternatywnych w transporcie, promowania transportu intermodalnego

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa dokumentu	Główne cele środowiskowe
	i kolejowego, a także rozwoju obszarów zrównoważonych energetycznie na poziomie lokalnym, wdrożenia energetyki jądrowej, ograniczania zjawiska ubóstwa energetycznego oraz rozwoju innowacji energetycznych.
Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dn. 29 października 2013 r.	SPA został opracowany dla uniknięcia kosztów wynikających z zaniechania działań na rzecz adaptacji oraz z myślą o ograniczeniu gospodarczych i społecznych ryzyk związanych ze zmianami klimatycznymi. Celem głównym Dokumentu jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmian klimatu. W związku z powyższym wskazano w nim cele i kierunki działań adaptacyjnych, które należy podjąć w najbardziej wrażliwych sektorach i obszarach do roku 2020: gospodarce wodnej, rolnictwie, leśnictwie, energetyce, budownictwie, transporcie, gospodarce przestrzennej, w zakresie zdrowia oraz różnorodności biologicznej i obszarów prawnie chronionych, na obszarach górskich, w strefie wybrzeża i na obszarach zurbanizowanych. Obejmują one m.in. właściwe i zrównoważone wykorzystanie terenów, ochronę przestrzeni rolniczej i zasobów glebowych dużej wartości, gospodarowanie wodami dla ochrony przed powodzią, suszą i deficytem wody, przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych i od wody zależnych, wspieranie wykorzystania odnawialnych źródeł energii, ochronę różnorodności biologicznej a w szczególności siedlisk wodno-błotnych, zwiększanie lesistości, zmniejszanie fragmentacji kompleksów leśnych, zwiększanie obszarów zieleni w miastach, rewitalizację przyrodniczą, w tym przywracanie zdegradowanym terenom zieleni i zbiornikom wodnym ich pierwotnych funkcji, a także ograniczanie skutków zdrowotnych stresu termicznego i nadzwyczajnych zdarzeń klimatycznych.
Krajowy Program Ochrony Powietrza do roku 2020 (z perspektywą do 2030). Dokument Ministerstwa Środowiska z 2015 r.	Krajowy Program Ochrony Powietrza jest średniookresowym dokumentem planistycznym, stanowiącym element spójnego systemu zarządzania wraz ze Strategią „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko – perspektywa do 2020 r.” przyjętą w 2014 r. Celem głównym KPOP jest poprawa jakości życia mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej, szczególnie ochrona ich zdrowia i warunków życia, z uwzględnieniem ochrony środowiska, z jednoczesnym zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju. Dla realizacji tego celu określono 2 cele szczegółowe dotyczące osiągnięcia w możliwie krótkim czasie poziomów dopuszczalnych i docelowych niektórych substancji, określonych w Dyrektywie 2008/50/WE i 2004/107/WE, oraz utrzymanie ich na tych obszarach, na których są dotrzymywane, a w przypadku pyłu PM _{2,5} także pułapu stężenia ekspozycji oraz Krajowego Celu Redukcji Narażenia, jak również osiągnięcia w perspektywie do roku 2030 stężeń niektórych substancji w powietrzu na poziomach wskazanych przez WHO oraz nowych wymagań wynikających z regulacji prawnych projektowanych przepisami prawa unijnego. Działania naprawcze mające skutkować poprawą jakości powietrza w pierwszej kolejności powinny dotyczyć osiągnięcia poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM ₁₀ i PM _{2,5} oraz poziomów docelowych dla B(a)P oraz substancji takich jak NO ₂ oraz O ₃ . Cele i kierunki działań, wyznaczone w tym Programie o charakterze strategicznym, powinny zostać uwzględnione przede wszystkim w lokalnych programach ochrony powietrza. Ponadto, wnioski i zalecenia KPOP powinny zostać uwzględnione we wszystkich dokumentach strategicznych i wykonawczych, dotyczących tematyki środowiska lub mających na nią wpływ, na wszystkich szczeblach zarządzania.
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu należy do zintegrowanych strategii sektorowych, a głównym celem zawartej w strategii polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego. Realizacja tego celu związana jest z wdrażaniem 6 kierunków interwencji: 1) budową zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; 2) poprawą sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; 3) zmianą w indywidualnej i zbiorowej mobilności; 4) poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; 5) ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko; 6) poprawą efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Nazwa dokumentu	Główne cele środowiskowe
	W aspekcie środowiskowym istotne są zapisy Strategii dotyczące: wzmocnienia roli transportu kolejowego i transportu wodnego śródlądowego, rozwoju transportu intermodalnego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko (promowanie pojazdów ekologicznie czystych i energooszczędnych, optymalizacja przepływu potoków ruchu, ograniczanie kongestii, wydzielenie stref o niskiej emisji), rozwój transportu publicznego, rozwój transportu rowerowego.
Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 15 października 2019 r.	Celem głównym Strategii jest rozwój gospodarczy wsi umożliwiający trwały wzrost dochodów jej mieszkańców przy minimalizacji rozwarstwienia ekonomicznego, społecznego i terytorialnego oraz poprawie stanu środowiska naturalnego. Dla jego realizacji wskazano trzy cele szczegółowe: 1) zwiększenie opłacalności produkcji rolnej i rybackiej; 2) poprawa jakości życia, infrastruktury i stanu środowiska; 3) rozwój przedsiębiorczości, pozarolniczych miejsc pracy i aktywnego społeczeństwa. W ramach celów wskazano liczne kierunki interwencji dotyczące zróżnicowanych zagadnień środowiskowych, takich jak: jakości i bezpieczeństwa żywności, rozwoju innowacji, gospodarki o obiegu zamkniętym i biogospodarki, gospodarki odpadami, zwiększenia wykorzystania OZE, rewitalizacji i przeciwdziałaniu wykluczeniu społecznemu, zrównoważonemu gospodarowaniu i ochronie zasobów środowiska (ładu przestrzennego, gleb, zasobów wodnych, powietrza, bioróżnorodności) oraz adaptacji do zmian klimatu i przeciwdziałaniu tym zmianom.

8. Przewidywane oddziaływanie na środowisko w wyniku realizacji zapisów dokumentu

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego wyznacza cele, kierunki interwencji i działania, które są zadaniami zarówno o charakterze inwestycyjnym i nie inwestycyjnym (organizacyjno-edukacyjne), które ujmują ogół potrzeb wynikających z rozwoju społeczno-gospodarczego oraz rozwoju infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, społecznej, funkcjonalno-przestrzennej itp.

Niektóre zadania wyznaczone w projekcie Planu mogą kwalifikować się jako przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.), dla których konieczne może być przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko na zasadach określonych w Ustawie 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. 2024 poz. 1112 z późn. zm.). W ramach powyższej procedury prowadzona będzie wówczas szczegółowa ocena oddziaływania zadań pod kątem środowiskowym przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ocena oddziaływania na środowisko na etapie sporządzenia niniejszej Prognozy oddziaływania na środowisko jest utrudniona, a czasami wręcz niemożliwa. Plan zawiera zadania zgłoszone przez DROF. Duża część zadań inwestycyjnych nie ma określonego zakresu, sposobu i charakteru prowadzenia prac, w związku z czym podanie konkretnych oddziaływań jest dosyć trudne i problematyczne. Zgodnie z powyższym w niniejszej Prognozie przedstawiono potencjalne oddziaływania, zidentyfikowane na podstawie oceny oddziaływania dla innych przedsięwzięć o zbliżonym zakresie. Zatem w ramach oceny skutków realizacji projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* na etapie opracowania Prognozy oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedstawiono potencjalne oddziaływanie bezpośrednie (B) pośrednie (P), wtórne (W), skumulowane (Sk), stałe/długoterminowe (S), chwilowe/krótkoterminowe (Ch), pozytywne, negatywne i neutralne na powierzchnię ziemi i krajobraz, wody, różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta, formy ochrony przyrody, zasoby naturalne, powietrze atmosferyczne i klimat, klimat akustyczny, krajobraz kulturowy i zabytki, ludzi i dobra materialne wykorzystując metodę macierzy interakcji.

W przypadku omawianego terenu istnieje niewielkie prawdopodobieństwo bezpośredniego lub pośredniego ryzyka oddziaływania na obszary cenne przyrodniczo. Należy jednak nadmienić, iż stopień, zakres oraz skutek oddziaływania (negatywny, pozytywny, neutralny) będzie mógł zostać oceniony z chwilą ustalenia dokładnego zakresu oraz rodzaju prowadzonych przedsięwzięć. W zależności od ich rodzaju może zostać nałożony obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, która może zakończyć się wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub odmową jej wydania, z uwagi na znaczne negatywne oddziaływania.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego jest dokumentem o charakterze ogólnym i nie wskazuje zakresu ani szczegółów technicznych poszczególnych inwestycji. Plan określa jedynie konieczność ich realizacji w celu poprawy jakości różnych komponentów funkcjonowania DROF oraz wdrażania zaleceń dokumentów wyższego szczebla. W związku z powyższym, efekty poszczególnych zadań mogą być przewidziane tylko

w ograniczonym zakresie. Należy mieć na uwadze uwzględnianie zasad ochrony środowiska podczas projektowania i planowania poszczególnych inwestycji.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego przewiduje szereg działań edukacyjno-promocyjnych. Wyznaczone działania edukacyjne mają głównie charakter organizacyjny i informacyjny. Potrzeba prowadzenia ciągłej edukacji szczególnie z zakresu ekologii społeczeństwa wynika z ciągle zmieniających się przepisów ochrony środowiska oraz powstawania nowych zagrożeń i problemów przyrodniczych. Edukacja jest elementem wspierającym - opisuje, informuje i wyjaśnia zagadnienia, których realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia założonego efektu ekologicznego i spełnienia odpowiednich standardów ochrony środowiska. Dlatego większość wyznaczonych zadań z zakresu edukacji odznacza się pośrednim, stałym i pozytywnym wpływem na poszczególne komponenty ochrony środowiska, stąd zrezygnowano w dalszej części z interpretacji tego zagadnienia w ramach poszczególnych grup oddziaływań. Podobna sytuacja dotyczy działań polegających na aktualizacji dokumentów planistycznych (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) o zapisy sprzyjające osiągnięciu lepszych standardów środowiskowych.

Poniższa tabela przedstawia ocenę i analizę oddziaływania na poszczególne elementy środowiska działań zaplanowanych do realizacji w ramach projektu *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego*.

LEGENDA:

	Potencjalne pozytywne oddziaływanie	B	Bezpośrednie
	Potencjalne neutralne oddziaływanie	P	Pośrednie
	Potencjalne negatywne oddziaływanie	S	Stałe
		Ch	Chwilowe
		W	Wtórne
		Sk	Skumulowane

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 30 Ocena oddziaływania na środowisko kierunków działań przewidzianych do realizacji w ramach projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
CEL STRATEGICZNY 1. Zapewnienie dostępności przestrzennej i transportowej														
Cel operacyjny 1.1 Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport.														
1.	Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.			W; S							W; S			
2.	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych			B; S										
3.	Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc			B; S			P; S		P; S					
Cel operacyjny 1.2 Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo i dostępność do transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej														
4.	Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych			W; S										
5.	Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Dębicy, Ropczyc i Żyrakowa			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S		B; Ch B; S		B; S	P; Ch P; S		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
6.	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD.			B; S										
7.	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.			P; S			W; S		W; S					
8.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości			P; S			B; S		B; S					
CEL STRATEGICZNY 2. Integracja i cyfryzacja systemów transportu														
Cel operacyjny 2.1. Integracja i cyfryzacja systemów transportu														
9.	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu			W; S										
10.	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie DROF			B; S										
11.	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF			B; S										
12.	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).			B; S										

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
13.	Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, w Dębicy, Ropczycach i Żyrakowie z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi.			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S		B; Ch B; S	B; Ch	B; D	B; Ch		
14.	Wprowadzenie wspólnego biletu – kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF.			B; S										
Cel operacyjny 2.2 Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową														
15.	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej w Dębicy i Ropczycach.			B; S										
16.	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów autostrady A4 na terenie DROF.			P; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		B; Ch	B; Ch	B; S	B; Ch		
17.	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.			B; S			P; S	W; S		B; Ch				
CEL STRATEGICZNY 3. Poprawa jakości życia mieszkańców														
Cel operacyjny 3.1. Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych														
18.	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych			B; S										

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
19.	Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)			B; S			B; S		B; S					
20.	Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych			B; S	B; Ch	B; Ch B; S	B; Ch B; S		B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
21.	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych			B; S	B; Ch	B; Ch B; S	B; Ch B; S		B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
Cel operacyjny 3.2 Nisko lub zeroemisyjny transport zbiorowy														
22.	Zakup co najmniej 50 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego.			P; S			B; S	W; S	B; S					
Cel operacyjny 3.3 Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja														
23.	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania			B; S										
24.	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności			B; S										
25.	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO			B; S										
26.	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi			B; S										

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 31 Ocena oddziaływania na środowisko zadań/projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w ramach projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
1.	Rozbudowa drogi gminnej nr 105946R - ulicy Wilhelma Macha w Dębicy, na odcinku od km 0+000,00 do km 0+906,79 ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Wilhelma Macha			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
2.	Rewitalizacja osiedla Słonecznego w Dębicy – Etap I, obejmuje dwa zadania: 1. Przebudowę ul. Brzegowej; 2. Rewitalizację Parku Słonecznego. ○ Gmina Miasta Dębica, Osiedle Słoneczne			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
3.	Modernizacja drogi gminnej - ul. Akademickiej w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Akademicka			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
4.	Rozbudowa drogi gminnej - ulicy Leśnej w Dębicy, ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Leśna			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
5.	Przebudowa drogi gminnej - ulicy Słonecznej w Dębicy, ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
6.	Remont publicznej drogi gminnej nr 105917R – ul. Sobieskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Sobieskiego			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
7.	Przebudowa odcinka drogi gminnej nr 105838R – ulica Skowronków w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Skowronków			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
8.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Grunwaldzka w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Grunwaldzka			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
9.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Spacerowa w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Spacerowa			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
10.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Edmunda Bojanowskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Edmunda Bojanowskiego			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
11.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Jana Kochanowskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Jana Kochanowskiego			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
12.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Transportowców w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Transportowców			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
13.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Józefa Wyrobka w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Józefa Wyrobka			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
14.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Lucjana Rydla w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Lucjana Rydla			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
15.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Marii Skłodowskiej-Curie w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Skłodowskiej-Curie			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
16.	Przebudowa drogi gminnej– ulica Stanisława Wyspiańskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Stanisława Wyspiańskiego			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
17.	Fizyczna odnowa przestrzeni publicznej w Dębicy - odnowa przestrzeni publicznej Rynku miejskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica Rynek			B; S			B; Ch		B; Ch	B; Ch		B; Ch		B; Ch
18.	Rozbudowa drogi powiatowej ul. 1 Maja poprzez budowę drogi dla rowerów, drogi dla pieszych oraz zatoki autobusowej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. 1-go Maja			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
19.	Przebudowa ul. Starzyńskiego poprzez budowę drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Starzyńskiego			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
20.	Budowa ścieżki rowerowej na nasypie dawnej kolejki wąskotorowej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Gajowa			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
21.	Przebudowa ul. Północnej poprzez budowę drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Północna			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
22.	Przebudowa ścieżki rowerowej na wale przeciwpowodziowym wzdłuż ul. Jana Pawła II ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Jana Pawła II			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
23.	Przebudowa ul. Słonecznej poprzez budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Słonecznej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
24.	Rozbudowa drogi ul. Leśnej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Leśnej			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
25.	Przebudowa ul. Brzegowej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Brzegowej			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
26.	Przebudowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Drogowców ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Drogowców			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
27.	Przebudowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Sandomierskiej Gmina Miasta Dębica, ul. Sandomierskiej			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
28.	Budowa drogi gminnej o długości 556,60 m wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Żyraków Gmina Żyraków, Żyraków			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
29.	Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Żyraków Gmina Żyraków, Bobrowa, Bobrowa Wola, Góra Motyczna, Korzeniów, Nagoszyn, Mokre, Straszęcin, Wola Wielka, Wiewiórka, Wola Żyrakowska, Zawierzbie, Żyraków			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
30.	Budowa drogi gminnej na terenie miejscowości Bobrowa Wola, Korzeniów, Nagoszyn wraz z infrastrukturą techniczną o długości 1275 mb. Gmina Żyraków, Bobrowa Wola, Korzeniów, Nagoszyn			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
31.	Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Straszęcin w km w 0+000,00 – 0+500,00 Gmina Żyraków, Straszęcin			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
32.	Przebudowa drogi gminnej w km 0+000,00 - 0+682,00 wraz z remontem mostu w miejscowości Straszęcin Gmina Żyraków, Straszęcin			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
33.	Budowa drogi gminnej w miejscowości Wola Żyrakowska pn. Dąbrowy o długości 900 m ○ Gmina Żyraków, Wola Żyrakowska			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
34.	Budowa drogi gminnej w miejscowości Żyraków - Wola Żyrakowska pn. Żwirownia - Autostrada o długości 740 m ○ Gmina Żyraków, Wola Żyrakowska, Żyraków			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
35.	Budowa trasy rowerowej dookoła Gminy Żyraków - odc. 1 ○ Gmina Żyraków odcinek Zawierzbie Bobrowa			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
36.	Budowa trasy rowerowej dookoła Gminy Żyraków – Pozostałe odcinki ○ Gmina Żyraków			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
37.	Budowa ścieżki rowerowej wraz z odwodnieniem i oświetleniem w ramach zadania: „Rozbudowa i przebudowa odcinka drogi gminnej nr 107549R ul. Skorodeckiego w Ropczycach wraz z infrastrukturą towarzyszącą.” ○ Ul. Skorodeckiego w Ropczycach			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
38.	„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 107561R Brzezówka – Zapłocie w miejscowości Brzezówka wraz z przebudową urządzeń obcych od km 0+014,88 do km 0+936,61” ○ Brzezówka, Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
39.	Budowa drogi gminnej w śladzie istniejącej drogi wewnętrznej na działce nr ewid. 1170 od km 0+000,00 do km około 0+416,40 oraz rozbudowa odcinka drogi gminnej nr 10753R położonej na działce o nr ewid. 1153/2 od km około 0+416,40 do km 436,20 w m. Ropczyce Osiedle Brzyzna, Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
40.	Przebudowa ulic na terenie Osiedla Śródmieście Osiedle Śródmieście, Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
41.	Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Dębica Część 1: Rozbudowa drogi w m. Zawada			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
42.	Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Dębica Część 2: Rozbudowa drogi w m. Brzeźnica			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
43.	Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Dębica Część 3: Przebudowa dróg w m. Braciejowa, Brzeźnica, Głębikowa, Gumniska, Łatoszyn, Paszczyna			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
44.	Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Dębica Obszar Gminy Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
45.	Budowa drogi gminnej w miejscowości Brzeźnica - od drogi powiatowej nr 1287R do drogi serwisowej autostrady A4 - Etap-II Gmina Dębica Brzeźnica			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
46.	Ciąg pieszo-rowerowy na drodze powiatowej od mostu Brzeźnica do drogi wojewódzkiej Gmina Dębica Brzeźnica			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
47.	Ciąg pieszo-rowerowy od drogi wojewódzkiej do strefy w Pustkowie-Strachowie Gmina Dębica Pustków			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
48.	Budowa ciągów pieszo-rowerowych na terenie Gminy Dębica wraz z infrastrukturą towarzyszącą Obszar Gminy Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
49.	Budowa zapleczy socjalnych dla kierowców na końcówkach linii komunikacyjnych (kontenerowych) ○ Obszar Gmina Miasta Dębica			B; S										
50.	Ograniczenie niskiej emisji w Dębicy poprzez zakup nowoczesnych, elektrycznych autobusów ○ Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2			B; S			B; S	W; S	B; S					
51.	Utworzenie dworca na potrzeby podróżujących wraz z niezbędną infrastrukturą i wyposażeniem ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
52.	Budowa parkingów P&R + B&R ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch	W; S	B; Ch	B; Ch	B; S	B; Ch		
53.	Budowa Infrastruktury paliw alternatywnych (tym ogólnodostępnych stacji ładowania) ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna			B; S			W; S	W; S	W; S				B; S	
54.	Budowa wiaty przystankowej nad częścią centrum przesiadkowego dotyczącego jednego peronu dla oczekujących/wsiadających do autobusów. ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna			B; S										

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
55.	Budowa zapleczy socjalnych dla kierowców na końcówkach linii komunikacyjnych (kontenerowych) - Gmina Dębica - Budy Zastawie - Braciejowa - pogranicze gmin Dębica/Ropczyce (Głobikowa/Mała)			B; S										
56.	Budowa zapleczy socjalnych dla kierowców na końcówkach linii komunikacyjnych (kontenerowych) Obszar Gmina Żyraków, Straszęcin			B; S										
57.	Budowa pętli autobusowej przy ul. 23-Sierpnia Gmina Miasta Dębica, ul. 23-go Sierpnia			B; S										
58.	Budowa zielonych wiat przystankowych w przestrzeni miejskiej Obszar Gmina Miasta Dębica			B; S								B; S		
59.	Wiaty przystankowe przy nowych liniach Obszar Gmina Żyraków, Straszęcin			B; S										
60.	Wiaty przystankowe przy nowych liniach Obszar Gmina Ropczyce			B; s										
61.	Zakup i montaż biletomatów montowanych na przystankach Obszar Gmina Miasta Dębica			B; S										

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
62.	Zakup i montaż biletomatów montowanych na przystankach na terenie Gminy Dębica Obszar Gmina Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada			B; S										
63.	Zakup i wdrożenie rozwiązań cyfrowych w transporcie miejskim – informacja pasażerska, aplikacja ułatwiająca korzystanie z komunikacji zbiorowej (rozkład jazdy, połączenia, zakup biletów elektronicznych) Gmina Miasta Dębica, Dworzec Autobusowy, Dębica, ul. Słoneczna			B; S										
64.	Zakup i wdrożenie rozwiązań cyfrowych w transporcie miejskim – informacja pasażerska, aplikacja ułatwiająca korzystanie z komunikacji zbiorowej (rozkład jazdy, połączenia, zakup biletów elektronicznych) Gmina Ropczyce, Dworzec Autobusowy, Ropczyce ul. Zielona			B; S										

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
65.	Zakup i wdrożenie cyfrowych rozwiązań w transporcie zbiorowym (rozkład jazdy, planowanie i rozliczanie czasu pracy kierowców, rozliczanie zużycia energii elektrycznej ładowania autobusów. Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2			B; S										
66.	Budowa dworca przesiadkowego w Ropczycach Gmina Ropczyce, Dworzec Autobusowy, Ropczyce ul. Zielona			B; S										
67.	Zakup bez emisyjnego lub niskoemisyjnego taboru autobusowego - 12 szt. Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2			B; S										
68.	Zakup mobilnych stacji ładowania do bez emisyjnego lub niskoemisyjnego taboru transportu publicznego Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2			B; S										
69.	Przebudowa warsztatu napraw i obsługi autobusów Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2			B; S										

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
70.	Modernizacja myjni autobusów w MKS Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2			B; S										
71.	Wymiana oświetlenia zewnętrznego na placu postojowym autobusów MKS Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2			B; S										
72.	Utwardzenie placu postojowego dla autobusów MKS Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2			B; S			B; Ch		B; Ch		B; S			
73.	Budowa wiat przystankowych na terenie Gminy Dębica Obszar Gmina Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada			B; S										
74.	Budowa pętli i zatok autobusowych na terenie Gminy Dębica Obszar Gmina Dębica: Pętla - Latoszyn/Pdgradzie, zatoki – Budy Zastawie, Braciejowa, pogranicze gmin Dębica/Ropczyce - Głobikowa/Mała			B; S										

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
75.	Zakup i wdrożenie rozwiązań cyfrowych w transporcie zbiorowym na terenie Gminy Dębica – informacja pasażerska, aplikacja ułatwiająca korzystanie z komunikacji zbiorowej (rozkład jazdy, połączenia, zakup biletów elektronicznych) Obszar Gminy Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada			B; S										
76.	Budowa drogi gminnej w ramach zadania „Budowa dróg dojazdowych do terenów inwestycyjnych w Zawadzie” wraz z ciągami pieszo-rowerowymi i chodnikami Gmina Dębica Zawada			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
77.	Budowa drogi gminnej wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Nagawczyna Gmina Dębica Nagawczyna			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
78.	Budowa dróg dla pieszych i rowerów w ciągu dróg i ulic powiatowych na terenie gminy Ropczyce Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
79.	Budowa chodników, dróg dla pieszych i rowerów na terenie Gminy Dębica Obszar Gminy Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
80.	Rozbudowa/przebudowa drogi powiatowej ul. Jana Pawła II poprzez budowę drogi dla rowerów, drogi dla pieszych oraz zatoki autobusowej Gmina Miasta Dębica, ul. Jana Pawła II			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
81.	Przebudowa ul. Krakowskiej budowa parkingu P+R Gmina Miasta Dębica, ul. Krakowska			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
82.	Budowa drogi gminnej łączki Kucharskie – Bokocie Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
83.	Przebudowa dróg gminnych w miejscowości Okonin i łączki Kucharskie Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
84.	Budowa drogi gminnej zlokalizowanej w sołectwie Gnojnica Dolna – Liu ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
85.	Budowa drogi gminnej Ropczyce Granice – Gnojnica ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
86.	Budowa drogi gminnej w miejscowości Niedźwiada ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
87.	Przebudowa drogi gminnej Lubzina – Brzezówka ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
88.	Budowa dróg gminnych na osiedlu Skorodeckiego w ○ Gmina Ropczyce Ropczycach			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
89.	Budowa dróg gminnych na osiedlu pod Pałacem w Ropczycach ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
90.	Przebudowa drogi gminnej Mała – Jamszcze ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Działanie	Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000	Różnorodność Biologiczna	Ludzie	Rośliny	Zwierzęta	Powietrze	Klimat	Klimat akustyczny	Wody (w tym JCW)	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zasoby naturalne	Zabytki i dobra materialne
91.	Budowa drogi gminnej przy ul. 3 Maja ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
92.	Budowa drogi gminnej - połączenie ul. Pułaskiego z ul. Mehoffera ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
93.	Przebudowa dróg gminnych ul. Zielona i ul. Strażacka w Ropczycach ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
94.	Przebudowa drogi gminnej Nr 107541 R Łączki Kucharskie - Ropczyce w m. Ropczyce i m. Okonin ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch		
95.	Budowa drogi gminnej w m. Niedźwiada i Łączki Kucharskie ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		
96.	Budowa drogi gminnej ul. Polna w Ropczycach ○ Gmina Ropczyce			B; S	B; Ch	B; Ch	B; Ch B; S	W; S	B; Ch B; S	B; Ch	B; S	B; Ch		

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 32 Opis oddziaływania kierunków działań przewidzianych do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Działanie	Oddziaływanie
• Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego. • Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych • Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu • Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie DROF • Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF • Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki pieszce). • Wprowadzenie wspólnego biletu – kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF. • Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej w Dębicy i Ropczycach. • Zakup co najmniej 50 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego. • 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	Zadania nie mają charakteru inwestycyjnego, dotyczą sfery społecznej i organizacyjnej, a w wyniku ich realizacji nie powstanie infrastruktura oddziałująca na analizowane komponenty środowiska. Realizacja zadań wpłynie pozytywnie na ludzi.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Działanie	Oddziaływanie
Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych	Realizacja zadania polegającego na tworzeniu wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy oraz wprowadzenie funkcji mieszkaniowej, usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych będzie miała miejsce na terenach już zurbanizowanych i będzie miała przeważająco korzystny wpływ na środowisko. Koncentracja zabudowy w sąsiedztwie transportu publicznego sprzyja ograniczeniu rozprzestrzeniania się zabudowy na tereny nieurbanizowane, co chroni cenne obszary przyrodnicze i rolne. Zwiększenie dostępności mieszkań, usług i miejsc pracy w otoczeniu węzłów komunikacyjnych przyczyni się do ograniczenia indywidualnego ruchu samochodowego i redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych, a także zmniejszy poziomu hałasu. Dodatkowo rozwój funkcji w bliskim sąsiedztwie komunikacji zbiorowej będzie sprzyjał upowszechnianiu proekologicznych form mobilności, takich jak transport publiczny, rowerowy i pieszy. Dodatkowe wprowadzanie zielonej infrastruktury oraz nowoczesnych rozwiązań urbanistycznych pozwoli na poprawę jakości przestrzeni publicznych i mikroklimatu, wspierając zrównoważony rozwój centrów oraz podnosząc komfort życia mieszkańców. Możliwe oddziaływania negatywne będą związane jedynie z etapem budowy ograniczać się będą do emisji hałasu zapylenia powietrza czy spływu spylonych materiałów budowlanych wraz z wodami opadowymi. Będą to jednak oddziaływania tymczasowe i krótkotrwałe i ustaną bezpośrednio po zakończeniu prac budowlanych.
Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Dębicy, Ropczyc i Żyrakowa	Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych w formie tzw. „ulic-ogrodów” i „woonerfów” oraz placów zabaw będzie miała miejsce na terenach już zurbanizowanych i będzie oddziaływać pozytywnie na środowisko oraz jakość przestrzeni miejskiej. Tworzenie stref sprzyjających ruchowi pieszemu i rowerowemu, z ograniczeniem intensywności ruchu samochodowego, przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin oraz obniżenia poziomu hałasu w obszarach zurbanizowanych. Wprowadzenie zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych i w przestrzeniach rekreacyjnych poprawi mikroklimat, wpłynie na retencję wód opadowych oraz zwiększy bioróżnorodność w obrębie miasta. Realizacja placów zabaw oraz przestrzeni rekreacyjnych stworzy bezpieczne, atrakcyjne miejsca integracji społecznej, wspierając aktywny tryb życia mieszkańców, szczególnie dzieci i rodzin. Działania te przyczynią się również do zwiększenia estetyki przestrzeni publicznych, podniesienia jakości życia i budowania zrównoważonego modelu rozwoju miasta. Możliwe oddziaływania negatywne będą związane jedynie z etapem budowy ograniczać się będą do emisji hałasu zapylenia powietrza czy spływu spylonych materiałów budowlanych wraz z wodami opadowymi. Będą to jednak oddziaływania tymczasowe i krótkotrwałe i ustaną bezpośrednio po zakończeniu prac budowlanych.
Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD.	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) będzie miała miejsce na terenach już zurbanizowanych i będzie oddziaływać korzystnie zarówno na środowisko społeczne, jak i przestrzeń miejską. Wprowadzenie rozwiązań takich jak progi zwalniające, wyniesione przejścia czy innych elementów uspokojenia ruchu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa dzieci i młodzieży, atakże zwiększy komfort poruszania się pieszych i rowerzystów. Ograniczenie prędkości pojazdów oraz preferencja dla ruchu niezmotoryzowanego sprzyja zmniejszeniu hałasu i emisji spalin w bezpośrednim otoczeniu placówek oświatowych, co pozytywnie wpływa na jakość powietrza. Działania te przyczynią się do tworzenia bezpieczniejszego, zdrowszego i bardziej przyjaznego środowiska dla uczniów, rodziców oraz całej lokalnej społeczności. Możliwe oddziaływania negatywne będą związane jedynie z etapem budowy ograniczać się będą do emisji hałasu zapylenia powietrza czy spływu spylonych materiałów budowlanych wraz z wodami opadowymi. Będą to jednak oddziaływania tymczasowe i krótkotrwałe i ustaną bezpośrednio po zakończeniu prac budowlanych.
Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej będzie miała miejsce na terenach już zurbanizowanych i będzie oddziaływać korzystnie na środowisko naturalne oraz jakość życia mieszkańców. Dostosowanie infrastruktury do sprawniejszego funkcjonowania komunikacji publicznej przyczyni się do zwiększenia jej atrakcyjności, a w konsekwencji do ograniczenia udziału transportu indywidualnego w podróżach miejskich. Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego oznaczać będzie redukcję emisji spalin, gazów cieplarnianych oraz hałasu. Równoczesne rozwijanie infrastruktury dla mobilności aktywnej – w szczególności chodników, tras rowerowych i bezpiecznych przejść – sprzyjać będzie upowszechnianiu zdrowych i proekologicznych form przemieszczania się, poprawiając jednocześnie dostępność przestrzeni publicznych. Wprowadzenie takich rozwiązań zwiększa funkcjonalność miasta, wspierając ochronę klimatu, poprawiając jakość powietrza oraz przyczyniając się do kształtowania zrównoważonego systemu transportowego.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Działanie	Oddziaływanie
Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości będzie miało pozytywny wpływ na środowisko oraz warunki życia mieszkańców. Ograniczenie przejazdu pojazdów ciężarowych i samochodów osobowych przez centralne obszary zabudowy przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin i pyłów, a także znacząco obniży poziom hałasu w przestrzeni publicznej. Dzięki temu poprawi się jakość powietrza oraz komfort życia w centrum, szczególnie w rejonach o wysokiej koncentracji zabudowy mieszkaniowej, usługowej i rekreacyjnej. Zmniejszenie natężenia ruchu pozwoli również na poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, a uwolnione przestrzenie będą mogły zostać lepiej wykorzystane dla funkcji społecznych i rekreacyjnych. Rozwiązanie to sprzyja także ochronie zabytków i historycznych układów urbanistycznych przed degradacją spowodowaną ruchem pojazdów ciężkich. Działanie stanowi zatem istotny element wspierający zrównoważony rozwój miejscowości, podnoszący ich atrakcyjność oraz jakość przestrzeni publicznych. Możliwe oddziaływania negatywne będą związane jedynie z etapem budowy ograniczać się będą do emisji hałasu zapylenia powietrza czy spływu spylonych materiałów budowlanych wraz z wodami opadowymi. Będą to jednak oddziaływania tymczasowe i krótkotrwałe i ustaną bezpośrednio po zakończeniu prac budowlanych.
- Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych - Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszorowerowych - Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania) - Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	Realizacja inwestycji będzie mieć pozytywny wpływ na ludzi poprzez zwiększenie bezpieczeństwa, poprawi bezpieczeństwo poruszania się po omawianym terenie. W trakcie wykonywania prac budowlanych i modernizacyjnych chodników może dojść do zniszczenia szaty roślinnej. Roboty powinny być tak zaplanowane, aby w jak największym stopniu ograniczyć wycinkę drzew i krzewów. Działania na rośliny i krajobraz będą krótkotrwałe i odwracalne. Podczas prowadzenia robót wystąpią negatywne oddziaływania na ludzi w postaci emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. W celu ograniczenia uciążliwości inwestycji mieszkańcy powinni być poinformowani o okresie, w jakim odbywać będą się prace, a te z kolei powinny być prowadzone w porze dziennej, gdy hałas jest mniej uciążliwy. Oddziaływania te ustaną jednak natychmiastowo wraz z zakończeniem prac. Wykonywane prace ziemne nie będą prowadziły do zmiany stosunków wodnych, nie będzie się także odbywała emisja zanieczyszczeń do wód. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi będzie związane z etapem budowy ze względu na wykonanie wykopów. Oddziaływanie negatywne związane będzie wyłącznie ze specyfiką prowadzonych prac budowlanych, jest ono bezpośrednie, chwilowe i krótkoterminowe, ustanie natychmiast po zaprzestaniu prac. Dodatkowo należy zaznaczyć, że dzięki wysokiemu zorganizowaniu tras, zostanie ograniczona tzw. dzika turystyka i w efekcie presja na najbardziej cenne i wrażliwe komponenty środowiska przyrodniczego, takie jak np. rzadkie siedliska przyrodnicze czy stanowiska zagrożonych gatunków zwierząt i roślin.
Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, w Dębicy, Ropczycach i Żyrakowie z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi.	Działania ukierunkowane są na rozwój transportu publicznego. Bardziej efektywna organizacja, a także budowa infrastruktury towarzyszącej przyczynią się w bezpośredni sposób do zmniejszenia i redukcji emisji CO₂ i NO_x oraz poprawy jakości powietrza i stanu zdrowia mieszkańców a także do redukcji hałasu. Ponadto zmniejszy się zapotrzebowanie na paliwa konwencjonalne. Możliwe negatywne oddziaływania może pojawić się wyłącznie na etapie realizacji inwestycji związanej z budową infrastruktury towarzyszącej. Pośrednio działanie te będzie mieć pozytywny wpływ na klimat akustyczny (spadek liczby samochodów uczestniczących w ruchu drogowym). Nowa infrastruktura wpisze się w krajobraz i będzie lokalizowana w obszarze już zurbanizowanym. Ww. działania nie będą mieć negatywnego wpływu na formy ochrony przyrody. Realizowane będą na terenach już zurbanizowanych. Głównym celem projektów jest poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych spowodowanych przez zwiększony ruch drogowy. Stworzenie infrastruktury umożliwi rozwój na rzecz zrównoważonej mobilności oraz ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza. Realizowane działania poprawią płynność ruchu i ograniczą negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne. Zadanie nie będzie miało wpływu na cele ochrony obszarów chronionych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Działanie	Oddziaływanie
• Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc • Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów autostrady A4 na terenie DROF. • Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	Budowę parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów autostrady A4, należy uznać za przedsięwzięcie wywierające w przeważającej mierze pozytywny wpływ na środowisko. Realizacja wpłynie pozytywnie nie tylko na mieszkańców centów urbanistycznych. Pozwoli również osobom spoza DROF na przesiadkę na komunikację miejską co nie tylko zmniejszy ruch kołowy w centrum, w tym zjawisko powstawania tzw. korków ulicznych oraz wynikającą z nich frustrację kierowców, ale także pozwoli na znaczne ograniczenie emisji spalin ze źródeł komunikacyjnych oraz w efekcie poprawę jakości powietrza. W trakcie wykonywania prac budowlanych i modernizacyjnych chodników może dojść do zniszczenia szaty roślinnej. Roboty powinny być tak zaplanowane, aby w jak największym stopniu ograniczyć wycinkę drzew i krzewów. Działania na rośliny i krajobraz będą krótkotrwałe i odwracalne. Podczas prowadzenia robót wystąpią negatywne oddziaływania na ludzi w postaci emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. W celu ograniczenia uciążliwości inwestycji mieszkańcy powinni być poinformowani o okresie, w jakim odbywać będą się prace, a te z kolei powinny być prowadzone w porze dziennej, gdy hałas jest mniej uciążliwy. Oddziaływania te ustaną jednak natychmiastowo wraz z zakończeniem prac. Wykonywane prace ziemne nie będą prowadziły do zmiany stosunków wodnych, nie będzie się także odbywała emisja zanieczyszczeń do wód. Oddziaływanie na powierzchnie ziemi będzie związane z etapem budowy ze względu na wykonanie wykopów. Oddziaływanie negatywne związane będzie wyłącznie ze specyfiką prowadzonych prac budowlanych, jest ono bezpośrednie, chwilowe i krótkoterminowe, ustanie natychmiast po zaprzestaniu prac Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych zadań, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach, których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 33 Opis oddziaływania zadań/projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Działanie	Oddziaływanie
• Ograniczenie niskiej emisji w Dębicy poprzez zakup nowoczesnych, elektrycznych autobusów ◦ Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2 • Zakup bezemisyjnego lub niskoemisyjnego taboru autobusowego - 12 szt. ◦ Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2 • Zakup i montaż biletomatów montowanych na przystankach ◦ Obszar Gmina Miasta Dębica • Zakup i montaż biletomatów montowanych na przystankach na terenie Gminy Dębica ◦ Obszar Gmina Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada • Zakup i wdrożenie rozwiązań cyfrowych w transporcie miejskim – informacja pasażerska, aplikacja ułatwiająca korzystanie z komunikacji zbiorowej (rozkład jazdy, połączenia, zakup biletów elektronicznych) ◦ Gmina Miasta Dębica, Dworzec Autobusowy, Dębica, ul. Słoneczna • Zakup i wdrożenie rozwiązań cyfrowych w transporcie miejskim – informacja pasażerska, aplikacja ułatwiająca korzystanie z komunikacji zbiorowej (rozkład jazdy, połączenia, zakup biletów elektronicznych) ◦ Gmina Ropczyce, Dworzec Autobusowy, Ropczyce ul. Zielona • Zakup i wdrożenie cyfrowych rozwiązań w transporcie zbiorowym (rozkład jazdy, planowanie i rozliczanie czasu pracy kierowców, rozliczanie zużycia energii elektrycznej ładowania autobusów. ◦ Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2 • Zakup i wdrożenie rozwiązań cyfrowych w transporcie zbiorowym na terenie Gminy Dębica – informacja pasażerska, aplikacja ułatwiająca korzystanie z komunikacji zbiorowej (rozkład jazdy, połączenia, zakup biletów elektronicznych) ◦ Obszar Gminy Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada	Zadania nie mają charakteru inwestycyjnego, dotyczą sfery społecznej i organizacyjnej oraz mają na celu podniesienie jakości świadczeń w ramach komunikacji zbiorowej, a w wyniku ich realizacji nie powstanie infrastruktura oddziałująca na analizowane komponenty środowiska. Realizacja zadań wpłynie pozytywnie na ludzi.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

- Rozbudowa drogi gminnej nr 105946R - ulicy Wilhelma Macha w Dębicy, na odcinku od km 0+000,00 do km 0+906,79
 - Gmina Miasta Dębica, ul. Wilhelma Macha
- Rozbudowa drogi gminnej - ulicy Leśnej w Dębicy,
 - Gmina Miasta Dębica, ul. Leśna
- Rozbudowa drogi ul. Leśnej
 - Gmina Miasta Dębica, ul. Leśnej
- Budowa drogi gminnej o długości 556,60 m wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Żyraków
 - Gmina Żyraków, Żyraków
- Budowa drogi gminnej na terenie miejscowości Bobrowa Wola, Korzeniów, Nagoszyn wraz z infrastrukturą techniczną o długości 1275 mb.
 - Gmina Żyraków, Bobrowa Wola, Korzeniów, Nagoszyn
- Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Straszęcin w km w 0+000,00 – 0+500,00
 - Gmina Żyraków, Straszęcin
- Budowa drogi gminnej w miejscowości Wola Żyrakowska pn. Dąbrowy o długości 900 m
 - Gmina Żyraków, Wola Żyrakowska
- Budowa drogi gminnej w miejscowości Żyraków - Wola Żyrakowska pn. Żwirownia - Autostrada o długości 740 m
 - Gmina Żyraków, Wola Żyrakowska, Żyraków
- Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 107561R Brzezówka – Zapłocie w miejscowości Brzezówka wraz z przebudową urządzeń obcych od km 0+014,88 do km 0+936,61”
 - Brzezówka, Gmina Ropczyce
- Budowa drogi gminnej w śladzie istniejącej drogi wewnętrznej na działce nr ewid. 1170 od km 0+000,00 do km około 0+416,40 oraz rozbudowa odcinka drogi gminnej nr 10753R położonej na działce o nr ewid. 1153/2 od km około 0+416,40 do km 436,20 w m. Ropczyce
 - Osiedle Brzyzna, Gmina Ropczyce
- Budowa drogi gminnej w miejscowości Brzeźnica - od drogi powiatowej nr 1287R do drogi serwisowej autostrady A4 - Etap-II
 - Gmina Dębica Brzeźnica
- Budowa parkingów P&R + B&R
 - Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna
- Budowa pętli autobusowej przy ul. 23-Sierpnia
 - Gmina Miasta Dębica, ul. 23-go Sierpnia
- Budowa pętli i zatok autobusowych na terenie Gminy Dębica
 - Obszar Gmina Dębica: Pętla - Latoszyn/Podgrodzie, zatoki – Budy Zastawie, Braciejowa, pogranicze gmin Dębica/Ropczyce - Głębikowa/Mała
- Budowa drogi gminnej w ramach zadania „Budowa dróg dojazdowych do terenów inwestycyjnych w Zawadzie” wraz z ciągami pieszo-rowerowymi i chodnikami
 - Gmina Dębica Zawada
- Budowa drogi gminnej wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Nagawczyna
 - Gmina Dębica Nagawczyna

Planowane inwestycje w zakresie budowy i rozbudowy dróg nie będzie powodowały znaczących, długotrwałych oddziaływań na środowisko. Potencjalne uciążliwości, takie jak emisja hałasu, pyłów czy spalin, będą miały charakter krótkoterminowy i ograniczą się wyłącznie na etapie realizacji inwestycji. Zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych oraz działań minimalizujących, w tym systemów odwodnienia i podczyszczania wód opadowych, a także nasadzeń kompensacyjnych, pozwoli na skuteczne ograniczenie możliwych oddziaływań. Realizacja inwestycji przyczyni się natomiast do poprawy dostępności komunikacyjnej obszaru, usprawnienia transportu oraz zmniejszenia natężenia ruchu na drogach lokalnych. Nowa infrastruktura drogowa wpłynie korzystnie na rozwój społeczno-gospodarczy regionu, podnosząc komfort i bezpieczeństwo użytkowników, przy jednoczesnym zachowaniu równowagi w zakresie ochrony środowiska. Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych inwestycji, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie będzie kwalifikować się do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Budowa drogi gminnej Łączki Kucharskie – Bokocie<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa drogi gminnej zlokalizowanej w sołectwie Gnojnica Dolna – Liu<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa drogi gminnej Ropczyce Granice – Gnojnica<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa drogi gminnej w miejscowości Niedźwiada Gmina Ropczyce<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa dróg gminnych na osiedlu Skorodeckiego w Ropczycach<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa dróg gminnych na osiedlu pod Pałacem w Ropczycach<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa drogi gminnej przy ul. 3 Maja<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa drogi gminnej - połączenie ul. Pułaskiego z ul. Mehoffera<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa drogi gminnej w m. Niedźwiada i Łączki Kucharskie<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce• Budowa drogi gminnej ul. Polna w Ropczycach<ul style="list-style-type: none">○ Gmina Ropczyce | |
|---|--|

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

• Rewitalizacja osiedla Słonecznego w Dębicy – Etap I, obejmuje dwa zadania: 1. Przebudowę ul. Brzegowej; 2. Rewitalizację Parku Słonecznego. ○ Gmina Miasta Dębica, Osiedle Słoneczne • Modernizacja drogi gminnej - ul. Akademickiej w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Akademicka • Przebudowa drogi gminnej - ulicy Słonecznej w Dębicy, ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna • Remont publicznej drogi gminnej nr 105917R – ul. Sobieskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Sobieskiego • Przebudowa odcinka drogi gminnej nr 105838R – ulica Skowronków w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Skowronków • Przebudowa drogi gminnej– ulica Grunwaldzka w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Grunwaldzka • Przebudowa drogi gminnej– ulica Spacerowa w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Spacerowa • Przebudowa drogi gminnej– ulica Edmunda Bojanowskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Edmunda Bojanowskiego • Przebudowa drogi gminnej– ulica Jana Kochanowskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Jana Kochanowskiego • Przebudowa drogi gminnej– ulica Transportowców w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Transportowców • Przebudowa drogi gminnej– ulica Józefa Wyrobka w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Józefa Wyrobka • Przebudowa drogi gminnej– ulica Lucjana Rydla w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Lucjana Rydla • Przebudowa drogi gminnej– ulica Marii Skłodowskiej-Curie w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Skłodowskiej-Curie • Przebudowa drogi gminnej– ulica Stanisława Wyspiańskiego w Dębicy ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Stanisława Wyspiańskiego • Przebudowa ul. Starzyńskiego poprzez budowę drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Starzyńskiego • Budowa ścieżki rowerowej na nasypie dawnej kolejki wąskotorowej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Gajowa • Przebudowa ul. Starzyńskiego poprzez budowę drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Starzyńskiego • Budowa ścieżki rowerowej na nasypie dawnej kolejki wąskotorowej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Gajowa • Przebudowa ul. Północnej poprzez budowę drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Północna • Przebudowa ścieżki rowerowej na wale przeciwpowodziowym wzdłuż ul. Jana Pawła II	Oddziaływanie na środowisko w przypadku modernizacji i przebudowy dróg należy uznać za mało inwazyjne pod względem wpływu na środowisko przyrodnicze i jego komponenty, ponieważ przedsięwzięcia realizowane będą na terenach już wcześniej zagospodarowanych i przekształconych, w granicach istniejących pasów drogowych. Prace budowlane mogą powodować jedynie czasowe i lokalne zwiększenie emisji hałasu oraz spalin, jednak będą one miały charakter przejściowy i nie wpłyną w sposób trwały na stan środowiska. Modernizacja przyniesie natomiast wyraźne korzyści środowiskowe i społeczne. Wymiana nawierzchni ograniczy zjawisko pylenia i przyczyni się do poprawy jakości powietrza, a zastosowanie nowoczesnych systemów odwodnienia pozwoli na skuteczniejsze gospodarowanie wodami opadowymi. Dodatkowo wdrożenie rozwiązań takich jak cicha nawierzchnia przyczyni się do redukcji uciążliwości związanych z ruchem drogowym. Inwestycja wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo i płynność ruchu, co w dłuższej perspektywie ograniczy emisję zanieczyszczeń generowanych przez pojazdy. Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych inwestycji, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach, których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie będzie kwalifikować się do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.
---	--

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

○ Gmina Miasta Dębica, ul. Jana Pawła II • Przebudowa ul. Słonecznej poprzez budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Słonecznej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna • Przebudowa ul. Brzegowej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Brzegowej • Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Żyraków ○ Gmina Żyraków, Bobrowa, Bobrowa Wola, Góra Motyczna, Korzeniów, Nagoszyn, Mokre, Straszęcin, Wola Wielka, Wiewiórka, Wola Żyrakowska, Zawierzbie, Żyraków • Przebudowa drogi gminnej w km 0+000,00 - 0+682,00 wraz z remontem mostu w miejscowości Straszęcin ○ Gmina Żyraków, Straszęcin • Przebudowa ulic na terenie Osiedla Śródmieście ○ Osiedle Śródmieście, Gmina Ropczyce • Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Dębica ○ Część 1: Rozbudowa drogi w m. Zawada • Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Dębica ○ Część 2: Rozbudowa drogi w m. Brzeźnica • Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Dębica ○ Część 3: Przebudowa dróg w m. Braciejowa, Brzeźnica, Głębikowa, Gumniska, Latoszyn, Paszczyna • Poprawa infrastruktury drogowej na terenie Gminy Dębica ○ Obszar Gminy Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głębikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada • Utwardzenie placu postojowego dla autobusów MKS ○ Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2 • Przebudowa ul. Krakowskiej budowa parkingu P+R ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Krakowska • Przebudowa dróg gminnych w miejscowości Okonin i Łączki Kucharskie ○ Gmina Ropczyce • Przebudowa dróg gminnych ul. Zielona i ul. Strażacka w Ropczycach ○ Gmina Ropczyce • Przebudowa drogi gminnej Nr 107541 R Łączki Kucharskie - Ropczyce w m. Ropczyce i m. Okonin ○ Gmina Ropczyce	
---	--

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

- Fizyczna odnowa przestrzeni publicznej w Dębicy - odnowa przestrzeni publicznej Rynku miejskiego w Dębicy - Gmina Miasta Dębica Rynek - Budowa wiaty przystankowej nad częścią centrum przesiadkowego dotyczącego jednego peronu dla oczekujących/wsiadających do autobusów. - Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna - Budowa zielonych wiat przystankowych w przestrzeni miejskiej - Obszar Gmina Miasta Dębica - Wiaty przystankowe przy nowych liniach - Obszar Gmina Żyraków, Straszęcin - Wiaty przystankowe przy nowych liniach - Obszar Gmina Ropczyce - Wymiana oświetlenia zewnętrznego na placu postojowym autobusów MKS - Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2 - Budowa wiat przystankowych na terenie Gminy Dębica - Obszar Gmina Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada	Zadania będą realizowane w obrębie istniejącej już infrastruktury w obszarze zurbanizowanym. Na etapie realizacji mogą wystąpić okresowe uciążliwości związane z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, a także zanieczyszczeniem wód powstałym na skutek spływu wód opadowych wraz ze spylonymi materiałami budowlanymi. Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą jednak występowały żadne negatywnie oddziaływania na środowisko przyrodnicze i jego poszczególne komponenty. Wszystkie inwestycje wpłyną korzystnie na ludzi poprzez podniesienie bezpieczeństwa i komfortu korzystania z transportu zbiorowego, ograniczającego udział transportu indywidualnego, zmniejszając tym samym emisję zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych.
- Przebudowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Drogowców - Gmina Miasta Dębica, ul. Drogowców - Przebudowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Sandomierskiej - Gmina Miasta Dębica, ul. Sandomierskiej - Budowa trasy rowerowej dookoła Gminy Żyraków - odc. 1 - Gmina Żyraków odcinek Zawierzbie Bobrowa - Budowa trasy rowerowej dookoła Gminy Żyraków – Pozostałe odcinki - Gmina Żyraków - Budowa ścieżki rowerowej wraz z odwodnieniem i oświetleniem w ramach zadania: „Rozbudowa i przebudowa odcinka drogi gminnej nr 107549R ul. Skorodeckiego w Ropczycach wraz z infrastrukturą towarzyszącą.” - Ul. Skorodeckiego w Ropczycach - Ciąg pieszo-rowerowy na drodze powiatowej od mostu Brzeźnica do drogi wojewódzkiej - Gmina Dębica Brzeźnica - Ciąg pieszo-rowerowy od drogi wojewódzkiej do strefy w Pustkowie-Strachowie - Gmina Dębica Pustków - Budowa ciągów pieszo-rowerowych na terenie Gminy Dębica wraz z infrastrukturą towarzyszącą - Obszar Gminy Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada - Budowa dróg dla pieszych i rowerów w ciągu dróg i ulic powiatowych na terenie gminy Ropczyce - Gmina Ropczyce - Budowa chodników, dróg dla pieszych i rowerów na terenie Gminy Dębica	Realizacja inwestycji będzie mieć pozytywny wpływ na ludzi poprzez zwiększenie bezpieczeństwa, poprawi bezpieczeństwo poruszania się po omawianym terenie. W trakcie wykonywania prac budowlanych i modernizacyjnych chodników może dojść do zniszczenia szaty roślinnej. Roboty powinny być tak zaplanowane, aby w jak największym stopniu ograniczyć wycinkę drzew i krzewów. Działania na rośliny i krajobraz będą krótkotrwałe i odwracalne. Podczas prowadzenia robót wystąpią negatywne oddziaływania na ludzi w postaci emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. W celu ograniczenia uciążliwości inwestycji mieszkańcy powinni być poinformowani o okresie, w jakim odbywać będą się prace, a te z kolei powinny być prowadzone w porze dziennej, gdy hałas jest mniej uciążliwy. Oddziaływania te ustaną jednak natychmiastowo wraz z zakończeniem prac. Wykonywane prace ziemne nie będą prowadziły do zmiany stosunków wodnych, nie będzie się także odbywała emisja zanieczyszczeń do wód. Oddziaływanie na powierzchnie ziemi będzie związane z etapem budowy ze względu na wykonanie wykopów. Oddziaływanie negatywne związane będzie wyłącznie ze specyfiką prowadzonych prac budowlanych, jest ono bezpośrednie, chwilowe i krótkoterminowe, ustanie natychmiast po zaprzestaniu prac. Dodatkowo należy zaznaczyć, że dzięki wysokiemu zorganizowaniu tras, zostanie ograniczona tzw. dzika turystyka i w efekcie presja na najbardziej cenne i wrażliwe komponenty środowiska przyrodniczego, takie jak np. rzadkie siedliska przyrodnicze czy stanowiska zagrożonych gatunków zwierząt i roślin.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

○ Obszar Gminy Dębica: Braciejowa, Brzeźnica, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada • Rozbudowa drogi powiatowej ul. 1 Maja poprzez budowę drogi dla rowerów, drogi dla pieszych oraz zatoki autobusowej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. 1-go Maja • Rozbudowa/przebudowa drogi powiatowej ul. Jana Pawła II poprzez budowę drogi dla rowerów, drogi dla pieszych oraz zatoki autobusowej ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Jana Pawła II	
• Budowa zapleczy socjalnych dla kierowców na końcówkach linii komunikacyjnych (kontenerowych) ○ Obszar Gmina Miasta Dębica • Budowa zapleczy socjalnych dla kierowców na końcówkach linii komunikacyjnych (kontenerowych) ○ Gmina Dębica ○ Budy Zastawie ○ Braciejowa ○ pogranicze gmin Dębica/Ropczyce (Głobikowa/Mała) • Budowa zapleczy socjalnych dla kierowców na końcówkach linii komunikacyjnych (kontenerowych) ○ Obszar Gmina Żyraków, Straszęcin • Przebudowa warsztatu napraw i obsługi autobusów ○ Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2 • Modernizacja myjni autobusów w MKS ○ Gmina Miasta Dębica, Miejska Komunikacja Samochodowa, Dębica, ul. Sandomierska 2	Zadania będą realizowane na terenie zurbanizowanym w obrębie istniejącej infrastruktury, w związku z tym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze oraz komponenty. W przypadku prac zewnętrznych na budynkach należy zwrócić szczególną uwagę na występowanie miejsc lęgowych jerzyków zwyczajnych (<i>Apus apus</i>) oraz wróbli (<i>Passer domesticus</i>) (objętych ścisłą ochroną gatunkową). W przypadku stwierdzenia stanowisk nietoperzy, należy prowadzić prace poza sezonem hibernacji (listopad – marzec). W przypadku stwierdzenia występowania miejsc lęgowych ptaków należy powstrzymać się od prowadzenia prac w sezonie lęgowym (od marca do sierpnia), aby nie doprowadzić do zniszczenia gniazd. Istotne jest również zamknięcie otwartych stropodachów ocieplonych materiałem sypkim i umieszczenie budek lęgowych w obrębie budynków. W obrębie obiektów, w których stwierdzono występowanie jerzyków konieczne jest wieszanie budek (skrzynek) lęgowych o specjalnej konstrukcji. Warto nadmienić, że prace prowadzone na budynkach, na których stwierdzono gniazdowanie jerzyków zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z 16 kwietnia 2004 r. wymagają zgody Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z ww. ustawą obowiązuje zakaz niszczenia siedlisk i ostoj ptaków chronionych, w związku z tym każdy przypadek podjęcia prac skutkujących ograniczeniem dostępu jerzyków do miejsc ich regularnego występowania i rozrodu należy kwalifikować, jako niszczenie miejsc lęgowych i schronień tego gatunku. Oznacza to, że prace tego rodzaju mogą być prowadzone wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia RDOŚ na odstępstwo od zakazu niszczenia siedlisk i ostoj ptaków. Zadania wpłyną pozytywnie na ludzi poprzez poszerzenie działalności obiektów. Działanie ma na celu zapewnianie coraz większego standardu oraz podniesienie efektywności świadczeń. Zadanie nie będzie wpływało negatywnie na ustanowione cele ochrony pomników przyrody.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

• Utworzenie dworca na potrzeby podróżujących wraz z niezbędną infrastrukturą i wyposażeniem ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna • Budowa dworca przesiadkowego w Ropczycach ○ Gmina Ropczyce, Dworzec Autobusowy, Ropczyce ul. Zielona	Działania ukierunkowane są na rozwój transportu publicznego. Bardziej efektywna organizacja, a także budowa infrastruktury towarzyszącej przyczynią się w bezpośredni sposób do zmniejszenia i redukcji emisji CO₂ i NO_x oraz poprawy jakości powietrza i stanu zdrowia mieszkańców a także do redukcji hałasu. Ponadto zmniejszy się zapotrzebowanie na paliwa konwencjonalne. Możliwe negatywne oddziaływania może pojawić się wyłącznie na etapie realizacji inwestycji związanej z budową infrastruktury towarzyszącej. Pośrednio działanie te będzie mieć pozytywny wpływ na klimat akustyczny (spadek liczby samochodów uczestniczących w ruchu drogowym). Nowa infrastruktura wpisze się w krajobraz i będzie lokalizowana w obszarze już zurbanizowanym. Ww. działania nie będą mieć negatywnego wpływu na formy ochrony przyrody. Realizowane będą na terenach już zurbanizowanych. Głównym celem projektów jest poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych spowodowanych przez zwiększony ruch drogowy. Stworzenie infrastruktury umożliwi rozwój na rzecz zrównoważonej mobilności oraz ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza. Realizowane działania poprawią płynność ruchu i ograniczą negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne. Zadanie nie będzie miało wpływu na cele ochrony obszarów chronionych.
• Budowa Infrastruktury paliw alternatywnych (tym ogólnodostępnych stacji ładowania) ○ Gmina Miasta Dębica, ul. Słoneczna	Realizacja inwestycji polegającej na budowie infrastruktury paliw alternatywnych, w tym ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych, nie będzie powodowała istotnych negatywnych oddziaływań na środowisko. Roboty budowlano-montażowe mają charakter lokalny, ograniczony do niewielkich powierzchni działek i będą generowały jedynie krótkotrwałe uciążliwości w postaci hałasu oraz emisji spalin i pyłów związanych z pracą sprzętu. Oddziaływania te ustąpią niezwłocznie po zakończeniu prac. Długofalowe efekty przedsięwzięcia należy ocenić jako korzystne. Funkcjonowanie stacji ładowania przyczyni się do ograniczenia emisji spalin komunikacyjnych poprzez zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, co bezpośrednio wpłynie na poprawę jakości powietrza i redukcję emisji gazów cieplarnianych. Ponadto rozwój infrastruktury paliw alternatywnych sprzyja realizacji celów polityki klimatycznej i energetycznej, wspierając transformację w kierunku zrównoważonego transportu.

9. Przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko

Przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określone zostały w §2 i §3 ust 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.).

Inwestycje traktowane jako mogące zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko mogą być realizowane w ramach działań z zakresu:

- 1) budowy/rozbudowy infrastruktury drogowej;
- 2) budowy/rozbudowy infrastruktury wodno-kanalizacyjnej oraz towarzyszącej;
- 3) ochrony przeciwpowodziowej;
- 4) uzbrojenia terenów.

Warto podkreślić, że na wykonawcach poszczególnych inwestycji, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach, których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności.

W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko. W konsekwencji realizacja powyższych przedsięwzięć skutkować będzie poprawą stanu środowiska na danym terenie. Ponadto ich realizacja:

- posiada związek z rozwiązywaniem problemów ochrony środowiska na terenie DROF;
- służy wspieraniu zrównoważonego rozwoju;
- służy wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego nie stanowi opracowania planistycznego, a jedynie dokument strategiczny. W związku z tym na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie dokładnych lokalizacji przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w ramach ww. dokumentu. Niemniej jednak Plan zakłada ich orientacyjne położenie, które zostało zilustrowane na poniższym rysunku. Należy zaznaczyć, że ich realizacja będzie zgodna z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego, a w przypadku inwestycji mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko poprzedzona zostanie procedurami, celem uzyskania stosownych decyzji i zgód środowiskowych. Niemniej jednak w niniejszym rozdziale przeprowadzono prognozę oddziaływania tych przedsięwzięć na formy ochrony przyrody i poszczególne elementy środowiska.

9.1. Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Na terenie DROF występują następujące formy ochrony przyrody:²²

- Obszar Natura 2000 Las nad Braciejową
- Obszar Natura 2000 Dolna Wisłoka z Dopływami
- Przecławski Obszar Chronionego Krajobrazu
- Jastrząbsko-Żdżarski (woj. Podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu
- Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego
- Rezerwat przyrody Szwajcaria Ropczycka
- 40 pomników przyrody.

Kształtowanie zagospodarowania terenów w obszarach chronionych odbywa się w dostosowaniu do przedmiotu ochrony oraz zgodnie z przepisami w zakresie ochrony przyrody oraz dokumentami nadrzędnymi.

Na etapie oceny ogólnego dokumentu nie jest możliwe dokonanie oceny poszczególnych elementów, na które mogą mieć wpływ inwestycje realizowane w wyznaczonych strefach. W prognozie wskazano jedynie możliwość oddziaływania, które powinno być określone szczegółowo oraz być przedmiotem odpowiednich uzgodnień i decyzji administracyjnych na etapie przygotowania poszczególnych inwestycji. Potencjalne negatywne oddziaływania mogą zostać zminimalizowane poprzez uwzględnione potrzeby przedmiotów ochrony oraz wdrożone działania minimalizujące.

Ogólne zapisy Planu wpłyną pozytywnie na obiekty prawnie chronione na terenie DROF. Plan nie zawiera propozycji działań, które byłyby sprzeczne lub zagrażające tym obszarom. Dla działań w odniesieniu do gatunków objętych ochroną prawną, przed przystąpieniem do prac, konieczne jest uzyskanie odrębnego zezwolenia w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2024 poz. 1478 z późn. zm.) Działania inwestycyjne prowadzone na terenach objętych formami ochrony przyrody muszą być tak prowadzone, aby nie naruszać przedmiotu ich ochrony oraz nie wpływać znacząco negatywnie na integralność tych obszarów, nie powodować przerwania integralności, ciągłości siedlisk, nie wprowadzać barier. Wszystkie plany i inwestycje, które nie będą wywierały istotnie negatywnego wpływu na obszary chronione, są dopuszczalne. Każde działanie, które powodowałoby znaczący negatywny wpływ musi uwzględniać konieczność przeprowadzenia działań mających zminimalizować to oddziaływanie.

Przedstawione przedsięwzięcia w głównej mierze realizowane będą poza obszarami chronionymi, w obrębie już istniejących obiektów infrastrukturalnych i budowlanych, w obszarach zabudowanych, o określonej antropopresji i ograniczonych zasobach przyrodniczych, w związku z czym ich potencjalny wpływ na obszary chronione, będzie znacząco ograniczony. W przypadku przedstawionych przedsięwzięć główne oddziaływania na środowisko przyrodnicze, rozumiane w tym przypadku jako świat roślin i zwierząt, związane będą z prowadzeniem prac remontowo-budowlanych, powodujących przede wszystkim emisję zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska oraz z obecnością nadmiernej ilości ludzi i sprzętu budowlanego. Oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały i przemijający, nie powodujący trwałych zmian w ekosystemach przyrodniczych. W przypadku powyższych przedsięwzięć nie przewiduje się znaczącego powiększania obszarów trwale

²² źródło: <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP> [dostęp: 23.08.2025 r.].

zabudowanych, co chroni środowisko przed znaczącą utratą nowych powierzchni biologicznie czynnych.

Realizacja założeń projektu Planu może wiązać się z wystąpieniem negatywnych oddziaływań, jednak będą one miały przeważnie charakter krótkoterminowy i chwilowy. Oddziaływania te będą polegały na emisji hałasu i spalin w związku z realizacją prac budowlanych, zagrożeniu zniszczenia lub zamurowywania siedlisk ptaków podczas termomodernizacji budynków, ograniczeniu powierzchni gleb w związku z prowadzeniem prac budowlanych, usuwaniu drzew i krzewów podczas realizacji inwestycji, płoszeniu zwierząt w trakcie wykonywania prac.

Działania z zakresu modernizacji budynków, mogą potencjalnie stanowić zagrożenie dla chronionych gatunków ptaków i nietoperzy. Dlatego przy tego typu pracach szczególną uwagę należy zwrócić na występowanie miejsc lęgowych jerzyków zwyczajnych (*Apus apus*) oraz wróbli (*Passer domesticus*) (objętych ścisłą ochroną gatunkową). W przypadku stwierdzenia stanowisk nietoperzy, należy prowadzić prace poza sezonem hibernacji (listopad – marzec). W przypadku stwierdzenia występowania miejsc lęgowych ptaków należy powstrzymać się od prowadzenia prac w sezonie lęgowym (od marca do sierpnia), aby nie doprowadzić do zniszczenia gniazd. Istotne jest również zamknięcie otwartych stropodachów ocieplonych materiałem sypkim i umieszczenie budek lęgowych w obrębie budynków. W obrębie obiektów, w których stwierdzono występowanie jerzyków konieczne jest wieszanie budek (skrzynek) lęgowych o specjalnej konstrukcji. Warto nadmienić, że prace prowadzone na budynkach, na których stwierdzono gniazdowanie jerzyków zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z 16 kwietnia 2004 r. wymagają zgody Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zgodnie z ww. ustawą obowiązuje zakaz niszczenia siedlisk i ostoi ptaków chronionych, w związku z tym każdy przypadek podjęcia prac skutkujących ograniczeniem dostępu jerzyków do miejsc ich regularnego występowania i rozrodu należy kwalifikować, jako niszczenie miejsc lęgowych i schronień tego gatunku. Oznacza to, że prace tego rodzaju mogą być prowadzone wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia RDOŚ na odstępstwo od zakazu niszczenia siedlisk i ostoi ptaków. Planowane działanie może być realizowane przy zachowaniu przepisów odrębnych odnoszących się do ochrony środowiska i przyrody.

Projekt Planu nie wskazuje dokładnych lokalizacji większości działań, w związku z powyższym analizę można przeprowadzić w oparciu o ogólne założenia. Należy pamiętać, że jeśli dojdzie do realizacji przedsięwzięć o określonym negatywnym znaczącym oddziaływaniu na środowisko, będą one poddane także odpowiedniej procedurze oceny oddziaływania oraz będą zgodne z aktami prawa miejscowego. Ponadto, zadania będą prowadzone mając na uwadze zasadę zrównoważonego rozwoju, w tym konieczność utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska.

Oddziaływanie na obszary NATURA 2000

Zgodnie z ustawą z dn. 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2024 poz. 1478 z późn. zm.) zabrania się, z zastrzeżeniem art. 34, podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami. W obszarach Natura 2000 nie wprowadza się zakazów za pomocą aktów prawnych jak dla pozostałych obszarowych form ochrony przyrody, a ograniczenia realizacji

pewnych inwestycji wynikają z zagrożeń i presji związanych z poszczególnymi przedmiotami ochrony oraz celów ochrony określonych dla każdego obszaru indywidualnie.

Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych zadań, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

Obszar NATURA 2000 Las nad Braciejową

Plany zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000:

- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 19 grudnia 2023 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Las nad Braciejową PLH180023.

Wskazane w Planie planowane inwestycje mogą być częściowo realizowane w granicach obszaru NATURA 2000 Las nad Braciejową lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie jednak nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 34. Cele zadań ochronnych obszaru Natura 2000 Las nad Braciejową.

Przedmiot ochrony	Cel ochrony	Potencjalne oddziaływanie
6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywne (<i>Arrhenatherion elatioris</i>)	Utrzymanie wskaźnika <i>Powierzchnia siedliska</i> na poziomie oceny FV. Utrzymanie powierzchni siedliska (min. 0,43 ha) z uwzględnieniem naturalnych procesów.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Obce gatunki inwazyjne</i> na poziomie oceny FV. Brak lub pojedyncze osobniki gatunków o niskim stopniu inwazyjności, tj. niezagrożające różnorodności biologicznej.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Wojłok (martwa materia organiczna)</i> na poziomie oceny U1. 2-5 cm.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
9110 Kwaśne buczyny (<i>Luzulo-Fagion</i>)	Utrzymanie wskaźnika <i>Powierzchnia siedliska</i> na poziomie oceny FV. Utrzymanie powierzchni siedliska (min. 38,36 ha) z uwzględnieniem naturalnych procesów.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Charakterystyczna kombinacja florystyczna</i> na poziomie oceny FV. Typowa, właściwa dla siedliska przyrodniczego (z uwzględnieniem specyfiki regionalnej i zróżnicowania fitosocjologicznego).	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Skład drzewostanu</i> na poziomie oceny FV. Drzewostan jedno- lub wielogatunkowy z dominującym udziałem buka (zwykle więcej niż 50%), bez gatunków obcych ekologicznie i/lub geograficznie	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Inwazyjne gatunki obce</i> w podszycie i runie na poziomie oceny FV. Brak gatunków obcych o charakterze inwazyjnym.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Ekspansywne gatunki rodzime</i> w runie na poziomie oceny FV. Brak gatunków ekspansywnych lub pojedyncze okazy gatunków nitrofilnych w runie	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Naturalne odnowienie drzewostanu</i> na poziomie oceny FV. Obecne, wypełniające dogodnie do odnowienia miejsca, w szczególności naturalne luki i prześwietlenia, o składzie odpowiadającym składowi drzewostanu; przy rębniach niewymagające uzupełniania odnowieniem sztucznym	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Gatunki obce</i> w drzewostanie na poziomie oceny FV. Poniżej 5% udziału powierzchniowego tj. najwyżej miejscami lub pojedynczo i nie odnawiające się	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika <i>Inne zniekształcenia</i> , w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskiwaniem drewna na poziomie co najmniej oceny U1. Notowane sporadycznie	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalnych (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	Nie określa się. Brak występowania siedliska przyrodniczego w obszarze objętym planem	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Przedmiot ochrony	Cel ochrony	Potencjalne oddziaływanie
6199 Krasopani hera <i>Euplagia quadripunctaria</i>	Utrzymanie co najmniej 6 stanowisk gatunku w obszarze.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie liczebności populacji gatunku na poziomie oceny FV co najmniej na 6 stanowiskach w obszarze. Podczas co najmniej 3 kontroli zaobserwowano każdorazowo co najmniej 2 osobniki lub podczas co najmniej 2 kontroli obserwowano każdorazowo nie mniej niż 5 osobników.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika Jakość siedliska na poziomie oceny FV co najmniej na 5 stanowiskach w obszarze. Występowanie co najmniej kilkudziesięciu kęp sadźca w odległości nie większej niż kilka metrów jedna od drugiej.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska

**FV (stan właściwy), U1 (niezadowalający), U2 (zły) – symbole oceny parametrów stanu ochrony siedliska przyrodniczego lub gatunku (rozporządzenie Ministra Środowiska z 17 lutego 2010 r. w sprawie sporządzania projektu planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 – Dz. U. Nr 34, poz. 186, z 2012 r. poz. 506 oraz z 2017 r. poz. 2310).*

źródło: Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 19 grudnia 2023 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Las nad Braciejową PLB180023

Niektóre z kierunków działań zaplanowanych do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, mogą potencjalnie wpływać na realizację celów zadań ochronnych omawianego obszaru Natura 2000, jednak należy zaznaczyć, że na obecnym etapie, wyznaczającym jedynie ogólne ramy planowanych inwestycji, nie jest możliwe określenie stopnia ich ingerencji w środowisko. Przy określaniu lokalizacji inwestycji uwzględnione zostaną uwarunkowania siedliskowe, a przed przystąpieniem do ich realizacji podjęte zostaną odpowiednie analizy, celem ograniczenia negatywnego oddziaływania.

Budowa ścieżek rowerowych i pieszych wiązać się może z lokalnym przekształceniem powierzchni terenu, jednak ich skala będzie ograniczona, a charakter inwestycji – liniowy i niskonakładowy – minimalizujący negatywny wpływ na środowisko. Realizacja inwestycji przyczyni się do uporządkowania ruchu turystycznego na terenie DROF, co pozwoli na zmniejszenia presji na najbardziej wrażliwe przyrodniczo obszary. Ścieżki rowerowe, przy właściwym zaplanowaniu, mogą stanowić element edukacyjny i rekreacyjny, wspierający cele ochrony przyrody oraz promujący formy turystyki przyjaznej środowisku. W związku z powyższym uznaje się, że inwestycja – przy zachowaniu zasad ochrony przyrody i zastosowaniu działań minimalizujących – nie będzie powodować istotnego negatywnego oddziaływania na obszarze NATURA 2000.

W obrębie obszaru Natura 2000 Las nad Braciejową możliwa jest realizacja zadań związanych z modernizacją układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej. Zakłada się, że wskazane zadania polegać będą głównie na modernizacji oraz częściowej budowie dróg w granicach istniejących pasów. Oznacza to, że większość prac będzie prowadzona na terenach już przekształconych, wykorzystywanych dotychczas pod infrastrukturę komunikacyjną, a więc bez konieczności zajmowania nowego terenu. Zakres inwestycji obejmuje m.in. wzmocnienie nawierzchni, poprawę odwodnienia, przebudowę zjazdów, chodników i poboczy, a także dostosowanie geometrii drogi do obowiązujących standardów bezpieczeństwa. Prace te nie będą wiązać się z istotną ingerencją w środowisko przyrodnicze, a ewentualne zmiany w terenie będą ograniczone do minimum. Należy zaznaczyć, że realizacja zadania uwzględniąc będzie lokalizację gatunków i siedlisk stanowiących przedmioty ochrony obszaru i nie będzie wpływać na realizację planu zadań ochronnych. Ze względu na lokalizację inwestycji oraz jej zakres, ryzyko oddziaływań na różnorodność biologiczną, jakość wód czy powietrza jest niewielkie i ma charakter krótkotrwały oraz lokalny – ograniczający się do realizacji. Po zakończeniu prac modernizacyjnych inwestycja przyczyni się do poprawy warunków ruchu drogowego, co może pośrednio wpłynąć na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu poprzez usprawnienie przepustowości i płynności ruchu. Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych zadań, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

- w działanie wpisują się przewidziane do realizacji zadania inwestycyjne polegające na rozbudowie drogi gminnej nr 105946R - ulicy Wilhelma Macha w Dębicy, na odcinku od km 0+000,00 do km 0+906,79 oraz budowa pętli i zatok autobusowych na terenie Gminy Dębica.

Zadania te mogą być realizowane na terenie Obszaru Natura 2000, jednak ich oddziaływanie jak zaznaczono powyżej nie będzie znacząco negatywne dla ww. formy ochrony przyrody.

Planowane przedsięwzięcie, polegające na budowie parkingów nie będzie wywierać negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Zlokalizowane będą poza granicami obszarów, a charakter przedsięwzięcia nie będzie generować oddziaływań mogących rozprzestrzeniać się na tereny chronione ani tym bardziej przedmioty ich ochrony. W fazie budowy potencjalne uciążliwości środowiskowe, takie jak emisja hałasu, pyłów i spalin czy czasowe przekształcenie powierzchni ziemi, będą miały charakter wyłącznie lokalny, krótkotrwały i odwracalny, nie będą wpływać na integralność i spójność sieci Natura 2000. W fazie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie generowało zagrożeń środowiskowych, a jego funkcjonowanie należy ocenić jako zgodne z zasadą zrównoważonego transportu. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast dzięki korzystaniu z parkingów przesiadkowych przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu komunikacyjnego, co pośrednio wspiera realizację celów ochrony środowiska naturalnego. Inwestycja nie spowoduje fragmentacji siedlisk, nie wpłynie na ciągłość korytarzy ekologicznych ani na procesy hydrologiczne istotne dla utrzymania właściwego stanu ochrony gatunków i siedlisk będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Las nad Braciejową.

Realizacja przedsięwzięć polegających na tworzeniu wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzanie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych, a także budowę wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych w Dębicy, Ropczycach i Żyrakowie, z integracją transportu zbiorowego, rowerowego oraz miejscami parkingowymi, nie będzie wywierać negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000. Wszystkie planowane inwestycje będą realizowane w terenach już zurbanizowanych, w obrębie istniejącej infrastruktury miejskiej i komunikacyjnej. W związku z tym przedsięwzięcia nie spowodują zajęcia nowych powierzchni przyrodniczo cennych ani fragmentacji siedlisk naturalnych. W fazie budowy możliwe będą wyłącznie krótkotrwałe i lokalne uciążliwości, takie jak emisja pyłów, hałasu i spalin, związane z prowadzeniem robót budowlanych. Zastosowanie standardowych dobrych praktyk budowlanych, w tym kontroli odprowadzania wód opadowych, segregacji odpadów i ograniczenia emisji pyłów, pozwala w pełni wyeliminować ryzyko oddziaływań pośrednich na obszary Natura 2000. W fazie eksploatacji przedsięwzięcia, poprzez promowanie transportu zbiorowego, rowerowego i pieszej mobilności oraz skrócenie dystansów podróży dzięki wprowadzeniu funkcji mieszkaniowych i usługowych w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, będą przyczyniać się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu w środowisku miejskim, nie wywierając jednocześnie presji na chronione siedliska przyrodnicze ani gatunki w sieci Natura 2000.

Obszar NATURA 2000 Dolna Wisłoka z dopływami

Plany zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000:

- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 24 maja 2024 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Wisłoka z Dopływami PLH180053.

Wskazane w Planie planowane inwestycje mogą być częściowo realizowane w granicach obszaru NATURA 2000 Dolna Wisłoka z dopływami lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie jednak nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 35. Potencjalne oddziaływanie działań przewidzianych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego na cele zadań ochronnych obszaru Natura 2000 Dolna Wisłoka z dopływami.

Przedmiot ochrony	Cel ochrony	Potencjalne oddziaływanie
91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe <i>(Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion)</i>	Utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska na poziomie co najmniej U1 (min. 190 ha) z uwzględnieniem naturalnych procesów.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Gatunki charakterystyczne</i> ” na poziomie oceny co najmniej U1 - kombinacja florystyczna zubożona, lecz oparta na gatunkach typowych dla łągów.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Osiągnięcie oceny wskaźnika „ <i>Gatunki dominujące</i> ” na poziomie co najmniej U1 na 18 stanowiskach - we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska, przy czym są zaburzone relacje ilościowe (dominacja facjalna).	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Osiągnięcie oceny wskaźnika „ <i>Gatunki obce geograficznie w drzewostanie</i> ” na poziomie FV - <1% i nieodnawiające się.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Osiągnięcie oceny wskaźnika „ <i>Martwe drewno</i> ” na poziomie co najmniej U1 na 9 stanowiskach - zasoby martwego drewna odpowiadają strukturze drzewostanu (są obecne całe martwe drzewa, a nie tylko gałęzie) a ilościowo są pomiędzy 3% a 10% zasobności drzewostanu.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Osiągnięcie oceny wskaźnika „ <i>Martwe drewno wielkowymiarowe (leżące lub stojące >3m długości i > 50 cm średnicy) Próg grubości obniżany do 30 cm gdy z przyczyn naturalnych drzewa nie dorastają do 50 cm grubości</i> ” na poziomie oceny U1 na 10 stanowiskach – 3-5 szt./ha.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Pionowa struktura roślinności</i> ” na poziomie oceny U1 na 28 stanowiskach - antropogenicznie zmieniona lecz zróżnicowana.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Reżim wodny (w tym rytm zalewów, jeśli występują)</i> ” na poziomie oceny FV - dynamika zalewów i przewodnienie podłoża normalne z punktu widzenia odpowiedniego ekosystemu/ zbiorowiska roślinnego.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Naturalne odnowienie drzewostanu</i> ” na poziomie oceny FV - tak, obfite.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Inwazyjne gatunki obce w runie i podszybie</i> ” na poziomie oceny co najmniej U1 na 4 stanowiskach – więcej niż jeden gatunek, lub 1 gatunek jeżeli jest liczny.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Ekspansywne gatunki rodzime (apofity) w runie</i> ” na poziomie oceny FV – nie bardzo silnie ekspansywne.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Przedmiot ochrony	Cel ochrony	Potencjalne oddziaływanie
	Utrzymanie wskaźnika „Naturalność koryta rzecznego” na poziomie oceny co najmniej U1 – regulacja wykonana metodami „miękkimi”, z zachowaniem cech hydromorfologicznych cieku naturalnego.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „Zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna” na poziomie FV – brak.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „Inne zniekształcenia” na poziomie FV – brak.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Poprawa wskaźnika „Wiek drzewostanu” do poziomu oceny U1 - <20% udział drzew starszych niż 100 lat, ale > 50% udziału starszych niż 50 lat.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
1130 boleń pospolity <i>Aspius aspius</i>	Utrzymanie populacji gatunku w obszarze. Występowanie gatunku na min. 2 stanowiskach.	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika EFI+ na poziomie oceny FV.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „Jakość hydromorfologiczna” na poziomie oceny co najmniej U1 - średnia z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku: ≤ 3,4 pkt.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
5264 brzanka <i>Barbus carpathicus</i>	Utrzymanie populacji gatunku w obszarze. Występowanie gatunku na min. 2 stanowiskach.	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika EFI+ na poziomie oceny FV.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „Jakość hydromorfologiczna” na poziomie oceny co najmniej U1 - średnia z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku: ≤ 3,4 pkt.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
2484 minóg ukraiński <i>Eudontomyzon mariae</i>	Utrzymanie populacji gatunku w obszarze. Występowanie gatunku na min. 3 stanowiskach	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika EFI+ na poziomie oceny co najmniej U1	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „Jakość hydromorfologiczna” na poziomie oceny co najmniej U1 - średnia z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny,	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Przedmiot ochrony	Cel ochrony	Potencjalne oddziaływanie
	charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku: $\leq 3,4$ pkt.	
	Utrzymanie wskaźnika „Występowanie niezbędnych mikrosiedlisk” na poziomie oceny FV – liczne występowanie obu typów siedlisk.	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
5339 różanka <i>Rhodeus amarus</i>	Utrzymanie populacji gatunku w obszarze. Występowanie gatunku na min. 2 stanowiskach	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika EFI+ na poziomie oceny FV.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „Jakość hydromorfologiczna” na poziomie oceny FV na min. 2 stanowiskach - średnia z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku: 1,0-2,5 pkt.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
6144 kiełb białopłetwy <i>Romanogobio albipinnatus</i>	Utrzymanie populacji gatunku w obszarze. Występowanie gatunku na min. 1 stanowisku.	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika EFI+ na poziomie oceny FV.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „Jakość hydromorfologiczna” na poziomie oceny co najmniej U1 - średnia z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku: $\leq 3,4$ pkt.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
1146 koza złotawa <i>Sabanejewia aurata</i>	Utrzymanie populacji gatunku w obszarze. Występowanie gatunku na min. 2 stanowiskach	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika „Występowanie niezbędnych mikrosiedlisk” na poziomie FV.	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika EFI+ na poziomie oceny FV – na całej długości stanowiska liczne płyty podłoża żwirowo-piaszczystego bez nanosów mułowych	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „Jakość hydromorfologiczna” na poziomie oceny co najmniej U1 - średnia z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny,	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Przedmiot ochrony	Cel ochrony	Potencjalne oddziaływanie
	charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku: ≤ 3,4 pkt.	
1032 skójką gruboskorupowa <i>Unio crassus</i>	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Liczebność</i> ” na poziomie oceny FV – powyżej 10 os./1 m biegu rzeki	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Struktura wiekowa</i> ” na poziomie oceny FV obecne osobniki w wieku przedzrodczym (które mają najwyżej 3 lata) co świadczy o tym, że populacja rozradza się	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Struktura wielkości ciała</i> ” na poziomie oceny FV - obecne osobniki w całym zakresie wyróżnionych klas długości muszli do 30 mm, jak i w zakresie 30-60mm i większe – powyżej 60 mm. Utrzymanie wskaźnika „ <i>Zasiedlenie odcinka rzeki</i> ” na poziomie oceny FV - 100-60%.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Obecność punktowych źródeł zanieczyszczeń</i> ” na poziomie FV – nie stwierdzono punktowych źródeł zanieczyszczeń.	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Obecność antropogenicznych zmian w budowie koryta</i> ” na poziomie oceny co najmniej U1 – niewielkie przekształcenia w korycie rzeki (miejscami ślady regulacji); zmiany obejmują nie więcej niż połowę badanego odcinka rzeki.	Brak oddziaływania. Zadania realizowane poza granicami siedliska
	Utrzymanie wskaźnika „ <i>Wskaźnik optymalnego siedliska</i> ” na poziomie oceny FV – 5 lub więcej ocen A i żadnej C wskaźników pomocniczych.	Możliwe krótkotrwałe oddziaływanie w postaci zmętnienia wód w wyniku spływu wód deszczowych ze spylonymi materiałami budowlanymi. Oddziaływanie ustanie bezpośrednio po zakończeniu prac.

**FV (stan właściwy), U1 (niezadowalający), U2 (zły) – symbole oceny parametrów stanu ochrony siedliska przyrodniczego lub gatunku (rozporządzenie Ministra Środowiska z 17 lutego 2010 r. w sprawie sporządzania projektu planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 – Dz. U. Nr 34, poz. 186, z 2012 r. poz. 506 oraz z 2017 r. poz. 2310).*

źródło: Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 24 maja 2024 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Wistoka z dopływami PLB180053

Budowa ścieżek rowerowych i pieszych wiązać się może z lokalnym przekształceniem powierzchni terenu, jednak ich skala będzie ograniczona, a charakter inwestycji – liniowy i niskonakładowy – minimalizujący negatywny wpływ na środowisko. Realizacja inwestycji przyczyni się do uporządkowania ruchu turystycznego na terenie DROF, co pozwoli na zmniejszenia presji na najbardziej wrażliwe przyrodniczo obszary. Ścieżki rowerowe, przy właściwym zaplanowaniu, mogą stanowić element edukacyjny i rekreacyjny, wspierający cele ochrony przyrody oraz promujący formy turystyki przyjaznej środowisku. W związku z powyższym uznaje się, że inwestycja – przy zachowaniu zasad ochrony przyrody i zastosowaniu działań minimalizujących – nie będzie powodować istotnego negatywnego oddziaływania na obszarze Natura 2000.

W obrębie obszaru Natura 2000 Dolina Wisłoka z dopływami możliwa jest realizacja zadań związanych z modernizacją układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej. Zakłada się, że wskazane zadania polegać będą głównie na modernizacji oraz częściowej budowie dróg w granicach istniejących pasów. Oznacza to, że większość prac będzie prowadzona na terenach już przekształconych, wykorzystywanych dotychczas pod infrastrukturę komunikacyjną, a więc bez konieczności zajmowania nowego terenu. Zakres inwestycji obejmuje m.in. wzmocnienie nawierzchni, poprawę odwodnienia, przebudowę zjazdów, chodników i poboczy, a także dostosowanie geometrii drogi do obowiązujących standardów bezpieczeństwa. Prace te nie będą wiązać się z istotną ingerencją w środowisko przyrodnicze, a ewentualne zmiany w terenie będą ograniczone do minimum. Należy zaznaczyć, że realizacja zadania uwzględniac będzie lokalizację gatunków i siedlisk stanowiących przedmioty ochrony obszaru i nie będzie wpływać na realizację planu zadań ochronnych. Ze względu na lokalizację inwestycji oraz jej zakres, ryzyko oddziaływań na różnorodność biologiczną, jakość wód czy powietrza jest niewielkie i ma charakter krótkotrwały oraz lokalny – ograniczający się do realizacji. Po zakończeniu prac modernizacyjnych inwestycja przyczyni się do poprawy warunków ruchu drogowego, co może pośrednio wpłynąć na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu poprzez usprawnienie przepustowości i płynności ruchu. Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych zadań, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

Oddziaływania na obszary chronionego krajobrazu

W stosunku do obszaru chronionego krajobrazu wprowadzane są zakazy zgodnie z art. 24 ustawy o ochronie przyrody. Zakazy wynikające z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody nie dotyczą inwestycji celu publicznego, czyli inwestycji o znaczeniu lokalnym, ponadlokalnym a także krajowym. Zadania wyznaczone w GPR wpływają rozwój lokalny. Jednocześnie, należy pamiętać, aby stosować działania minimalizujące negatywne oddziaływania zadań. Działania te w większości zaliczają się do inwestycji celu publicznego, wobec tego zakazy nie dotyczą inwestycji celu publicznego stosownie do zapisu art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody. Inwestycje najczęściej będą wykonywane w obszarze już zurbanizowanym. Podczas prowadzenia robót mogą wystąpić negatywne oddziaływania w postaci emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza.

Na terenach OChK nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania, w tym oddziaływania pośredniego, wtórnego, skumulowanego, średnioterminowego i długoterminowego.

Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych zadań, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

Przeclawski Obszar Chronionego Krajobrazu

Na terenie Przeclawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu obowiązuje *Rozporządzenie Nr 23 Wojewody Tarnowskiego z dnia 28 sierpnia 1996 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu województwa tarnowskiego*

Na terenie przedmiotowego obszaru chronionego krajobrazu nie przewiduje się realizacji inwestycji mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko i stojących w konflikcie z założeniami ochrony obszaru.

Budowa ścieżek rowerowych i pieszych wiązać się może z lokalnym przekształceniem powierzchni terenu, jednak ich skala będzie ograniczona, a charakter inwestycji – liniowy i niskonakładowy – minimalizujący negatywny wpływ na środowisko. Realizacja inwestycji przyczyni się do uporządkowania ruchu turystycznego na terenie DROF, co pozwoli na zmniejszenia presji na najbardziej wrażliwe przyrodniczo obszary. Ścieżki rowerowe, przy właściwym zaplanowaniu, mogą stanowić element edukacyjny i rekreacyjny, wspierający cele ochrony przyrody oraz promujący formy turystyki przyjaznej środowisku. W związku z powyższym uznaje się, że inwestycja – przy zachowaniu zasad ochrony przyrody i zastosowaniu działań minimalizujących – nie będzie powodować istotnego negatywnego oddziaływania na obszarze chronionego krajobrazu.

W obrębie Przeclawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu możliwa jest realizacja zadań związanych z modernizacją układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej. Zakłada się, że wskazane zadania polegać będą głównie na modernizacji oraz częściowej budowie dróg w granicach istniejących pasów. Oznacza to, że większość prac będzie prowadzona na terenach już przekształconych, wykorzystywanych dotychczas pod infrastrukturę komunikacyjną, a więc bez konieczności zajmowania nowego terenu. Zakres inwestycji obejmuje m.in. wzmocnienie nawierzchni, poprawę odwodnienia, przebudowę zjazdów, chodników i poboczy, a także dostosowanie geometrii drogi do obowiązujących standardów bezpieczeństwa. Prace te nie będą wiązać się z istotną ingerencją w środowisko przyrodnicze, a ewentualne zmiany w terenie będą ograniczone do minimum. Należy zaznaczyć, że realizacja zadania uwzględniać będzie lokalizację gatunków i siedlisk stanowiących przedmioty ochrony obszaru i nie będzie wpływać na realizację planu zadań ochronnych. Ze względu na lokalizację inwestycji oraz jej zakres, ryzyko oddziaływań na różnorodność biologiczną, jakość wód czy powietrza jest niewielkie i ma charakter krótkotrwały oraz lokalny – ograniczający się do realizacji. Po zakończeniu prac modernizacyjnych inwestycja przyczyni się do poprawy warunków ruchu drogowego, co może pośrednio wpłynąć na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu poprzez usprawnienie przepustowości i płynności ruchu. Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych

zadań, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

- w działanie wpisują się przewidziane do realizacji zadania inwestycyjne polegające na budowie drogi gminnej o długości 556,60 m wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Żyraków oraz na budowie drogi gminnej na terenie miejscowości Korzeniów, Nagoszyn wraz z infrastrukturą techniczną o długości 1275 mb. Zadania te mogą być realizowane na terenie przedmiotowego obszaru chronionego krajobrazu, jednak ich oddziaływanie jak zaznaczono powyżej nie będzie znacząco negatywne dla ww. formy ochrony przyrody.

Jastrzębsko-Żdźarski (woj. Podkarpackie) Obszar Chronionego Krajobrazu

Na terenie Jastrzębsko-Żdźarskiego (woj. Podkarpackie) Obszaru Chronionego Krajobrazu obowiązują zakazy, zgodnie z *Uchwałą Nr XVIII/248/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 24 lutego 2020 r. w sprawie Jastrzębsko – Żdźarskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w części położonej w Województwie Małopolskim*.

Budowa ścieżek rowerowych i pieszych wiązać się może z lokalnym przekształceniem powierzchni terenu, jednak ich skala będzie ograniczona, a charakter inwestycji – liniowy i niskonakładowy – minimalizujący negatywny wpływ na środowisko. Realizacja inwestycji przyczyni się do uporządkowania ruchu turystycznego na terenie DROF, co pozwoli na zmniejszenia presji na najbardziej wrażliwe przyrodniczo obszary. Ścieżki rowerowe, przy właściwym zaplanowaniu, mogą stanowić element edukacyjny i rekreacyjny, wspierający cele ochrony przyrody oraz promujący formy turystyki przyjaznej środowisku. W związku z powyższym uznaje się, że inwestycja – przy zachowaniu zasad ochrony przyrody i zastosowaniu działań minimalizujących – nie będzie powodować istotnego negatywnego oddziaływania na obszarze chronionego krajobrazu.

Planowane przedsięwzięcie, polegające na budowie parkingów nie będzie wywierać negatywnego oddziaływania na obszary chronionego krajobrazu. Zlokalizowane będą poza granicami obszarów, a charakter przedsięwzięcia nie będzie generować oddziaływań mogących rozprzestrzeniać się na tereny chronione ani tym bardziej przedmioty ich ochrony. W fazie budowy potencjalne uciążliwości środowiskowe, takie jak emisja hałasu, pyłów i spalin czy czasowe przekształcenie powierzchni ziemi, będą miały charakter wyłącznie lokalny, krótkotrwały i odwracalny, nie będą wpływać na integralność obszarów. W fazie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie generowało zagrożeń środowiskowych, a jego funkcjonowanie należy ocenić jako zgodne z zasadą zrównoważonego transportu. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast dzięki korzystaniu z parkingów przesiadkowych przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu komunikacyjnego, co pośrednio wspiera realizację celów ochrony środowiska naturalnego. Inwestycja nie spowoduje degradacji Jastrzębsko-Żdźarskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego

Na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego obowiązuje *Rozporządzenie Nr 23 Wojewody Tarnowskiego z dnia 28 sierpnia 1996 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu województwa tarnowskiego*

Budowa ścieżek rowerowych i pieszych wiązać się może z lokalnym przekształceniem powierzchni terenu, jednak ich skala będzie ograniczona, a charakter inwestycji – liniowy i niskonakładowy – minimalizujący negatywny wpływ na środowisko. Realizacja inwestycji przyczyni się do uporządkowania ruchu turystycznego na terenie DROF, co pozwoli na zmniejszenia presji na najbardziej wrażliwe przyrodniczo obszary. Ścieżki rowerowe, przy właściwym zaplanowaniu, mogą stanowić element edukacyjny i rekreacyjny, wspierający cele ochrony przyrody oraz promujący formy turystyki przyjaznej środowisku. W związku z powyższym uznaje się, że inwestycja – przy zachowaniu zasad ochrony przyrody i zastosowaniu działań minimalizujących – nie będzie powodować istotnego negatywnego oddziaływania na obszarze chronionego krajobrazu.

W obrębie obszaru chronionego krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego możliwa jest realizacja zadań związanych z modernizacją układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej. Zakłada się, że wskazane zadania polegać będą głównie na modernizacji oraz częściowej budowie dróg w granicach istniejących pasów. Oznacza to, że większość prac będzie prowadzona na terenach już przekształconych, wykorzystywanych dotychczas pod infrastrukturę komunikacyjną, a więc bez konieczności zajmowania nowego terenu. Zakres inwestycji obejmuje m.in. wzmocnienie nawierzchni, poprawę odwodnienia, przebudowę zjazdów, chodników i poboczy, a także dostosowanie geometrii drogi do obowiązujących standardów bezpieczeństwa. Prace te nie będą wiązać się z istotną ingerencją w środowisko przyrodnicze, a ewentualne zmiany w terenie będą ograniczone do minimum. Należy zaznaczyć, że realizacja zadania uwzględniać będzie lokalizację gatunków i siedlisk stanowiących przedmioty ochrony obszaru i nie będzie wpływać na realizację planu zadań ochronnych. Ze względu na lokalizację inwestycji oraz jej zakres, ryzyko oddziaływań na różnorodność biologiczną, jakość wód czy powietrza jest niewielkie i ma charakter krótkotrwały oraz lokalny – ograniczający się do realizacji. Po zakończeniu prac modernizacyjnych inwestycja przyczyni się do poprawy warunków ruchu drogowego, co może pośrednio wpłynąć na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu poprzez usprawnienie przepustowości i płynności ruchu. Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych zadań, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

- w działanie wpisują się przewidziane do realizacji zadania inwestycyjne polegające na budowie drogi gminnej o długości 556,60 m wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Żyraków, przebudowie drogi gminnej w miejscowości Straszęcina w km w 0+000,00 – 0+500,00, budowie pętli i zatok autobusowych na terenie Gminy Dębica, budowie drogi gminnej w ramach zadania „Budowa dróg dojazdowych do terenów inwestycyjnych w Zawadzie” wraz z ciągami pieszo-rowerowymi i chodnikami oraz budowa drogi gminnej wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Nagawczyzna. Zadania te mogą być realizowane na terenie przedmiotowego

obszaru chronionego krajobrazu, jednak ich oddziaływanie jak zaznaczono powyżej nie będzie znacząco negatywne dla ww. formy ochrony przyrody.

Planowane przedsięwzięcie, polegające na budowie parkingów nie będzie wywierać negatywnego oddziaływania na obszary chronionego krajobrazu. Zlokalizowane będą poza granicami obszarów, a charakter przedsięwzięcia nie będzie generować oddziaływań mogących rozprzestrzeniać się na tereny chronione ani tym bardziej przedmioty ich ochrony. W fazie budowy potencjalne uciążliwości środowiskowe, takie jak emisja hałasu, pyłów i spalin czy czasowe przekształcenie powierzchni ziemi, będą miały charakter wyłącznie lokalny, krótkotrwały i odwracalny, nie będą wpływać na integralność obszarów. W fazie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie generowało zagrożeń środowiskowych, a jego funkcjonowanie należy ocenić jako zgodne z zasadą zrównoważonego transportu. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast dzięki korzystaniu z parkingów przesiadkowych przyczyni się do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu komunikacyjnego, co pośrednio wspiera realizację celów ochrony środowiska naturalnego. Inwestycja nie spowoduje degradacji Obszaru Chronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego.

Realizacja przedsięwzięć polegających na tworzeniu wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzanie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych, a także budowę wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych w Dębicy, Ropczycach i Żyrakowie, z integracją transportu zbiorowego, rowerowego oraz miejscami parkingowymi, nie będzie wywierać negatywnego oddziaływania na obszary chronionego krajobrazu. Wszystkie planowane inwestycje będą realizowane w terenach już zurbanizowanych, w obrębie istniejącej infrastruktury miejskiej i komunikacyjnej. W związku z tym przedsięwzięcia nie spowodują zajęcia nowych powierzchni przyrodniczo cennych ani fragmentacji siedlisk naturalnych. W fazie budowy możliwe będą wyłącznie krótkotrwałe i lokalne uciążliwości, takie jak emisja pyłów, hałasu i spalin, związane z prowadzeniem robót budowlanych. Zastosowanie standardowych dobrych praktyk budowlanych, w tym kontroli odprowadzania wód opadowych, segregacji odpadów i ograniczenia emisji pyłów, pozwala w pełni wyeliminować ryzyko oddziaływań pośrednich na obszary chronionego krajobrazu. W fazie eksploatacji przedsięwzięcia, poprzez promowanie transportu zbiorowego, rowerowego i pieszej mobilności oraz skrócenie dystansów podróży dzięki wprowadzeniu funkcji mieszkaniowych i usługowych w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, będą przyczyniać się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu w środowisku miejskim, nie wywierając jednocześnie presji na obszar chronionego krajobrazu Pogórza Strzyżowskiego.

Oddziaływania na rezerwaty przyrody

W rezerwach przyrody obowiązują zakazy zgodnie z art. 15 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2024 poz. 1478 z późn. zm.) oraz indywidualnych aktów prawa miejscowego.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska może zezwolić na obszarze rezerwatu przyrody na odstępstwa od zakazów, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Dla rezerwatu przyrody Szwajcaria Ropczycka, nie opracowano planu ochrony.²³

²³ źródło: informacje uzyskane od RDOŚ w Rzeszowie.

Działania wyznaczone w ramach *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* nie przewidują realizacji inwestycji na terenie rezerwatów.

Należy zaznaczyć, że na wykonawcach poszczególnych zadań, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie zostanie zakwalifikowane jako wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

Oddziaływania na pomniki przyrody

Dla pomników przyrody obowiązują zakazy zgodnie z art. 45 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2024 poz. 1478 z późn. zm.).

W wyniku przeprowadzenia prac inwestycyjnych na omawianym terenie istniejące pomniki przyrody nie będą narażone na łamanie zakazów wprowadzonych w celu ich ochrony. Działania inwestycyjne prowadzone będą poza obszarem lokalizacji pomników przyrody.

Adaptacja do zmian klimatu

Zmiany klimatu mają także bezpośredni wpływ na florę oraz faunę. Wpływają one na zasięg występowania poszczególnych gatunków, ich cykle rozrodcze i interakcje ze środowiskiem naturalnym, a w przypadku roślin także na okresy wegetacji. Ocieplenie się klimatu spowoduje migracje gatunków – gatunki preferujące chłodniejsze temperatury zostaną wyparte przez gatunki ciepłolubne. Część tych gatunków będzie uznana za gatunki inwazyjne wypierające rodzimą florę i faunę. Przekształcenia siedlisk na skutek zmian klimatycznych mogą dotknąć także warunków wodnych – obniżenie się poziomu wód gruntowych może spowodować stopniowy zanik siedlisk o dużej wilgotności. Najważniejszym elementem adaptacji do zmian klimatycznych będzie, w przypadku siedlisk, zachowanie bioróżnorodności oraz zrównoważona gospodarka leśna uwzględniająca zmiany klimatyczne oraz ich efekty. Kluczowym elementem będzie utrzymanie obszarów wodno-błotnych oraz ich odtwarzanie w miejscach posiadających odpowiednie warunki.

W ramach adaptacji do zmian klimatu zaleca się:

- utrzymanie zagrożonych siedlisk i ich odtwarzanie wszędzie tam, gdzie jest to możliwe – dotyczy to szczególnie obszarów wodno-błotnych;
- regulowanie wpływu klimatu poprzez wykorzystywanie odpowiednich ekosystemów;
- wpływ na mikroklimat przez zachowanie oraz tworzenie nowych zalesień i obszarów zielonych;
- zwiększanie naturalnej retencji wodnej;
- uwzględnianie zagrożeń związanych ze zmianami klimatycznymi w dokumentach planistycznych;
- odpowiednia gospodarka leśna, z naciskiem na odpowiedni dla siedliska skład gatunkowy.

9.2. Korytarze ekologiczne

Przez omawiany teren przebiega korytarze ekologiczne:

- Korytarze udostępniane przez GDOŚ:
 - Góry świętokrzyskie i Dolina Wisły;
 - Roztocze-Bieszczady;
 - Roztocze-Pogórze Przemyskie
- Korytarze zgodnie z opracowaniem „Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce” (Jędrzejewski i in. 2011)
 - Dolina dolnej Wisłoki
 - Dolina Wisły – Pogórze Ciężkowickie
 - Pogórze Strzyżowskie
 - Puszcza Sandomierska - Pogórze Strzyżowskie

Obszar obejmujący ww. korytarz ekologiczny składa się zarówno z terenów rolniczych, roślinności szuwarowej i mokradeł, ale również terenów leśnych, z zabudowy i dróg dojazdowych.

W związku z powyższym istnieje ryzyko powstawania negatywnych oddziaływań z planowanymi działaniami związanymi z budową/przebudową/modernizacją dróg na omawianym terenie.

W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań zadań związanych z rozwojem infrastruktury drogowej najczęściej stosuje się przejścia dla zwierząt a także dostosowując istniejące obiekty inżynierskie do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Mogą być poprowadzone pod powierzchnią drogi, nad drogą bądź po drodze. W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt stosuje się ogrodzenia ochronne dostosowane do lokalnie występujących gatunków. Ponadto, m.in. zaleca się stosowanie transparentnych ekranów akustycznych, wprowadzenie ograniczeń prędkości, wprowadzenie oświetlenia o niskiej emisji barw niebieskich i promieniowania UV a także stosowanie szczelnych pokryw studni i ogrodzeń ochronnych wokół obiektów odwadniających.

Na terenie korytarza ekologicznego możliwa jest realizacja inwestycji związanych z budową, rozbudową i remontem dróg gminnych. W celu ograniczenia ryzyka kolizji ze zwierzętami zaleca się zastosowanie odpowiedniego oznakowania ostrzegawczego i ograniczeń prędkości. W związku z klasą remontowanych dróg nie przewiduje się, aby stanowiły znaczącą barierę dla przemieszczania się fauny.

Do zadań pozytywnie oddziałujących na prawidłowe funkcjonowanie korytarzy ekologicznych należą te związane z zwiększaniem świadomości mieszkańców, rozwojem gospodarki wodno-ściekowej, w tym ujęć wód.

9.3. Różnorodność biologiczna, rośliny i zwierzęta

Realizacja zapisów Planu w przypadku typowych działań inwestycyjnych w tym rozbudowy dróg, chodników, budową nowych ścieżek rowerowych, modernizacji budynków może powodować wystąpienie negatywnych, bezpośrednich, chwilowych oddziaływań na środowisko przyrodnicze. Oddziaływania te związane będą głównie z zajmowaniem terenów cennych przyrodniczo, stanowiących biotop roślin i zwierząt (długoterminowe) oraz z etapem realizacji budowy (krótkoterminowe). W ich efekcie powinno nastąpić zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń w wodach, glebie oraz powietrzu, co wpłynie korzystnie na warunki bytowania zwierząt i roślin. Dzięki utrzymaniu walorów przyrodniczych pozytywne oddziaływania dotyczyć będą także klimatu oraz adaptacji do zmian klimatycznych.

Możliwe oddziaływania negatywne na przyrodę i różnorodność biologiczną będą miały związek z realizacją planowanych inwestycji m.in. rozwiązań infrastrukturalnych np. budowa dróg oraz tras rowerowych. Oddziaływania te związane będą głównie z etapem realizacji budowy (krótkoterminowe).

Prace budowlane mogą wpływać bezpośrednio i negatywnie na bioróżnorodność, ponieważ może dojść do zajęcia danego terenu, na którym planuje się inwestycję. Ponadto, może dojść do tworzenia barier w migracji zwierząt, zmianę warunków siedliskowych oraz wycinkę drzew i krzewów. Będą to jednak oddziaływania chwilowe.

Negatywne oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych z rozbudową sieci drogowej, 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, na wykonawcach poszczególnych inwestycji, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach, których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Szerokość strefy oddziaływania drogi na strukturę, skład i kluczowe procesy ekologiczne kształtujące dane siedlisko uzależniona jest od m.in. dyspersji biogenów, zanieczyszczeń i wrażliwości siedlisk.

Negatywne skutki funkcjonowania ciągów komunikacyjnych to:

- utrudnienie przemieszczania się zwierząt i roślin;
- wypadki i kolizje drogowe z dzikimi zwierzętami;
- zniszczenie siedlisk w zasięgu przebiegu i oddziaływania drogi;
- przekształcanie terenu przyległego do drogi (osiedlanie się człowieka wzdłuż dróg);
- ekspansja gatunków obcych na danym terenie, związanych z człowiekiem.

Edukacja ekologiczna przyczyni się do wzrostu świadomości ekologicznej mieszkańców, a tym samym pozytywnych skutków można upatrywać w kontekście kształtowania środowiska życia z poszanowaniem otaczającej przyrody.

Realizacja zadań związana z rewitalizacją zurbanizowanych obszarów DROF przyczyni się do zwiększania areału terenów przepuszczalnych, co doprowadzi do wzrostu udziału terenów biologicznie czynnych i przepuszczalnych. Działania będą wpływać pośrednio pozytywnie i długoterminowo na stan zasobów wód powierzchniowych i gruntowych.

Przed rozpoczęciem prac związanych z modernizacją budynków zarządca powinien wykonać ekspertyzę przyrodniczą stwierdzającą obecność lub brak chronionych gatunków ptaków i nietoperzy w danym obiekcie budowlanym. Ekspertyzę powinna wykonać osoba merytorycznie związana z ornitologią (ptaki) i chiropterologią (nietoperze). W przypadku konieczności zniszczenia podczas prac budowlanych siedlisk ptaków objętych ochroną, należy uzyskać zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, przy jednoczesnym zapewnieniu zastępczych miejsc lęgowych np.: poprzez zawieszenie budek lęgowych dla ptaków i budek lub schronów dla nietoperzy. Poza tym termin i sposób wykonania prac należy dostosować do okresów lęgowych zwierząt.

Działania wyznaczone w projekcie Planu nie wpłyną negatywnie na drożność migracyjną i ekologiczną korytarza rzecznego. Zapewnienie wykwalifikowanego nadzoru przyrodniczego oraz dostosowanie terminu prowadzenia ewentualnych przyszłych planowanych prac do okresów aktywności fauny i wegetacji flory zapewni zminimalizowanie negatywnego wpływu inwestycji na korytarze ekologiczne i migracyjne w rejonie obszaru przedsięwzięcia.

Rozwój inwestycji liniowych takich jak infrastruktura drogowa może przyczynić się do zmniejszenia drożności korytarzy ekologicznych szczególnie w przypadku grodzienia dróg kołowych. W przypadku budowy nowej infrastruktury drogowej a także w przypadku budowy sieci tras rowerowych poprowadzonych w nowym śladzie należy uwzględnić rozmieszczenie chronionych elementów przyrody tj. siedlisk chronionych, stanowisk chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt. Planowane trasy należy poprowadzić poza wskazanymi elementami lub zastosować adekwatne działania minimalizujące wynikające z dokumentacji środowiskowej.

Z danych przekazanych przez RDOŚ w Rzeszowie wynika, że na przedmiotowym terenie, poza obszarami Natura 2000, stwierdzono stanowiska chronionych zwierząt. Należy również zaznaczyć, że w niedalekiej odległości od ww. stanowisk znajdują się obszary NATURA 2000, gdzie w razie zakłóceń organizmy te mogą znaleźć schronienie. Niemniej jednak zaleca się aby wszelkie prace były realizowane w sposób, pozwalający na minimalizację negatywnego oddziaływania. W przypadku inwestycji wielkopowierzchniowych, zaleca się wykonanie ekspertyz środowiskowych, a na etapie realizacji inwestycji dostosowanie się do zaleceń płynących z jej wyników. Do miejsc bytowania i rozrodu herpetofauny należą niewątpliwie obecne wszelkie okresowe i stałe zbiorniki wodne. Należy zaznaczyć, że w przypadku realizacji przedsięwzięć mogących znacząco lub potencjalnie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, zostaną one poprzedzane odpowiednimi analizami z udziałem specjalisty herpetologa, służącymi uzyskaniu stosownych decyzji i zgód środowiskowych. Wydać on może zalecenia odnośnie utworzenia tzw. tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych (na etapie realizacji inwestycji) oraz w przypadku, gdy eksploatacja przedsięwzięcia będzie niosła ryzyko dla herpetofauny również wygrodzeń herpetologicznych stałych.

Nie przewiduje się działań, które mogłyby naruszyć drożność i funkcjonowanie ekologicznych korytarzy lądowych i wodnych. W ramach przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej, np. dróg w razie konieczności przewiduje się m.in. budowę przejść dla zwierząt, budowę przepustów wodnych. Działania te będą ukierunkowane na zniesienie lub ograniczenie barier dla przemieszczania się zwierząt.

W przypadku realizacji zadań związanych z wykonywaniem wykopów, do najbardziej narażonych organizmów należą drzewa. Szczególnie groźne są dla nich wszystkie te czynniki, które negatywnie wpływają na rozwój korzeni. Należy pamiętać, że ochrona systemu korzeniowego jest konieczna dla przyszłego stanu zdrowia, wzrostu i bezpieczeństwa drzew (Suchocka M., 2016, *Organizacja prac budowlanych na terenach zadrzewionych, Warszawa*). Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2025 poz. 647), tj. uwzględnienia ochrony środowiska w trakcie prac budowlanych. Zapisy ustawy Prawo ochrony środowiska zobowiązują inwestora do oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji oraz ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych. Zgodnie z art. 75 ust. 2 ww. ustawy wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji.

9.4. Ludzie

Realizacja Planu zakłada zrównoważony rozwój regionu z jednoczesną poprawą stanu środowiska. Działania realizowane w ramach, w perspektywie średnio i długoterminowej wpłyną pozytywnie na zdrowie ludności, jakość oraz komfort ich życia, ale przede wszystkim będą one związane z poprawą jakości powietrza, wód, gleb i środowiska przyrodniczego.

Jednym z ważnych elementów będzie rozwój i konserwacja infrastruktury technicznej (drogi, chodniki, oświetlenie drogowe, ścieżki rowerowe). Podjęcie ww. działań pozwoli na zaspokojenie potrzeb mieszkańców, a także zmniejszy negatywny wpływ na środowisko, zarówno w sposób pośredni i bezpośredni.

Kampanie edukacyjne bezpośrednio mogą się przyczynić do zmniejszenia zachorowań powodowanych złą jakością powietrza atmosferycznego. Pozytywny wpływ na zdrowie ludzi, będzie miało ograniczenie emisji spalin ze źródeł komunikacyjnych.

Oddziaływaniami negatywnymi dla mieszkańców, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie obszarów objętych inwestycjami, będą prace remontowo-budowlane. Będzie to związane z użyciem maszyn i urządzeń budowlanych (emisja hałasu, pyłu i wibracji) oraz utrudnieniami komunikacyjnymi. Oddziaływania te będą bezpośrednie, krótkotrwałe i odwracalne, jak również ustaną po zakończeniu robót. Negatywne odczucia wśród mieszkańców mogą budzić utrudnienia związane z organizacją ruchu.

Nie prognozuje się znaczącego negatywnego oddziaływania na ludzi, ich zdrowie i bezpieczeństwo.

9.5. Powietrze atmosferyczne

Pozytywne oddziaływanie na stan jakości powietrza związane będzie przede wszystkim ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń. Obniżenie ładunku emisji zanieczyszczeń nastąpi poprzez realizację inwestycji takich jak: promocja zbiorowego transportu i pozostałe działania inwestycyjne i planistyczne z tym związane, jako przyczyna zmniejszenia udziału transportu indywidualnego i w efekcie obniżenie emisji spalin ze źródeł komunikacyjnych.

Główną przyczyną emisji ze źródeł komunikacyjnych jest duże natężenie ruchu indywidualnego pojazdów. Do niwelacji tego problemu przyczynią się przebudowy dróg, które pozwolą na upłynnienie ruchu. Ponadto, rozwój komunikacji publicznej pozwoli na ograniczenie ruchu samochodowego i wynikającej bezpośrednio z niego emisji spalin oraz powstania efektu korków ulicznych i zmniejszy frustrację społeczeństwa. Realizowane działanie poprawi więc płynność ruchu i ograniczy negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne.

Poprawa dostępności infrastruktury drogowej wpłynie na ograniczenie wtórnej emisji substancji pyłowych emitowanych do powietrza w wyniku unosu z nawierzchni dróg. Również organizacja ruchu może mieć pośrednio pozytywny wpływ na stan jakości powietrza. Znaczący wpływ na jakość powietrza ma zastępowanie tradycyjnych środków lokomocji przez korzystanie ze ścieżek rowerowych.

Oddziaływania negatywne w głównej mierze mają charakter przejściowy i związane są z fazą realizacyjną planowanych inwestycji. Potencjalne negatywne oddziaływanie na powietrze mogą mieć inwestycje drogowe. Źródłem negatywnego oddziaływania infrastruktury drogowej jest zarówno jej budowa jak i eksploatacja. Faza budowy związana jest z emisją spalin z maszyn budowlanych oraz emisją substancji pyłowych, których źródłem jest głównie unos z powierzchni pyłących. Charakter tych

oddziaływań będzie lokalny i krótkotrwały, tj. do czasu zakończenia robót budowlanych. Eksploatacja nowo powstałych dróg spowoduje emisję zanieczyszczeń związaną ze wzrostem natężenia ruchu w tych lokalizacjach.

9.6. Klimat

Skutki zmian klimatu, zwłaszcza wzrost temperatury, częstotliwości i nasilenia zjawisk ekstremalnych, występujące w ostatnich kilku dekadach pogłębiają się i z tego względu stały się przedmiotem zainteresowania rządów i społeczności międzynarodowej. Wyniki badań naukowych jednoznacznie wskazują, że zjawiska powodowane przez zmiany klimatu stanowią zagrożenie dla społecznego i gospodarczego rozwoju w tym także dla Polski. Wysiłki na rzecz dostosowania się do skutków zmian klimatu powinny być zatem podejmowane jednocześnie z realizowanymi przez Polskę działaniami ograniczającymi emisję gazów cieplarnianych.

„Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” został opracowany z myślą o zapewnieniu warunków stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego w obliczu ryzyka związanego ze zmianą klimatu, ale również z myślą o wykorzystaniu pozytywnego wpływu, jakie niosą działania adaptacyjne mogące mieć wpływ nie tylko na stan polskiego środowiska, ale również na wzrost gospodarczy. Realizacja ustaleń niektórych zaproponowanych działań może mieć wpływ na mikroklimat. Wzrost znaczenia rozproszonych, odnawialnych źródeł energii powinien uwzględniać pogorszenie warunków wiatrowych (długie okresy bezwietrznej pogody, lub krótkotrwałe okresy z wiatrami o sile huraganu). W przypadku energii słonecznej można spodziewać się poprawy warunków w lecie ze względu na wydłużone okresy pogody słonecznej i zmniejszenie w zimie ze względu na dłuższe okresy z zachmurzeniem. W zakresie upraw roślin energetycznych kluczowy będzie rozwój nowych gatunków roślin, bardziej odpornych na zmienne warunki pogodowe oraz innowacyjnych technik upraw do wykorzystywania w bardzo suchym oraz wilgotnym środowisku. Zmiany klimatu będą miały różnorodny wpływ na sektor energetyczny, uwzględniając w szczególności prognozowane wahanie średniej temperatury. Konieczne będzie dostosowanie systemu energetycznego do warunków zapotrzebowania zarówno na energię elektryczną, jak i ciepłą, m.in. poprzez wdrożenie stabilnych niskoemisyjnych źródeł energii.

Wprowadzenie rozwiązań z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury w kontekście klimatu może być kluczową metodą, pozwalającą na skuteczną walkę z postępującymi zmianami klimatycznymi. Z punktu widzenia ochrony siedlisk najistotniejsze są działania związane z utrzymaniem obszarów wodno-błotnych i ich odtwarzaniem wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Jednocześnie istotne będą działania sprzyjające prowadzeniu zrównoważonej gospodarki leśnej w warunkach zmian klimatu, jak również przygotowaniu ekosystemów leśnych na zwiększoną presję wynikającą z nasilenia ekstremalnych zjawisk pogodowych, m.in. okresów suszy, fal upałów, gwałtownych opadów deszczu, porywistych wiatrów. Ponad to w gospodarce rolnej istotne będzie wprowadzenie rozwiązań z zakresu utrzymania uwodnienia gruntu (budowa piętrzeń i zastawek)

Zmiany klimatyczne będą prowadziły do zmniejszenia zasobów przestrzeni dostępnej dla danego typu prowadzonej lub planowanej działalności – m.in. wzrost ryzyka osuwiskowego, nasilenie procesów erozji wodnej i wietrznej, deficyt wody, podniesienie, a także obniżenie poziomu wód gruntowych. Zmiany klimatu w kontekście przestrzennym oddziałują na cały kompleks problemów zagospodarowania przestrzennego.

Niewłaściwa gospodarka przestrzenna, w szczególności inwestowanie na terenach zagrożonych, w tym w strefach zalewowych rzek oraz zbyt niska pojemność retencyjna naturalna jak i sztucznych zbiorników, nie tylko w dolinach rzek, ogranicza skuteczne działania w sytuacjach nadmiaru lub deficytu wód powierzchniowych. Istnieje ryzyko, że w przyszłości zjawiska te będą występować ze zwiększoną częstotliwością. Wyniki przeanalizowanych scenariuszy wskazują na zwiększone prawdopodobieństwo występowania powodzi błyskawicznych wywołanych silnymi opadami mogących powodować zalewanie obszarów, na których nieodpowiednio prowadzona jest gospodarka przestrzenna. Przewidywane zmiany klimatyczne i związany z nimi wzrost częstotliwości i intensywności susz w rolnictwie spowodują wzrost zapotrzebowania na wodę do nawodnień. Z obliczeń prognostycznych wartości niedoborów wody w glebie dla wybranych roślin wynika, że następuje ciągły proces przesuszania się gleby i zwiększania zagrożenia suszą. Obok suszy także intensywne opady stanowią zagrożenie dla produkcji roślinnej. W związku ze wzrostem częstości występowania intensywnych opadów w okresie letnim, można oczekiwać zwiększenia potrzeb odwadniania. Przeprowadzone analizy wskazały, że należy oczekiwać zwiększenia częstości lat ze stratami plonów wynikających z niekorzystnego przebiegu pogody.

Adaptacja do zmian klimatu

Zgodnie z analizami wykonanymi na potrzeby projektu KLIMADA²⁴, zamieszczonymi w Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, na przestrzeni następnych lat warunki klimatyczne Polski zmienią się. Przewidywane jest zwiększenie się ilości dni z temperaturą powyżej 25°C oraz zmniejszenie się ilości dni z temperaturami poniżej 0°C. Efektem tego może być ograniczenie zapotrzebowania na energię potrzebną do ogrzewania pomieszczeń mieszkalnych, co jednocześnie spowoduje ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Zwiększenie się ilości dni upalnych, może z kolei spowodować wzrost zapotrzebowania na energię (urządzenia klimatyzacyjne). Większa ilość dni słonecznych przyczyni się natomiast do polepszenia się warunków słonecznych, wyjątkowo ważnych przy korzystaniu z energii odnawialnej. Konieczne będzie dostosowanie systemu energetycznego do wahań temperatur oraz zapotrzebowania energetycznego, wdrożenie rozproszonych, niskoemisyjnych źródeł energii oraz wykorzystywanie energii odnawialnej.

9.7. Zabytki oraz dobra materialne

Działania wyznaczone w projekcie Planu mają w większości neutralne lub pozytywne oddziaływanie na dobra materialne i zabytki. Zadania inwestycyjne w zakresie infrastruktury komunikacyjnej bezpośrednio wpłyną pozytywnie na występujące w bliskim sąsiedztwie tych terenów zabytki nieruchome, poprzez minimalizację występowania drgań spowodowanych złym stanem technicznym nawierzchni lub szlaku. Prowadzenie założonych działań infrastrukturalnych w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów zabytkowych (zabytków nieruchomych, stanowisk archeologicznych) będzie wymagało od inwestora uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków postępowania i właściwego zabezpieczenia na etapie wykonywania robót budowlanych.

Wszelkie działania związane z ochroną i rozwojem dziedzictwa kulturowego powodują zazwyczaj pośredni pozytywny wpływ na wartość zmodernizowanych obiektów i możliwość zwiększenia wpływów finansowych wynikających ze świadczonych w nich usług. Pośrednio oddziałują także na

²⁴ Projekt KLIMADA to opracowanie i wdrożenie strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu.

nieruchomości znajdujące się w ich sąsiedztwie. Pozytywny wpływ na dziedzictwo kulturowe, zabytki i dobra materialne ma również zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, co wpłynie na poprawę ich stanu technicznego. Zanieczyszczenia pyłowe, które są emitowane z kominów budynków mieszkalnych z sektora indywidualnego jak i zbiorowego osiadając na zabytkach i dobrach materialnych powodują ich niszczenie.

Negatywne, bezpośrednie i chwilowe oddziaływania na zabytki oraz dobra materialne mogą wystąpić jedynie na etapie realizacji zadań inwestycyjnych lub wówczas, gdy działanie dotyczyć będzie obiektów objętych ochroną kulturową lub historyczną. Negatywne oddziaływania wiążą się z możliwym spadkiem wartości nieruchomości (budynków i gruntów) z uwagi na niepożądane sąsiedztwo nowych inwestycji, które w opinii społecznej pogarszają atrakcyjność (krajobrazową i funkcjonalną) danego miejsca i odwrotnie na wzrost wartości nieruchomości wpływa lokalizacja i dostęp do obiektów zabytkowych, cennych obszarów przyrodniczych, jak i środków komunikacyjnych.

Nie prognozuje się znaczącego negatywnego oddziaływania na dziedzictwo kulturowe, zabytki, dobra materialne.

W chwili przygotowania niniejszego opracowania brak jest możliwości stwierdzenia, które z zadań inwestycyjnych będą prowadzone w pobliżu obiektów chronionych i czy ich zakres prac spowoduje zniszczenie lub degradację danego obiektu historycznego. Konsekwencją realizacji zadań inwestycyjnych będzie dbałość o walory historyczno-kulturowe poprzez zastosowanie takich rozwiązań projektowych, aby środowisko kulturowe nie zostało zdegradowane.

Reasumując, działania wyznaczone w ramach projektu Planu przyczynią się do ochrony wartości kulturowych i pozytywnego wpływu na zabytki.

9.8. Zasoby naturalne

Z dokonanej analizy wynika, że na etapie realizacji zadań typowo inwestycyjnych wyznaczonych będą wykorzystywane zasoby naturalne tj. woda oraz gleba. Największe zużycie surowców naturalnych będą generowały inwestycje związane z budową/przebudową infrastruktury drogowej oraz budową centr przesiadkowych, dlatego działania te mogą wiązać się z krótkotrwałym negatywnym i bezpośrednim oddziaływaniem na ten komponent środowiska. Nieuniknionym negatywnym oddziaływaniem na zasoby naturalne będzie trwałe zajęcie terenów biologicznie czynnych pod realizację zaplanowanych zadań infrastrukturalnych. Wielkość zapotrzebowania będzie wynikała jednak z rodzaju inwestycji i zastosowanej technologii. Na etapie sporządzania niniejszej Prognozy nie jest możliwe oszacowanie wielkości zużytych zasobów, jednak mając na względzie lokalny charakter zaplanowanych inwestycji oraz stosowane rozwiązania proekologiczne nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na ten komponent środowiska.

Pozytywnym długoterminowym i skumulowanym oddziaływaniem będzie minimalizacja zużycia zasobów naturalnych (w szczególności paliw energetycznych) poprzez realizację zadań związanych z wdrażaniem komunikacji rowerowej oraz zamiany taboru na elektryczny.

Do działań negatywnych związanych z realizacją przedsięwzięć zawartych w Planie możemy zaliczyć: zabudowanie powierzchni ziemi pod nowe inwestycje, usuwanie wierzchnich warstw gleby, powstawanie odpadów budowlanych, wzrost wydobycia surowców budowlanych oraz powstawanie nieużytecznych w danym miejscu mas ziemnych.

Nie prognozuje się znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko glebowe i zasoby naturalne.

9.9. Wody

Działania zaplanowane do realizacji w ramach projektu Planu nie będą wywierały znaczącego wpływu na stan wód powierzchniowych i podziemnych. Działania przewidziane do realizacji w ramach projektowanego Planu są w większości ukierunkowane pośrednio lub bezpośrednio na ochronę lub poprawę stanu wód podziemnych i powierzchniowych. Oceniono, że wyznaczone w projekcie zadania nie będą mieć znaczącego wpływu na jakość i ilość wód powierzchniowych i podziemnych, w tym jednolite części wód, a także istniejące na terenie DROF ujęcia wód podziemnych.

Zapewnieniu odpowiedniej jakości wód ujmowanych do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, a także ochronie zasobów wodnych, służy ustanawianie stref ochronnych ujęć wód. Strefę ochronną stanowi obszar, na którym obowiązują nakazy, zakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wód, w celu ochrony zasobów tych wód przed degradacją. Strefa ochronna obejmuje wyłącznie teren ochrony bezpośredniej albo teren ochrony bezpośredniej i teren ochrony pośredniej. Strefę ochronną obejmującą wyłącznie teren ochrony bezpośredniej ustanawia się dla każdego ujęcia wody, z wyłączeniem ujęć wody służących do zwykłego korzystania z wód. Zgodnie z Ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2025 poz. 960) na terenie ochrony bezpośredniej zakazuje się użytkowania gruntów do celów niezwiązanych z eksploatacją ujęcia wody. Na terenie ochrony bezpośredniej należy: Odprowadzać wody opadowe lub roztopowe w sposób uniemożliwiający przedostawanie się ich do urządzeń służących do poboru wody.

2. Zagospodarować teren zielenią.
3. Odprowadzać poza granicę terenu ochrony bezpośredniej ścieki z urządzeń sanitarnych przeznaczonych do użytku dla osób zatrudnionych przy obsłudze urządzeń służących do poboru wody.
4. Ograniczyć wyłącznie do niezbędnych potrzeb przebywanie osób niezatrudnionych przy obsłudze urządzeń służących do poboru wody.

Teren ochrony bezpośredniej należy ogrodzić, a jego granice przebiegające przez wody powierzchniowe oznaczyć za pomocą rozmieszczonych w widocznych miejscach stałych znaków stojących lub pływających. Na ogrodzeniu oraz znakach należy umieścić tablice zawierające informację o ustanowieniu strefy ochronnej i zakazie wstępu osób nieupoważnionych. Zakazuje się niszczenia, uszkodzenia lub przemieszczania stałych znaków stojących lub pływających oraz tablic zawierających informacje o ustanowieniu strefy ochronnej i zakazie wstępu osób nieupoważnionych.

Teren ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych obejmuje obszar zasilania ujęcia wody. Na terenie ochronny pośredniej może być zakazane lub ograniczone wykonywanie robót lub czynności powodujących zmniejszenie przydatności ujmowanej wody lub wydajności ujęcia, obejmujących:

1. Wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi.
2. Rolnicze wykorzystanie ścieków.
3. Przechowywanie lub składowanie odpadów promieniotwórczych.
4. Stosowanie nawozów oraz środków ochrony roślin.
5. Budowę nowych dróg, linii kolejowych, lotnisk lub lądowisk.
6. Wykonywanie urządzeń melioracji wodnych oraz wykopów ziemnych.
7. Lokalizowanie zakładów przemysłowych oraz ferm chowu lub hodowli zwierząt.
8. Lokalizowanie magazynów produktów ropopochodnych oraz innych substancji, a także rurociągów do ich transportu.

9. Lokalizowanie składowisk odpadów niebezpiecznych, innych niż niebezpieczne i obojętne oraz obojętnych.
10. Mycie pojazdów mechanicznych.
11. Urządzanie parkingów, obozowisk oraz kąpielisk i miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpeli.
12. Lokalizowanie nowych ujęć wody.
13. Lokalizowanie cmentarzy oraz grzebanie martwych zwierząt.
14. Wydobywanie kopalin.
15. Wykonywanie odwodnień budowlanych lub górniczych.
16. Lokalizowanie budynków mieszkalnych oraz obiektów budowlanych związanych z turystyką.
17. Używanie statków powietrznych do przeprowadzania zabiegów rolniczych.
18. Urządzanie przyrm kiszonkowych.
19. Chów lub hodowlę ryb, ich dokarmianie lub zanęcanie.
20. Pojenie oraz wypasanie zwierząt.
21. Wydobywanie kamienia, żwiru, piasku oraz innych materiałów, a także wycinanie roślin z wód lub brzegu.
22. Uprawianie sportów wodnych.
23. Użytkowanie statków o napędzie spalinowym.
24. Lokalizowanie nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.
25. Składowanie opakowań po nawozach i środkach ochrony roślin.
26. Stosowanie i składowanie chemicznych środków zimowego utrzymania dróg.
27. Lokalizowanie pomp ciepła i akumulatorów ciepła warstwy wodonośnej.

Założenia projektowanego dokumentu nie będą oddziaływać na strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód ze względu na brak zaplanowanych przedsięwzięć w ich granicach, wynikający z powyższych zakazów. Czas remontów będzie wiązał się z chwilowymi i krótkoterminowymi uciążliwościami dla środowiska związanych ze wzmożonym transportem, wibracjami, emisją spalin, hałasu oraz powstawaniem odpadów. Wszystkie użyte do budowy i remontów surowce, materiały, wodę, paliwa i energię należy wykorzystywać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki odpadami.

Realizacja ustaleń Planu wpisuje się w realizację głównych celów środowiskowych dla wód podziemnych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej (RDW):

- zapobieganie dopływowi lub ograniczenie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych,
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych,
- wdrożenie działań niezbędnych do odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego wskutek działalności człowieka.

Natomiast w przypadku wód powierzchniowych działania zapisane w Planie powinny realizować następujące cele RDW:

- zapobieganie pogorszeniu się stanu wszystkich części wód powierzchniowych,
- poprawa i przywracanie wszystkim części wód powierzchniowych dla sztucznych i silnie zmienionych części wód, mając na celu osiągnięcie dobrego stanu wód powierzchniowych,
- ochrona i poprawa wszystkich sztucznych i silnie zmienionych części wód w celu osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- stopniowe redukowanie zanieczyszczenia substancjami priorytetowymi i zaprzestanie lub stopniowa eliminowania emisji, zrzutów i strat niebezpiecznych substancji priorytetowych.

Każde z opisanych działań wpisuje się w realizację powyższych celów, zakładając osiągnięcie przez jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych stanu/potencjału co najmniej dobrego.

Pośrednie i bezpośrednie zwiększanie zasobów wodnych będzie przeciwdziało występowaniu i negatywnym skutkom suszy. Zaproponowane w projekcie Planu działania będą zmierzać do poprawy warunków klimatycznych dzięki systematycznej poprawie reżimu hydrologicznego oraz jakości wód.

Ze środowiskiem wodnym powiązany jest także sektor energetyczny. Dlatego projekty związane z promowaniem niskoemisyjnych środków transportu, pośrednio pozytywnie będą wpływać na wody poprzez zmniejszenie ich poboru do celów chłodniczych.

Na redukcję zanieczyszczeń przedostających się do wód mają również wpływ niektóre z działań z zakresu rozbudowy i przebudowy infrastruktury drogowej regionu. Woda wykazuje cechy mobilności w środowisku, a zanieczyszczenia z powietrza przenikają do środowiska glebowego. W związku z tym poprawa stanu jakości powietrza wpłynie na poprawę stanu jakości wody.

Negatywne oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych z rozbudową sieci drogowej 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, na wykonawcach poszczególnych inwestycji, spoczywa obowiązek przeprowadzenia osobnych procedur oddziaływania na środowisko, w ramach, których ustalone zostaną działania mające na celu ochronę siedlisk wraz z zasobami przyrody na nich występującymi. Zakres oddziaływania oraz jego wielkość będzie można oszacować dopiero na etapie sporządzania szczegółowego zakresu prac np. Studium wykonalności. W przypadku, kiedy przedsięwzięcie będzie kwalifikować się do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ocena wpływu wraz z podaniem rodzaju oddziaływań zostanie przeprowadzona na etapie opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia lub Raportu oddziaływania na środowisko.

Możliwe oddziaływania negatywne będą polegać na obniżeniu poziomu wód gruntowych, trudnością związaną z przesączeniem wód opadowych, ze względu na występowanie powierzchni silnie zabudowanej oraz przedostawaniem się szkodliwych substancji do wód (szczególnie na etapie realizacji niektórych inwestycji).

Woda pochodząca z opadów winna być traktowana jako cenny surowiec, który należy wykorzystać jak najbliżej miejsca opadu. Ogromną zaletą retencji jest wykorzystywanie wody deszczowej w zakładach zużywających ponadprzeciętne ilości wody. Takim miejscem jest, np. myjnia samochodowa. Charakteryzuje się dużą powierzchnią zlewni dzięki czemu spora ilość wody zostanie zatrzymana w zbiorniku.

Adaptacja do zmian klimatu

Przeprowadzone analizy wskazują na zwiększenie się prawdopodobieństwa występowania powodzi błyskawicznych, wywołanych gwałtownymi zjawiskami pogodowymi, mogących spowodować zalewanie obszarów, na których gospodarka przestrzenna prowadzona jest w sposób nieodpowiedni. Przewidywane jest również skrócenie się okresu zalegania warstwy śnieżnej co może mieć skutki pozytywne (mniejsze prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi roztopowych) jak i negatywne (niedobór wód i susze). Planowane działania mają na celu usprawnienie funkcjonowania w warunkach nadmiaru, jak i niedoboru wody. Osiągnięcie tego planowane jest poprzez zreformowanie struktur gospodarki wodnej z uwzględnieniem adaptacji do zmian klimatu, opracowanie i wdrożenie metod oceny ryzyka powodziowego i ryzyka podtopień, odpowiednie zarządzanie ryzykiem powodziowym oraz przywracanie i utrzymanie dobrego stanu wód, ekosystemów wodnych.

Zgodnie z projektem KLIMADA²⁵, rekomendowanymi kierunkami działań adaptacyjnych są:

- zwiększenie poziomu ochrony przeciwpowodziowej, przeciwdziałanie osuwiskom i deficytowi wodnemu;
- powiązanie systemu dolin rzecznych z systemem obszarów chronionych;
- uwzględnianie problemu gwałtownych zmian temperatury, ulewnych opadów, oblodzenia i silnych wiatrów w inwestycjach budowlanych, transportowych i energetycznych;
- rozwijanie alternatywnych źródeł produkcji energii na poziomie lokalnym;
- tworzenie systemów wczesnego ostrzegania mieszkańców przed zagrożeniami powodziowymi.

Zmiany zachodzące obecnie w klimacie cechuje zwiększenie się gwałtowności zjawisk pogodowych. Częściej występują także skrajne zjawiska takie jak burze. Wiąże się to z dostarczeniem do sieci kanalizacyjnych dużych ilości wody w krótkim czasie. Infrastruktura może być nieprzygotowana na taką sytuację co może spowodować wydostawanie się wody, wraz z zanieczyszczeniami, z sieci kanalizacyjnej. Również przepustowość oczyszczalni ścieków może być niewystarczająca w przypadku wystąpienia gwałtownych zjawisk pogodowych. Aby zminimalizować efekty takich zjawisk należy brać je pod uwagę już na etapie planowania przedsięwzięć związanych z gospodarką wodno-ściekową.

9.10. Krajobraz i powierzchnia ziemi

Do poprawy estetyki przestrzeni miejskiej przyczynią się działania dotyczące, m.in. modernizacji budynków, powstania elementów błękitno-zielonej infrastruktury a także te związane z rewitalizacją obiektów.

Wśród kierunków działań przewidzianych w Planie znajdują się takie, które będą wiązać się z naruszeniem istniejącej struktury gruntów oraz wprowadzeniem zmian krótkookresowych lub długookresowych w krajobrazie naturalnym, w efekcie czego przewiduje się wystąpienie oddziaływań negatywnych oraz pozytywnych. Należą do nich:

- budowa, poprawiających dostępność komunikacyjną i mobilność mieszkańców;
- budowa i/lub modernizacja infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego m.in. drogi i pasy rowerowe;
- budowa, rozbudowa lub modernizacja obiektów użyteczności publicznej.

²⁵ Projekt KLIMADA to opracowanie i wdrożenie strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu.

Zgodnie z celami przyjętymi w Europejskiej Konwencji Krajobrazowej (zalecenia CM/Rec (2008) 3 Komitetu Ministrów w sprawie wytycznych dotyczących wdrażania Europejskiej Konwencji Krajobrazowej) *Każde działanie lub projekt powinien być zgodny ze standardami jakości krajobrazu. W szczególności powinny poprawić jakość krajobrazu, a przynajmniej nie doprowadzić do jej pogorszenia. Wpływ projektów na krajobraz, niezależnie od ich skali, powinien być oceniony, a przepisy i instrumenty odpowiadające tym skutkom powinny być sprecyzowane. Każde działanie lub projekt powinien nie tylko odpowiadać cechom miejsca, ale także być do nich dostosowany.*²⁶

Na krajobraz oddziaływać będą głównie działania o charakterze inwestycyjnym. Inwestycje polegające na budowie dróg, budowie ścieżek rowerowych oraz nowych obiektów użyteczności publicznej powodują stałą zmianę w krajobrazie. Rodzaj oddziaływania (pozytywny bądź negatywny) jest uzależniony od lokalizacji danej inwestycji i otaczającego je terenu. Właściwie zaprojektowany i zlokalizowany w przestrzeni nie powinien negatywnie oddziaływać na środowisko. Inwestycje budowlane w sposób trwały wpiszą się w krajobraz, dlatego istotny jest wybór lokalizacji oraz odpowiedniej technologii z zachowaniem ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Budowa nowych dróg może potencjalnie negatywnie wpłynąć na krajobraz z uwagi na pojawienie się nowej formy w przestrzeni. Niemniej jednak z uwagi na powierzchniowy charakter dróg nie stanowią one dominanty krajobrazowej, a ich przebieg jest w większości dostosowany do lokalnego ukształtowania terenu. Sporadyczne przypadki tj. budowa obiektu inżynierskiego lub inżynierskiego, skrzyżowań itp. mogą powodować zaburzenia w lokalnym krajobrazie z uwagi na ich rozmiary w przestrzeni. Na etapie realizacji inwestycji drogowych negatywne chwilowe oddziaływanie może wystąpić z uwagi na prowadzone wykopy, przemieszczanie mas ziemnych, prace „wysokich” maszyn tj. żurawie, dźwigi, które mogą być widoczne z dużych odległości.

Przebudowa i modernizacja już istniejących obiektów nie będzie powodować negatywnych oddziaływań na krajobraz oraz powierzchnię ziemi, ale będzie prowadzić do poprawy estetyki przestrzeni publicznej.

Oceniono, że wyznaczone w projekcie Planu zadania nie będą mieć znaczącego negatywnego wpływu na powierzchnię ziemi i krajobraz.

Adaptacja do zmian klimatu

Efektem przewidywanych zmian klimatycznych będzie wzrost częstotliwości oraz intensywności susz co będzie miało negatywny wpływ na gleby oraz rolnictwo. Wymagane będzie zintensyfikowane nawadnianie terenów dotkniętych suszami. Do działań adaptacyjnych będzie można zaliczyć wsparcie inwestycyjne gospodarstw oraz szkolenia i doradztwo technologiczne a także doskonalenie systemu tworzenia i zarządzania rezerwami żywności, materiału siewnego i paszy na wypadek nieurodzaju. Wpływ gwałtownych zjawisk pogodowych oraz ich efektów należy również mieć na uwadze podczas wybierania lokalizacji oraz projektowania obiektów inwestycyjnych związanych z wielkopowierzchniowym sektorem komunalnym.

²⁶ źródło: Zalecenia CM/Rec(2008)3 Komitetu Ministrów w sprawie wytycznych dotyczących wdrażania Europejskiej Konwencji Krajobrazowej.

9.11. Hałas i promieniowanie elektromagnetyczne

Pozytywne oddziaływanie na klimat akustyczny przede wszystkim będzie zauważalne na terenach miejskich i o zwiększonym ruchu. Działania podejmowane w zakresie poprawy standardów akustycznych związane będą z ograniczeniem głównie hałasu drogowego poprzez rozbudowę dróg m.in. stosowanie cichej nawierzchni, a także wyprowadzaniem ruchu tranzytowego poza obszary miejskie i zamieszkałe.

Również pozytywny wpływ na klimat akustyczny będą miały także inwestycje w zakresie rozwoju i modernizacji transportu publicznego. Duże znaczenie w redukcji ponadnormatywnego hałasu będzie miał rozwój systemu ścieżek rowerowych, który spowoduje zmniejszenie ruchu samochodowego.

Oddziaływanie negatywne będzie krótkotrwałe, odwracalne i występujące tylko na terenie prowadzonych prac i w ich najbliższym sąsiedztwie. Prace realizowane w ramach tych zadań będą źródłem hałasu, którego głównym emitorem będzie praca urządzeń mechanicznych. Zadania, których realizacja będzie się wiązać z użyciem ciężkiego sprzętu powinny być prowadzone w dzień, aby nie zakłócać ciszy w porze nocnej. Dla zminimalizowania emisji hałasu i spalin, podczas prac zostaną użyte maszyny w pełni sprawne, które zostaną wykorzystane do prac zgodnych z ich przeznaczeniem i możliwościami, tak aby nie powstały inne zagrożenia, np. dla pracowników i osób postronnych znajdujących się w pobliżu. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ustąpi z chwilą zakończenia prac. Modernizacja istniejących odcinków dróg przyczyni się do poprawy ich stanu oraz komfortu jazdy. Pośrednio zmniejszy to poziom hałasu drogowego.

Negatywne oddziaływanie w postaci promieniowania elektromagnetycznego może nastąpić w ramach pośredniego skutku kierunku działań: Wspieranie przedsięwzięć budowy odnawialnych źródeł energii na omawianym terenie opartych na energii słońca. Dotyczy to linii łączących instalacje z siecią energetyczną. Właściwa lokalizacja oraz zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń mogą niemal całkowicie wyeliminować narażenie na promieniowanie elektromagnetyczne. Przewidywalne uciążliwości związane z promieniowaniem elektromagnetycznym oraz dźwiękami wydawanymi podczas pracy takich urządzeń będą marginalne.

Podczas prac ziemnych i montażowych, w sąsiedztwie placu budowy wystąpią potencjalne bezpośrednie i krótkotrwałe uciążliwości w tym: emisja hałasu, zanieczyszczeń do powietrza oraz wytwarzanie odpadów. Oceniono je jako krótkoterminowe. Prace związane z budową przedsięwzięć wiązać się będą ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego, środków transportu. Hałas będzie miał zasięg lokalny. Praca przedsięwzięć przebiega częściowo w obrębie terenów chronionych akustycznie, zatem mieszkańcy i użytkownicy najbliższej zabudowy odczuwać mogą okresowe uciążliwości związane z realizacją inwestycji. Ewentualne uciążliwości będą minimalizowane poprzez prowadzenie prac w porze dziennej w godz. 6.00-22.00 oraz zastosowanie urządzeń i maszyn w pełni sprawnych.

Zwiększenie przepustowości dróg może wiązać się ze zwiększeniem poziomu hałasu w bezpośrednim sąsiedztwie nowych dróg. Zadanie to można zminimalizować stosując rozwiązania techniczne ograniczające poziom hałasu m.in. ciche nawierzchnie.

Adaptacja do zmian klimatu

Wzrost średnich temperatur powietrza towarzyszący zmianom klimatycznym powoduje zwiększenie się poziomów dźwięków – zwłaszcza tych generowanych przez urządzenia mechaniczne oraz elektryczne. Wzrost temperatury wymusza również, intensywniejsze działanie układów chłodzących co również może powodować uciążliwości dla środowiska, zwłaszcza w gminach, gdzie naturalny krajobraz uległ największym przekształceniom. Aby zmniejszyć negatywny wpływ wysokich temperatur należy zwiększać ilość terenów zielonych oraz niwelować efekt tzw. „miejskiej wyspy ciepła”. Wzrost temperatur powietrza towarzyszący zmianom klimatycznym może powodować zmiany w rozchodzeniu się pól elektromagnetycznych wokół emiterów a w efekcie mieć negatywny wpływ na ludzi oraz środowisko. W celu zmniejszenia takiego wpływu należy zwiększać powierzchnię terenów zielonych oraz brać pod uwagę czynniki klimatyczne, podczas wybierania lokalizacji dla źródeł promieniowania elektromagnetycznego.

9.12. Gospodarka odpadami i ograniczenie powstawania odpadów

Pozytywny wpływ niewątpliwie będą miały działania przeciwdziałające nielegalnemu pozbywaniu się odpadów np. edukacja ekologiczna mieszkańców. Długofalowy pozytywny trend dotyczący właściwego zagospodarowania odpadów, a także ograniczenia w ich powstawaniu prognozowany jest dzięki wdrażaniu inicjatyw dotyczących edukacji ekologicznej.

Powstawanie dużej ilości odpadów (w szczególności budowlanych) będzie związane z realizacją inwestycji dotyczących budowy nowych obiektów. Wszystkie wytworzone odpady na poszczególnych etapach, zostaną zagospodarowane zgodnie z przepisami ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. Odpady będą zbierane selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń.

9.13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii

Planowane do realizacji przedsięwzięcia ujęte w Planie nie są zaliczane do obiektów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych wg Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 26 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, poz. 138).

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii podczas realizacji Planu może być związane z poważną awarią w transporcie drogowym, niekontrolowanym wyciekiem przewożonych substancji niebezpiecznych, wyciekiem płynów eksploatacyjnych na skutek usterek technicznych. Ze względu na charakter przedsięwzięć, które nie wiążą się z koniecznością użycia niebezpiecznych substancji ani technologii nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla środowiska. Realizacja układu komunikacyjnego DROF nie będzie jednak bezpośrednio wpływała na wystąpienie poważnej awarii, będą to jednak potencjalne lokalizacje wystąpienia tego niekorzystnego zdarzenia.

10. Analiza rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu

Prognoza oddziaływania na środowisko wykazała, że niektóre z przedsięwzięć realizowanych w ramach projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* mogą negatywnie wpłynąć na środowisko. Negatywne oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych m.in. z rozbudową ciągów komunikacyjnych 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.

Wykaz inwestycji zamieszczonych w *Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* powinien być realizowany zgodnie z zaleceniami wynikającymi z wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dotyczy inwestycji, które rozpoczęły się w latach poprzednich i są obecnie kontynuowane). Podczas podejmowania nowych działań inwestycyjnych należy brać pod uwagę lokalizację form ochrony przyrody, zakazy i nakazy wynikające z aktów prawa miejscowego, uchwał powołujących dane formy ochrony przyrody lub planów zadań ochronnych i planów ochrony ww. obszarów. Każdorazowe podjęcie działań inwestycyjnych wymaga przeprowadzenia postępowania określającego wpływ na środowisko w drodze odrębnej procedury (decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach).

Do ogólnych działań ograniczających oddziaływanie należą:

- w czasie realizacji inwestycji prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych;
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych;
- maskowanie elementów dysharmonijnych dla krajobrazu;
- odpowiedni wybór lokalizacji inwestycji, uwzględniając zapisy dokumentów lokalnych oraz dokumentów wyższego szczebla.

W przypadku gdy całkowite uniknięcie danego oddziaływania jest niemożliwe i istnieje niebezpieczeństwo nieodwracalnego zniszczenia szczególnie cennych elementów przyrody, konieczne jest podjęcie odpowiednio wcześniej działań kompensacyjnych. Należy m.in. zapewnić odtworzenie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych, sztuczne zasilanie osłabionych populacji; tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i różnorodnych tras migracji zwierząt.

W wyniku realizacji projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* może potencjalnie dojść do oddziaływania na obszary chronione, dlatego ważne jest, aby wszelkie przedsięwzięcia wynikające ze Planu były przeprowadzone zgodnie z przepisami dotyczącymi gospodarowania na obszarach objętych prawną formą ochrony przyrody.

Minimalizacja negatywnego wpływu na środowisko możliwa jest m.in. poprzez prowadzenie świadomej polityki przestrzennej popartej stosownymi zapisami w dokumentach prawa lokalnego oraz zachowanie walorów przyrodniczych DROF.

Poniżej przedstawiono propozycje zapobiegania, łagodzenia negatywnego wpływu na środowisko, będącego konsekwencją realizacji działań ujętych w Planie na poszczególne komponenty środowiska:

Ochrona powierzchni ziemi i wód:

- Na etapie projektowania należy rozważać koncepcje organizacji placu budowy i jego zaplecza z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni;
- Po zakończeniu prac budowlanych, w razie konieczności, należy przeprowadzać rekultywację;
- Prowadzenie robót budowlanych w sposób zapewniający ochronę wód;
- W projekcie i wykonawstwie należy minimalizować zakres robót powodujących zdejmowanie warstw próchnicznych gleby, a także zaplanować wykorzystanie nadmiarów ziemi pochodzącej z wykopów;
- Ograniczenie uszczelniania zlewni, np. poprzez planowanie rezerw terenu, które ma służyć zapewnieniu możliwości swobodnej infiltracji wód do ziemi;
- W opisach technicznych projektów budowlanych należy zaplanować miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną;
- Na etapie realizacji i funkcjonowania inwestycji należy preferować technologie wodooszczędne;
- Prawidłowe przechowywanie substancji ropopochodnych oraz inne materiałów niebezpiecznych dla środowiska;
- Opracowanie procedury na wypadek wystąpienia awarii na placu budowy, by nie doprowadzić do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego;
- Właściwe postępowanie z odpadami;
- Prowadzenie selektywnej zbiórki odpadów nadających się do odzysku lub unieszkodliwiania, a odpady niebezpieczne gromadzić w szczelnych, oznakowanych pojemnikach, w wydzielonym miejscu;
- Powstające podczas realizacji inwestycji oraz eksploatacji obiektu odpady należy przekazywać tylko wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym zezwolenie na odzysk, utylizację, zbieranie i transport tych odpadów;
- Uregulowanie gospodarki wodami opadowymi - oczyszczenie ich oraz możliwość ich retencjonowania w celu ograniczenia spływu powierzchniowego, należy przy tym brać pod uwagę nie tylko dany obszar, ale i obszar położony niżej w zlewni;
- Materiał pozostały po robotach ziemnych w miarę możliwości należy wykorzystywać na miejscu.

Ochrona powietrza:

- Wykonawcy wybierani do realizacji poszczególnych zadań powinni używać nowoczesnego sprzętu i wykazać się dbałością o prawidłową eksploatację i właściwą konserwację sprzętu i środków transportu (np. korzystanie z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin czy zraszanie materiałów pyłących). Takie zapisy mogą znaleźć się na odpowiednich etapach procedur przetargowych;
- Unikanie emisji głównie substancji pyłowych na etapie budowy, rozbudowy czy modernizacji obiektów;
- Niedopuszczalne jest palenie na terenie budowy papy, opon, rozpuszczalników, farb itp.;
- Pogłębiona analiza lokalizacji przedsięwzięcia;
- Zminimalizowaniu ryzyka awarii poprzez stosowanie sprawdzonych rozwiązań i nowoczesnego sprzętu;

- Prowadzenie prac budowlanych poza okresem lęgowym ptaków, rozrodu płazów;
- Prowadzenie prac budowlanych i rozbiórkowych w porze dziennej;
- Stosowanie przepisów BHP;
- Zastosowanie do budowy nowoczesnego sprzętu, który emituje mniejsze ilości spalin;
- Na etapie eksploatacji - prowadzenie monitoringu powietrza;
- Ograniczanie stosowania paliw wysokoemisyjnych.

Różnorodność biologiczna (w tym fauna, flora, obszary chronione):

- Minimalizacja negatywnych oddziaływań inwestycji infrastrukturalnych wymaga (oczywiście nie jest to konieczne w przypadku każdej inwestycji) wcześniejszych terenowych inwentaryzacji zasobów środowiska przyrodniczego. Inwentaryzacja pozwoli na precyzyjne dostosowanie ogólnych zaleceń do realiów danego zadania inwestycyjnego i uniknięcie spowodowania znaczących szkód w środowisku przyrodniczym i wiążących się z tym komplikacji w trakcie realizacji poszczególnych inwestycji;
- Stosowanie technologii w jak najmniejszym stopniu wpływającej na środowisko (ograniczającej emisję zanieczyszczeń i hałasu);
- W przypadku prac termomodernizacyjnych budynków czy remontów elewacji bądź pokrycia dachowego budynków należy przeprowadzić inwentaryzację ornitologiczną i chiropterologiczną;
- Stosowanie wszystkich możliwych środków związanych z ochroną zwierząt podczas prowadzenia prac remontowych i termomodernizacyjnych obiektów (np. zabezpieczanie lub przenoszenie gniazd, pozostawianie otwartych otworów stropodachowych);
- Wykorzystanie rozwiązań technologicznych umożliwiających zachowanie istniejących stosunków wodnych;
- Ograniczenie na etapie planowania i wykonawstwa wycinki drzew i krzewów oraz naruszania cennych siedlisk do minimum i stosowanie nowych nasadzeń wraz z ich późniejszym utrzymaniem;
- W przypadku braku możliwości nienaruszenia siedlisk rzadkich/chronionych gatunków, należy wziąć pod uwagę możliwość przeniesienia populacji;
- Stosowanie wszelkich możliwych środków technicznych w celu ochrony zwierząt w trakcie inwestycji liniowych (np. montaż siatek i pojemników w celu ochrony płazów i drobnych ssaków) o ile będzie to konieczne;
- Nie należy prowadzić robót budowlanych w okresie lęgowym ptaków, rozrodem płazów, hibernacji nietoperzy i tarła ryb, jeśli na obszarze inwestycji występują;
- W przypadku istotnego zagrożenia hałasem, mogącego płoszyć chronione gatunki zwierząt w okresie rozrodczym (i/lub powodujące ponadnormatywną emisję na terenach mieszkaniowych), należy rozważyć zastosowanie ekranów;
- Uwzględnianie wariantu lokalizacyjnego w sposób zgodny z dokumentami planistycznymi, przepisami i aktami prawnymi obowiązującymi dla poszczególnych form ochrony przyrody, a także biorąc pod uwagę potrzeby ochrony siedlisk przyrodniczych, siedlisk zwierząt i roślin oraz korytarze migracyjne i łączność ekosystemów.

Ochrona przed hałasem i drganiami:

- Ograniczenie prac związanych z wykorzystaniem głośnego sprzętu, do pory dziennej między 7:00 a 20:00;
- W miejscach szczególnie wrażliwych obok zabudowy mieszkaniowej należy ograniczyć prędkość pojazdów dowożących materiały budowlane ze względu na drgania przenoszące się na konstrukcje budynków oraz wpływ na klimat akustyczny otoczenia;
- Projektanci powinni zwrócić uwagę na propozycję lokalizacji baz zaplecza technicznego budowy tak, aby planować je możliwe z dala od okien budynków mieszkalnych;
- Na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej należy tak planować roboty budowlane w ramach poszczególnych zadań by prowadzić prace związane z emisją hałasu w tym samym czasie tylko po jednej stronie budynku, aby w mieszkaniu były pomieszczenia nienarażone na emisję hałasu;
- Organizacja pracy, ograniczająca liczbę osób i czas ekspozycji na hałas;
- Stosowanie harmonogramów prac, ograniczających narażenie na hałas;
- Stosowanie tzw. cichych nawierzchni;
- Ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji w środowisko;
- Racjonalna gospodarka materiałami i minimalizacja powstawania odpadów;
- Sprawne przeprowadzenie prac;
- Ograniczenie do niezbędnego minimum usuwania drzew i krzewów będących w kolizji z planowaną inwestycją;
- Dobór gatunków roślin pełniących rolę dźwiękochronną, dostosowanych do wymogów siedliska;
- Zastosowania odpowiednio szerokich pasów zieleni o zróżnicowanej wysokości tak, aby zapewnić maksymalne wartości pochłaniania i odbijania fali akustycznej.

Ochrona krajobrazu

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania poszczególnych kierunków wsparcia na krajobraz konieczne jest odpowiednie planowanie inwestycji, uwzględniające konieczność wkomponowania planowanych obiektów w istniejący krajobraz.

Ochrona dziedzictwa kulturowego, zabytków, dóbr materialnych

Wszelkie działania mające na celu ochronę obiektów zabytkowych i utrzymanie ich w należytym stanie należy planować i realizować zgodnie z wymogami i uzgodnieniami z wojewódzkim konserwatorem zabytków.

11. Propozycja działań alternatywnych

Art. 51, ust. 2, pkt. 3b ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2024 poz. 1112 z późn. zm.) nakłada obowiązek przedstawienia rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

Dla zadań zawartych w projekcie *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* można zaproponować następujące działania alternatywne:

- zmiana lokalizacji danego działania;
- zmiana technologii realizacji zadania;
- wybór alternatywnych materiałów do realizacji zadania;
- rozważenie różnych wariantów organizacyjnych realizacji zadania i dobór odpowiedniego;
- modyfikacja zakresu zadania, częściowe lub całkowite odstąpienie od realizacji zadania, jeśli decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla danego zadania będzie wskazywać na taką potrzebę.

W przypadku projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* nie ma możliwości precyzyjnego określenia działań alternatywnych dla wskazanych działań ze względu na wysoki stopień ogólności dokumentu. Projekt jest koncepcją rozwoju i przebudowy społecznej, infrastrukturalnej i przestrzennej obszaru DROF, który jako wizja całościowa i spójna pozwoli osiągnąć zamierzone efekty. Dlatego też wprowadzanie na tym etapie rozwiązań alternatywnych zaburzałoby spójność wspomnianej wizji. Należy jednak podkreślić, że istnieją duże możliwości w doborze najlepszych pod względem oddziaływania na środowisko wariantów lokalizacyjnych, technologicznych czy organizacyjnych.

Podkreślając charakter dokumentu, o wysokim stopniu ogólności oraz brak możliwości precyzyjnego wskazania działań alternatywnych należy w przypadku wszystkich przedsięwzięć przeanalizować działania alternatywne na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z ustawą 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. 2024 poz. 1112 z późn. zm.).

W związku z ciągłym rozwojem gospodarczym regionu oraz wzrostem poziomu konsumpcji brak realizacji Planu prowadzić będzie do pogorszenia wszystkich elementów środowiska.

12. Potencjalne oddziaływanie transgraniczne

Zgodnie z przepisami zawartymi w ustawie z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2024 poz. 1112 z późn. zm.), z rozdziału 3, działu VI dotyczącego postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku projektów polityk, strategii, planów i programów, opracowywany dokument nie będzie wywierał znaczącego oddziaływania transgranicznego.

Skala przedsięwzięć zaproponowanych do realizacji w ramach dokumentu ma charakter regionalny i ewentualne negatywne oddziaływanie tych przedsięwzięć będzie miało zasięg lokalny. Na etapie prognozy stwierdzono, że realizacja projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* nie wskazuje możliwości negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium innych państw.

13. Realizacja i wdrażanie Planu

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy DROF oraz pozostali interesariusze, w tym Gmina Miasta Dębica, Gmina Ropczyce, Gmina Dębica oraz Gmina Żyraków, wyselekcjonowały pakiety działań kluczowych oraz działań operacyjnych Planu do roku 2030. 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. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej DROF. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasta – Dębica oraz Ropczyce,
- Ośrodki ponadlokalne – Żyraków
- Ośrodki lokalne – jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).

Pakiety działań uszeregowano zgodnie z numeracją od najwyższego do najniższego priorytetu.

Wdrażanie działań zostało przepisane jednostkom pod kątem posiadających kompetencji oraz możliwości organizacyjnych. Działania wdrażane przez ośrodki ponadlokalne w większości obejmują także ośrodki lokalne.

Tabela 36. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla DROF.

Tabela 36. Funkcje i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla DROF						
Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Cel 1. Dostępność przestrzenna i transportowa obszaru funkcjonalnego						
1.1	Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	1.1.1	Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.	X	X	

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
1.2	Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo i dostępność do transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej	1.1.2	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych.	X	X	
		1.1.3	Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc	X		
		1.2.1	Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych.	X	X	X
		1.2.2	Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Dębicy, Ropczyc i Żyrakowa.	X	X	X
		1.2.3	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD .	X	X	X
2.1	Integracja i cyfryzacja systemów transportu	1.2.4	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	X	X	X
		1.2.5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	X	X	
		Cel 2. Integracja i cyfryzacja systemów transportu				
		2.1.1	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu .	X		
2.1	Integracja i cyfryzacja systemów transportu	2.1.2	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie DROF	X	X	
		2.1.3	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF.	X	X	X
		2.1.4	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy	X	X	X

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
			DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).			
		2.1.5	Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, w Dębicy, Ropczycach i Żyrakowie z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi.	X	X	X
		2.1.6	Wprowadzenie wspólnego biletu – kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF.	X	X	X
2.2	Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	2.2.1	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej w Dębicy i Ropczycach.	X		
		2.2.2	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów autostrady A4 na terenie DROF.	X	X	
		2.2.3	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	X	X	
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców						
3.1	Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	3.1.1	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	X	X	X
		3.1.2	Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	X		
		3.1.3	Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	X	X	X
		3.1.4	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	X	X	X
3.2	Nisko lub zeroemisyjny transport zbiorowy	3.2.1	Zakup co najmniej 50 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego.	X		
3.3	Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja	3.3.1	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania	X	X	

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
		3.3.2	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności	X	X	X
		3.3.3	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO	X	X	
		3.3.4	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi	X	X	

W poniższej tabeli dokonano oceny działań kierunkowych pod kątem prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego, wpływu na założone cele klimatyczne i środowiskowe, efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny oraz realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów.

Tabela 37. Macierz oceny działań kierunkowych.

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
Cel 1. Dostępność przestrzenna i transportowa obszaru funkcjonalnego					
Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.	↑	↑	↑	→	↑
Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych.	↑	↑	↑	↑	→
Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc	↑	↑	↑	→	↑
Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych.	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja ciągów pieszo-jezdných, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja zmian w infrastrukturze	↑	↑	↑	↑	↑

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
drogowej w rejonie szkół w zakresie urzędzeń BRD.					
Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	↑	↑	↑	↑	→
Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	↑	↑	↑	↑	→
Cel 2. Integracja i cyfryzacja systemów transportu					
Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu.	↑	↑	↑	↑	↑
Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej.	↑	↑	↑	↑	↑
Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF.	↑	↑	↑	↑	↑
Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi.	↑	↑	↑	↑	→
Wprowadzenie wspólnego biletu – kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF.	↑	↑	↑	↑	↑
Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa parkingów P+R, B+R, K+R.	↑	↑	↑	↑	→
Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	↑	↑	↑	↑	↑
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców					
Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	↑	↑	↑	↑	↑
Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	↑	↑	↑	↑	→
Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszko-rowerowych	↑	↑	↑	↑	→
Wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny	↑	↑	↑	↑	↑

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
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	↑	↑	↑	↑	↑

Wszystkie działania wskazane powyżej w sposób możliwie efektywny zrealizują najważniejsze potrzeby mieszkańców DROF w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, co w istotny sposób zapewni jej dalszy prawidłowy rozwój. Jednocześnie podniosą one komfort podróżowania wszystkimi środkami transportu zbiorowego dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także przyczynią się do wzrostu poczucia bezpieczeństwa przemieszczania się po obszarze funkcjonalnym.

W celu dotarcia do grup docelowych oraz wykazania kierunku wprowadzanych zmian i realizacji działań konieczne jest poznanie oczekiwań oraz potrzeb społecznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Dlatego tak ważne jest analizowanie wyników cyklicznych badań społecznych, co służyć będzie opracowywaniu i przeprowadzaniu kampanii informacyjnych promujących zrównoważoną mobilność miejską w DROF, skierowanych do różnych grup docelowych. Kampanie edukacyjne w ramach każdego działania wspierają kształtowanie właściwych zachowań komunikacyjnych mieszkańców, uświadamiając im, jaki wpływ na środowisko mają ich codzienne wybory środka transportu. Należy również pamiętać, że planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi ciągły proces, gdzie ważnymi etapami cyklu SUMP są procesy i działania związane z monitorowaniem, oceną i wyciąganiem wniosków.

Należy dążyć do jak najefektywniejszego doboru działań w kontekście posiadanych zasobów ludzkich, finansowych oraz infrastrukturalnych. Dopiero wdrożone działania (w odpowiednich pakietach wzmacniających ich zasięg i skuteczność oddziaływania) często – co ważne, wspierane działaniami informacyjno-promocyjnymi – poddane odpowiedniej ocenie ilościowej i jakościowej pozwolą na zmierzenie ich skuteczności na konkretnym obszarze.

Jednym z elementów każdego działania związanego ze zrównoważoną mobilnością miejską będzie jest poprawa jakości życia mieszkańców i środowiska naturalnego, w tym rozwoju przestrzeni publicznej o nowe tereny zielone. Planowanie inwestycji, w tym inwestycji komunikacyjnych, powinno uwzględniać potrzebę równowagi środowiskowej już na etapie planowania przestrzennego.

W strukturach jednostek samorządu terytorialnego Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, funkcjonują tj. 4 samorządy (gmin)

- Gmina Miasta Dębica

- Gmina Dębica
- Gmina Ropczyce
- Gmina Żyraków

funkcjonują wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, w których kompetencjach leży także nadzór i prowadzenie różnych działań związanych z organizacją oraz realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej. Z ich funkcjonowaniem związana jest także współpraca z innymi jednostkami, m.in. w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

Koordynatorem głównym realizacji Planu jest Gmina Miasta Dębica, natomiast za realizację *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* w zakresie działań i projektów realizowanych w granicach danej gminy odpowiedzialne są odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego poprzez swoje wydziały oraz stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne, które są zgodnie z aktualnie obowiązującą strukturą organizacyjną właściwe do spraw:

- urbanistyki i architektury,
- organizowania i nadzoru publicznego transportu zbiorowego,
- inżynierii ruchu drogowego,
- inwestycji i/lub budownictwa,
- infrastruktury drogowej,

lecz także te niezwiązane bezpośrednio z kompetencjami ds. transportu i mobilności jak:

- współpracy zewnętrznej (samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie, administracja rządowa, organizacje pozarządowe itd.),
- współpracy międzynarodowej,
- promocji oraz turystyki,
- strategii rozwoju,
- funduszy krajowych oraz europejskich,
- gospodarki komunalnej,
- kształtowania i ochrony środowiska,
- zdrowia publicznego.

Każda z Gmin DROF zobligowana jest do przekazywania informacji i danych dotyczących realizacji *Planu* do miasta Dębica, które prezentować je będzie cyklicznie w formie monitoringu realizacji *Planu*. W aspekcie zadań związanych z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) niezbędna będzie współpraca z odpowiednimi oddziałami terenowymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządem Dróg Wojewódzkich oraz Powiatowym Zarządem Dróg.

Dodatkowo partnerami przy realizacji działań ujętych w *Planie* mogą być także Starostwa Powiatów Dębickiego i Ropczycko Sędziszowskiego, jak też graniczące z DROF jednostki samorządu terytorialnego – powiaty i gminy. Natomiast w przypadku inwestycji związanych z transportem kolejowym niezbędnym partnerem przy ich realizacji jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ideą wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest kombinacja działań infrastrukturalnych z rozwiązaniami w zakresie zarządzania, organizacji, promocji, informacji i finansowania w dziedzinie mobilności. Dla usprawnienia realizacji *Planu* może okazać się pożądane

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

dokonanie zmian, modyfikacji lub całkiem nowego podejścia w strukturze zarządzania i podejmowania decyzji na obszarze DROF na przykład poprzez:

- nowe rozwiązania organizacyjne z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością,
- wyspecjalizowane jednostki organizacyjne lub osoby-stanowiska (pełnomocnik, koordynator, oficer zrównoważonej mobilności),
- zmiany zakresu kompetencji istniejących jednostek organizacyjnych,
- inne poziome struktury zarządcze (grupy robocze, zespoły zadaniowe, zespoły koordynujące itp.).

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego będzie wdrażany według harmonogramu realizacji działań kierunkowych na lata 2024–2034, który został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 38. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2024–2034.

Rok	Działanie kierunkowe	Który pakiet działań ma być realizowany poprzez dane działanie kierunkowe
2024-2025	Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego	1.1
2024-2025	Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc	1.1
2024-2025	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD .	
2025-2026	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej.	2.1
2025-2026	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF.	2.1
2025-2026	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki pieszce).	2.1
2024-2025	Wprowadzenie wspólnego biletu – kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF.	2.1
2024-2025	Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	3.1
2025	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	2.2
2024-2025	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	2.2
2024	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	3.1
2024	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności	3.3
2024	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO	3.3
2024-2026	Wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny	3.2
2024-2026	Realizacja ciągów pieszo-jezdnich, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw	1.2
2024-2026	Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	3.1
2025-2028	Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi .	2.1

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Rok	Działanie kierunkowe	Który pakiet działań ma być realizowany poprzez dane działanie kierunkowe
2024-2034	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania	3.3
2024-2026	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu .	2.1
2024-2028	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	
2025-2027	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R.	2.2
2025-2027	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	1.2
2024-2034	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych	1.1
2024-2034	Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych	1.2
2025-2030	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	1.2
2024-2025	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi	3.3
2026-2034	Kontynuacja działań już realizowanych, ew. uzupełnienie planu o działania wynikające z analizy wyników monitoringu	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych
2034	Wykonanie monitoringu realizacji planu, analiza wyników. Aktualizacja SUMP	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnej tabeli określono harmonogram realizacji poszczególnych działań w formie wykresu Gantta.

Tabela 39. Harmonogram wdrażania SUMP – wykres Gantta.

Działania kierunkowe	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2034
Przestrzeń								
Działanie 1.1.1								
Działanie 1.1.2								
Działanie 1.1.3								
Infrastruktura								
Działanie 1.2.1								
Działanie 1.2.2								
Działanie 1.2.3								
Działanie 1.2.4								
Działanie 1.2.5								
Integracja i cyfryzacja								
Działanie 2.1.1								

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Działania kierunkowe	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2034
Działanie 2.1.2								
Działanie 2.1.3								
Działanie 2.1.4								
Działanie 2.1.5								
Działanie 2.1.6								
Parkowanie								
Działanie 2.2.1								
Działanie 2.2.2								
Działanie 2.2.3								
Mobilność aktywna								
Działanie 3.1.1								
Działanie 3.1.2								
Działanie 3.1.3								
Działanie 3.1.4								
Efektywność								
Działanie 3.2.1								
Współpraca i promocja								
Działanie 3.3.1								
Działanie 3.3.2								
Działanie 3.3.4								
Działanie 3.3.4								

Źródło: Opracowanie własne.

14. Monitoring i rezultaty realizacji Planu

Jakość procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w realizacji działań oraz osiąganiu celów. Wskaźniki pozwalają weryfikować, czy zaplanowane działania w ramach poszczególnych celów strategicznych są realizowane właściwie oraz czy wdrażanie SUMP postępuje zgodnie z przyjętymi w nim założeniami.

Komisja Europejska w Komunikacie COM(2021) 811 z grudnia 2021 określiła rekomendacje dotyczące pomiarów, obejmujących co najmniej informacje o emisji gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, udziale wszystkich rodzajów transportu oraz dostępie do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach.

W poniższych tabelach został przedstawiony zestaw wskaźników rezultatu oraz wskaźników produktu dla monitorowania realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Dębicko- Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego. W ramach pierwszej, bazowej edycji Planu Zrównoważonej Mobilności rekomenduje się przyjęcie minimalnego wymaganego zestawu wskaźników rezultatu. Ponadto w zakresie monitorowania i oceny przyjęto zestaw wskaźników produktu, na bazie dotychczas gromadzonych danych i prowadzonych analiz.

Wykonanie monitoringu realizacji planu, powinno być przeprowadzane:

- Pierwsze nie później niż do końca 2026 r.,
- Drugie nie później niż do końca 2034 r.

Tabela 40. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM DROF.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa dla roku 2034*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	32	37	%	Wzrostowy 
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych obszarze DROF	5,71	2,90	I. zgonów / 1 tys. mieszk.	Spadkowy 
3	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. Mieszkańców	42 797	38 517	CO ₂ w tonach (ekw.)	Spadkowy 
4	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców.	21,5	19,5	kg PM 2,5 ekw.	Spadkowy 

**wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład OF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego OF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

Źródło: Opracowanie własne.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Tabela 41. Zestaw wskaźników produktu PZMM DROF.

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa dla roku 2023	Wartość docelowa dla roku 2034*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1.1 Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni całkowitej DROF [%]	11,5	20	%	Wzrostowy 
1.2 Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo, dostępność do transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	Liczba stref uspokojonego ruchu na obszarach miejskich	0	2	szt.	Wzrostowy 
	Budowa nowych lub przebudowa istniejących przejść dla pieszych na tzw. aktywne przejścia lub przejazdy dla rowerów	-	15	szt.	Wzrostowy 
2.1 Integracja i cyfryzacja systemów transportu publicznego	Liczba zawartych porozumień międzygminnych dot. organizacji wspólnego transportu zbiorowego	1	1	szt.	Wzrostowy 
	Liczba sołectw obsługiwanych przez komunikację zbiorową na terenie DROF			szt.	Wzrostowy 
	% operatorów transportu zbiorowego udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej na obszarze DROF	1	2	%	Wzrostowy 
2.2. Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	Liczba parkingów P+R w DROF	1	3	szt.	Wzrostowy 
	Liczba parkingów B+R w DROF	1	3	szt.	Wzrostowy 

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa dla roku 2023	Wartość docelowa dla roku 2034*	Jednostka miary	Przewidywany trend
3.1 Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	Długość ciągów rowerowych w przeliczeniu na 100 km ² w gminach OF	32,4	45	km	Wzrostowy 
	Udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	0	3	szt.	Wzrostowy 
3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy	Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	50	95	%	Wzrostowy 
	Udział pojazdów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	85	95	%	Wzrostowy 
3.3 Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja społeczna	Liczba wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań, kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności	0	1	szt.	Wzrostowy 
	Udział szkół zaangażowanych w dany rok w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF	0	30	%	Wzrostowy 

**wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład OF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego OF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

Źródło: Opracowanie własne.

Monitoring realizacji planu do roku 2030 powinien odbyć się minimum dwukrotnie. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego DROF w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane powinny być przekazane do koordynatora prac nad SUMP, w celu ich wspólnego zestawienia i przygotowania raportu z postępu realizacji wdrażania Planu przez DROF.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Poniżej w tabeli przedstawiono metodologię pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

Tabela 42. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM DROF.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki rezultatu			
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców DROF, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP. Dla miast DROF dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 6 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę. Dla Gmin DROF dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 18:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę	Pomiary własne JST
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w DROF	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w skali roku / 100 tys. mieszkańców	Policja
3	Cykl emisji CO₂	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST DROF lub wyniki publikowane przez GIOŚ
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) w miastach DROF	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST DROF lub wyniki publikowane przez GIOŚ
Wskaźniki produktu			

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
1	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni całkowitej DROF [%]	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % powierzchni objętej planami zagospodarowania przestrzennego w całkowitej powierzchni DROF	JST DROF
2	Liczba stref uspokojonego ruchu na obszarach miejskich	Liczba wszystkich istniejących stref uspokojonego ruchu (np. strefa TEMPO-30, strefa zamieszkania, woonerfy) w każdej JST DROF prezentowana łącznie dla DROF. Poszerzenie/rozszerzenie istniejącej strefy ruchu uspokojonego nie stanowi czynnika tworzącego nową strefę – nie wlicza się ona wówczas ponownie do liczby kolejnych nowych stref Wskaźnik prezentowany w liczbie funkcjonujących stref uspokojonego ruchu oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego np. 5 stref uspokojonego ruchu	JST DROF
3	Budowa nowych lub przebudowa istniejących przejść dla pieszych na tzw. aktywne przejścia lub przejazdy dla rowerów	Liczba nowych, przebudowanych zawierających elementy poprawiające bezpieczeństwo przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, których realizacja zakończyła nie wcześniej niż 1 stycznia 2024 r. Wskaźnik prezentowany jako liczba oddanych po 2023 roku do użytku elementów infrastruktury spełniających kryteria aktywnych przejść/ przejazdów np. 4 aktywne przejścia	JST DROF
4	Liczba zawartych porozumień międzygminnych dot. organizacji wspólnego transportu zbiorowego	Liczba zawartych porozumień międzygminnych w zakresie transportu zbiorowego prezentowana łącznie dla DROF, należy także zliczać porozumienia zawarte z gminami nie wchodzącymi w skład DROF Wskaźnik prezentowany jako liczba ogólna zawartych porozumień dot. organizowania publicznego transportu zbiorowego przez gminy DROF np. 4 porozumienia	JST DROF

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
5	Liczba sołectw obsługiwanych przez komunikację zbiorową na terenie DROF	Udział sołectw w DROF we wszystkich Gminach DROF przez które przebiega co najmniej jedna regularna linia ptz użyteczności publicznej. Obszaru Interwencji SUMP DROF, wobec wszystkich sołectw w Gminach DROF. Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % sołectw w DROF jest obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.	JST DROF
6	% operatorów transportu zbiorowego udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej na obszarze DROF	% operatorów transportu zbiorowego świadczących usługi na rzecz gmina DROF w komunikacji miejskiej udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % operatorów umożliwia wskazaną usługę	JST DROF
7	Liczba parkingów P+R w DROF	Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów typu P+R dla samochodów osobowych na obszarze DROF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingiem B+R. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 5 funkcjonujących parkingów P+R na obszarze DROF	JST DROF
8	Liczba parkingów B+R w DROF	Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów dla rowerów typu B+R na obszarze DROF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingami P+R. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 8 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze DROF	JST DROF
9	Długość dróg rowerowych na obszarze DROF	Łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS). Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych).	JST DROF

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
		Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 100 km dróg dla rowerów w DROF	
10	Udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	Liczba zadaszonych, wielostanowiskowych parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy szkołach podstawowych oraz szkołach ponadpodstawowych (gminnych i powiatowych), wobec liczby wszystkich szkół gminnych i powiatowych w DROF. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w Gminach DROF. Jest on prezentowany w procentach, np. 50 % szkół w DOF posiadających zadaszone parkingi rowerowe.	JST DROF
11	Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	Liczba pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym oraz wodorowym) lub pojazdów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzane biometanem) Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych operatorów podawany jako % pojazdów spełniających wskazany wymóg np. 70%	Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez JST DROF
12	Udział pojazdów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	Liczba autobusów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami u operatorów świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego na obszarze DROF Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych operatorów podawany jako % pojazdów spełniających wskazany wymóg np. 70%	Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez JST DROF
13	Liczba wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań, kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności	Liczba wspólnych dla gmin DROF działań dot. promocji aktywnych form mobilności (szkolenia, programy edukacyjne, spotkania) prezentowana jako łączna liczba takich działań Wskaźnik prezentowany jako liczba przeprowadzonych kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności, np. 3	JST DROF
14	Udział szkół zaangażowanych w dany rok w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF	Liczba szkół podstawowych i ponadpodstawowych zaangażowanych w działania promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych w ramach zrównoważonej mobilności w DROF, wobec liczby wszystkich szkół podstawowych i ponadpodstawowych na obszarze DROF. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w DROF.	JST DROF

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
		Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF	

Źródło: Opracowanie własne.

W przypadku stwierdzenia, że wartość wybranego wskaźnika uległa pogorszeniu, właściwe jednostki podejmą działania naprawcze lub w uzgodnieniu z interesariuszami Planu zaktualizują obowiązujący Plan.

Miejski Obszar Funkcjonalny Dębicko- Ropczycki rozwija się w zmieniających się uwarunkowaniach. Po zakończeniu cyklu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej należy wymienić się doświadczeniami i opiniami z mieszkańcami, aby ocenić, co poszło dobrze, a co nie, oraz zidentyfikować i rozważyć nowe problemy i wyzwania. Należy mieć świadomość tego, że koniec procesu planowania jest jednocześnie jego początkiem, a proces Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest cyklem, którego siłą napędową jest dążenie do ciągłego rozwoju.

15. Podsumowanie i wnioski

- *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* jest zgodny ze strategicznymi dokumentami obowiązującymi na szczeblu europejskim, krajowym i lokalnym.
- Przeprowadzone w ramach niniejszej Prognozy analizy zgodności celów Planu z celami nadrzędnych dokumentów strategicznych oraz podstawowych dokumentów opracowywanych na szczeblu regionalnym, wskazują na znaczną ich spójność oraz zharmonizowanie. Spójność regionalnej polityki ekologicznej ze strategicznymi celami rozwoju powiatów i gmin jest podstawą równoważenia rozwoju w horyzoncie średnio i długookresowym. Dzięki temu Plan może stać się skutecznym narzędziem koordynacji działań na rzecz wdrożenia rozwoju zrównoważonego w regionie.
- Plan umożliwia identyfikację skutków środowiskowych oraz potencjalnych zmian warunków życia mieszkańców regionu w wyniku realizacji ustaleń dokumentu.
- Projektowany Plan określa obszary problemowe i wyzwania w zakresie rozwoju społecznego, gospodarczego oraz ochrony środowiska na omawianym terenie oraz wyznacza cele i kierunki interwencji mające na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz środowiska.
- Niektóre z zadań zaplanowanych do realizacji w ramach projektowanego Planu mogą wywierać negatywny wpływ na środowisko. Oddziaływanie to może być chwilowe, na etapie prac budowlanych i modernizacyjnych.
- W niniejszej prognozie zaproponowano szereg działań ograniczających negatywne oddziaływanie zaplanowanych zadań na środowisko oraz przykłady kompensacji przyrodniczej.
- Podczas podejmowania działań inwestycyjnych należy brać pod uwagę lokalizację form ochrony przyrody, zakazy i nakazy wynikające z aktów prawa miejscowego, uchwał powołujących dane formy ochrony przyrody lub planów zadań ochronnych i planów ochrony ww. obszarów.
- Każdorazowe podjęcie działań inwestycyjnych wymaga przeprowadzenia postępowania określającego wpływ na środowisko w drodze odrębnej procedury.

16. Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Przedmiotem opracowania jest prognoza oddziaływania na środowisko do projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego*. Opracowanie zostało wykonane w oparciu o art. 46 oraz art. 47 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. 2024 poz. 1112 z późn. zm.).

Głównym celem prognozy jest ustalenie czy zapisy projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* nie naruszają zasad prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego na cele ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju są spójne z celami i priorytetami zaplanowanymi w dokumentach wyższego szczebla. Prognoza ma za zadanie także ułatwić identyfikację możliwych do określenia skutków środowiskowych spowodowanych realizacją postanowień ocenianego dokumentu oraz określić, czy istnieje prawdopodobieństwo powstawania w przyszłości konfliktów i zagrożeń w środowisku.

Prognoza ponadto określa i analizuje:

- istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu;
- istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu;
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na środowisko.

Przy sporządzaniu *Prognozy* zastosowano metody statystyczne i porównawcze, analizy i oceny dostosowane do stanu współczesnej wiedzy. Autor kierował się swoją wiedzą i doświadczeniem stosownie do stanu wiedzy współczesnej.

W projekcie *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* obrano kierunki interwencji wynikające z dokumentów wyższego szczebla oraz dokumentów lokalnych. Na ich podstawie wyznaczono cele strategii, a także strategię ich realizacji.

W rozdziale 6 *Prognozy* scharakteryzowano obszar Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz oceniono istniejący stan środowiska.

W ramach tworzenia dokumentu prowadzona była szczegółowa ocena oddziaływania zadań pod kątem środowiskowym. Duża część zadań inwestycyjnych nie ma określonego zakresu, sposobu i charakteru prowadzenia prac, w związku z czym podanie konkretnych oddziaływań jest dosyć trudne i problematyczne. Zgodnie z powyższym w niniejszej *Prognozie* przedstawiono potencjalne oddziaływania, zidentyfikowane na podstawie oceny oddziaływania dla innych przedsięwzięć o zbliżonym zakresie. Zatem w ramach oceny skutków realizacji projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* na etapie opracowania *Prognozy* oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedstawiono potencjalne oddziaływanie bezpośrednie pośrednie, wtórne, skumulowane,

stałe/długoterminowe, chwilowe/krótkoterminowe, pozytywne, negatywne i neutralne na następujące komponenty środowiska wykorzystując metodę macierzy interakcji:

- Obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, w tym obszary NATURA 2000;
- Różnorodność Biologiczna;
- Ludzie;
- Rośliny;
- Zwierzęta;
- Powietrze;
- Klimat;
- Klimat akustyczny;
- Wody (w tym JCW);
- Powierzchnia ziemi;
- Krajobraz;
- Zasoby naturalne;
- Zabytki i dobra materialne.

W przypadku omawianego regionu istnieje niewielkie prawdopodobieństwo bezpośredniego lub pośredniego ryzyka oddziaływania na obszary cenne przyrodniczo. Należy jednak nadmienić, iż stopień, zakres oraz skutek oddziaływania (negatywny, pozytywny, neutralny) będzie mógł zostać oceniony z chwilą ustalenia dokładnego zakresu oraz rodzaju prowadzonych przedsięwzięć. W zależności od ich rodzaju może zostać nałożony obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, która może zakończyć się wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub odmową jej wydania, z uwagi na znaczne negatywne oddziaływania.

Projekt *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* jest dokumentem o charakterze ogólnym i nie wskazuje zakresu ani szczegółów technicznych poszczególnych inwestycji. Należy mieć na uwadze uwzględnianie zasad ochrony środowiska podczas projektowania i planowania poszczególnych inwestycji.

Do negatywnych oddziaływań na środowisko podczas realizacji inwestycyjnych można zaliczyć:

- zmianę warunków siedliskowych;
- tworzenie barier w migracji zwierząt;
- wycinkę roślinności;
- użycie maszyn i urządzeń budowlanych (emisja hałasu, pyłu i wibracji);
- naruszeniem jego pierwotnego stanu obiektów zabytkowych;
- zajęcie terenów pod realizację zaplanowanych zadań infrastrukturalnych.

Pozytywne skutki realizacji planowanych zadań:

- pozytywny wpływ na bioróżnorodność;
- zapewnienie stabilności siedlisk przyrodniczych;
- mniejszy udział zanieczyszczeń bezpośrednio kierowanych do wód, ziemi i powietrza;
- poprawa stanu środowiska i jego elementów, w perspektywie długoterminowej;
- zminimalizowanie negatywnego oddziaływania podtopień;
- minimalizacja zużycia zasobów naturalnych.

Negatywne oddziaływanie na środowisko inwestycji, szczególnie tych związanych m.in. z rozbudową ciągów komunikacyjnych można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślane

wybór lokalizacji, ponieważ skala wywoływanych przez nie przekształceń środowiska zależy będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań.

Wykaz inwestycji zamieszczonych w *Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* powinien być realizowany zgodnie z zaleceniami wynikającymi z wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dotyczy inwestycji, które rozpoczęły się w latach poprzednich i są kontynuowane). Podczas podejmowania nowych działań inwestycyjnych należy brać pod uwagę lokalizację form ochrony przyrody, zakazy i nakazy wynikające z aktów prawa miejscowego, uchwał powołujących dane formy ochrony przyrody lub planów zadań ochronnych i planów ochrony ww. obszarów. Każdorazowe podjęcie działań inwestycyjnych wymaga przeprowadzenia postępowania określającego wpływ na środowisko w drodze odrębnej procedury (decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach).

Do ogólnych działań ograniczających oddziaływanie należą:

- w czasie realizacji inwestycji prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych,
- maskowanie elementów dysharmonijnych dla krajobrazu,
- odpowiedni wybór lokalizacji inwestycji, uwzględniając zapisy dokumentów lokalnych oraz dokumentów wyższego szczebla.

W przypadku gdy całkowite uniknięcie danego oddziaływania jest niemożliwe i istnieje niebezpieczeństwo nieodwracalnego zniszczenia szczególnie cennych elementów przyrody, konieczne jest podjęcie odpowiednio wcześniej działań kompensacyjnych. Należy m.in. zapewnić odtworzenie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych, sztuczne zasilanie osłabionych populacji; tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i różnorodnych tras migracji zwierząt.

W kolejnych rozdziałach omówione zostały oddziaływania transgraniczne oraz rozwiązania alternatywne. W przypadku projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego*, rozwiązaniem alternatywnym jest brak realizacji Planu. Wszystkie działania zaproponowane do realizacji w ramach projektowanego dokumentu z założenia mają na celu poprawę jakości życia mieszkańców, a także stanu środowiska na terenie gmin i tym samym pozytywnie wpływać będą na zdrowie człowieka.

Skala przedsięwzięć zaproponowanych do realizacji w ramach dokumentu ma charakter regionalny i ewentualne negatywne oddziaływanie tych przedsięwzięć będzie miało zasięg lokalny. Na etapie prognozy stwierdzono, że realizacja projektu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* nie wskazuje możliwości negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium innych państw.

Przewidywane oddziaływanie działań zawartych w projekcie *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* na wybrane elementy środowiska oddziaływania w formie opisowej zawarto w rozdziale 9 Przeanalizowano: przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, obszary chronione oraz pozostałe formy ochrony przyrody, oddziaływanie na różnorodność biologiczną, rośliny i zwierzęta, ludzi, powietrze atmosferyczne, klimat, zabytki oraz dobra materialne, zasoby naturalne, wody, krajobraz i powierzchnię ziemi, hałas i promieniowanie elektromagnetyczne.

Kolejnym etapem przeprowadzenia prognozy oddziaływania na środowisko była analiza rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu. Zgodnie z Art. 51, ust. 2, pkt. 3b ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2024 poz. 1112 z późn. zm.) przedstawiono rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W niniejszej Prognozie oddziaływania na środowisko wskazano brak możliwości wystąpienia oddziaływania transgranicznego w związku z charakterem planowanych prac oraz ich lokalną skalą.

17. Zestawienie tabel i rysunków

Spis tabel

Tabela 1. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla DROF.	12
Tabela 2. Klasyfikacja stref zanieczyszczeń powietrza w zależności od poziomów stężeń zanieczyszczenia uzyskanych w rocznej ocenie jakości powietrza.....	17
Tabela 3. Wynikowe klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej w latach 2022-2024 dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia dla strefy podkarpackiej.....	18
Tabela 4. Klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin.....	19
Tabela 5. Charakterystyka stacji pomiarowej jakości powietrza, zlokalizowanej na terenie DROF oraz uzyskane wyniki.	19
Tabela 6. Wyniki stężeń zanieczyszczeń w powietrzu na terenie DROF, za lata 2022 – 2024.....	21
Tabela 7. Dopuszczalne poziomy hałasu w zależności od przeznaczenia terenu.	29
Tabela 8. Wyniki pomiarów poziomów hałasu drogowego przeprowadzonych na terenie gminy Żyraków	31
Tabela 9. Wyniki pomiarów poziomów hałasu drogowego przeprowadzonych na terenie gminy Kolbuszowa.	31
Tabela 10. Wyniki pomiarów poziomów hałasu kolejowego przeprowadzonych na terenie gminy Dębica.	32
Tabela 11. Lokalizacja i wyniki pomiarów monitoringowych PEM na terenie DROF.	33
Tabela 12. Ogólna charakterystyka gleb DROF zgodnie z wynikami pomiarów z 2020 roku w punkcie pomiarowym nr. 379.	34
Tabela 13. Jednolite Części Wód Powierzchniowych w zasięgu, których leży teren DROF.....	36
Tabela 14. Ocena stanu wód JCWP zlokalizowanych na terenie DROF (część pierwsza).	38
Tabela 15. Ocena stanu wód JCWP zlokalizowanych na terenie DROF (część druga).	40
Tabela 16. Charakterystyka Jednolitych Części Wód Powierzchniowych w obrębie których leży teren DROF.	42
Tabela 17. Obszary chronione wymienione w zał. IV RDW oraz ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo Wodne, znajdujące się na terenie JCWP obecnych na terenie DROF.....	46
Tabela 18. Charakterystyka JCWPd na terenie DROF.	54
Tabela 19. Kompleksowa ocena stanu JCWPd znajdujących się na terenie DROF.	55
Tabela 20. Charakterystyka GZWP znajdujących się na terenie DROF.	56
Tabela 21. Charakterystyka sieci wodociągowej na terenie DROF w latach 2021-2024.	63
Tabela 22. Charakterystyka sieci kanalizacyjnej na terenie DROF w latach 2021-2024.	64
Tabela 23. Charakterystyka obszarów Natura 2000 leżących na terenie DROF.	67
Tabela 24. Charakterystyka Obszarów Chronionego Krajobrazu leżących na terenie DROF.	68
Tabela 25. Charakterystyka rezerwatów leżących na terenie DROF.....	69
Tabela 26. Wykaz pomników przyrody leżących na terenie DROF.	69
Tabela 27. Struktura gruntów leśnych i terenów zieleni na terenie DROF.....	80
Tabela 28. Najważniejsze problemy w ostatnich latach na terenie DROF w zakresie poszczególnych komponentów środowiska.	82
Tabela 29. Przegląd dokumentów europejskich i krajowych oraz zawartych w nich celów środowiskowych istotnych dla realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.....	84
Tabela 30. Ocena oddziaływania na środowisko kierunków działań przewidzianych do realizacji w ramach projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.	93
Tabela 31. Ocena oddziaływania na środowisko zadań/projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w ramach projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.	97
Tabela 32. Opis oddziaływania kierunków działań przewidzianych do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.	114
Tabela 33. Opis oddziaływania zadań/projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.	118
Tabela 34. Cele zadań ochronnych obszaru Natura 2000 Las nad Braciejową.....	130

Tabela 35. Potencjalne oddziaływanie działań przewidzianych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego na cele zadań ochronnych obszaru Natura 2000 Dolna Wiśłoka z dopływami	134
Tabela 36. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla DROF.	164
Tabela 37. Macierz oceny działań kierunkowych.	167
Tabela 38. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2024–2034.	171
Tabela 39. Harmonogram wdrażania SUMP – wykres Gantt’a.	172
Tabela 40. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM DROF.	174
Tabela 41. Zestaw wskaźników produktu PZMM DROF.	175
Tabela 42. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM DROF.	177

Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie DROF na tle sąsiednich jednostek administracyjnych.	15
Rysunek 2 Strefy energetyczne warunków wiatrowych.	25
Rysunek 3 Mapa temperatury na głębokości 2000 metrów pod powierzchnią terenu.	26
Rysunek 4 Średni czas nasłonecznienia w ciągu roku na terenie Polski.	27
Rysunek 5 Mapa nasłonecznienia Polski.	27
Rysunek 6 Układ dróg różnych własności na terenie DROF.	30
Rysunek 7 Wody powierzchniowe na terenie DROF.	35
Rysunek 8. JCWP na tle DROF.	37
Rysunek 9 Lokalizacja JCWPd w zasięgu których leży teren DROF.	53
Rysunek 10 Lokalizacja GZWP w zasięgu których leży teren DROF.	56
Rysunek 11 Zagrożenie podtopieniem od wód gruntowych na terenie DROF.	58
Rysunek 12 Zagrożenie powodzią na terenie DROF.	59
Rysunek 13 Zagrożenie suszą atmosferyczną na terenie DROF.	61
Rysunek 14 Zagrożenie suszą rolniczą na terenie DROF.	61
Rysunek 15 Zagrożenie suszą hydrologiczną na terenie DROF.	62
Rysunek 16 Zagrożenie suszą hydrogeologiczną na terenie DROF.	62
Rysunek 17 Łączne zagrożenie suszą łączną na terenie DROF.	63
Rysunek 18 Lokalizacja ujęć wód wraz ze strefami ochrony na terenie DROF.	65
Rysunek 19 Formy ochrony przyrody zlokalizowane na terenie DROF.	66
Rysunek 20. Stanowiska chronionych gatunków zwierząt i roślin oraz siedlisk Natura 2000 na terenie DROF.	77
Rysunek 21 Korytarze ekologiczne na terenie DROF.	79
Rysunek 22. Tereny leśne i zadrzewione na terenie DROF.	81