

**BURMISTRZ
BRZOSTKU**

**Decyzja
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Nasz znak: MKOŚ.6220.9.2020

Brzostek, dnia 30.06.2022 r.

Działając na podstawie:

- art. 104, art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735, ze zm.);
- art. 59 ust. 1 pkt 2, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80, art. 82, art. 85 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.);

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 27 lipca 2020 r. Generalnego Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową obwodnic m. Pilzna, Brzostka, Kołaczyc i Jasła na odcinku Pilzno-Jasło**”

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wykonawcy: zespół autorów pod kierownictwem Joanny Borzuchowskiej, kwiecień 2021 r.;
- 2) Aneksu nr 1 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wykonawcy: zespół autorów pod kierownictwem Pani Joanny Borzuchowskiej, wrzesień 2021 r.;
- 3) Aneksu nr 2 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wykonawcy: zespół autorów pod kierownictwem Pani Joanny Borzuchowskiej, styczeń 2022 r.;
- 4) Aneksu nr 3 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – wykonawcy: zespół autorów pod kierownictwem Pani Joanny Borzuchowskiej, luty 2022 r.;
- 5) Zmiany zakresu inwestycji.

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową obwodnic m. Pilzna, Brzostka, Kołaczyc i Jasła na odcinku Pilzno-Jasło” wraz z niezbędną infrastrukturą, budowlami i obiektami budowlanymi w wariantach: odcinek I wariant W2a, odcinek II wariant W1b, odcinek III wariant W2a.

Inwestor: Skarb Państwa - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, adres do doręczeń: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, ul. Legionów 20, 35-959 Rzeszów

I. Określam:

1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi krajowej nr 73 (dalej DK73) wraz z budową obwodnic na odcinku Pilzno-Jasło. W ramach zadania wybudowane zostaną obwodnice dla miejscowości Pilzno, Brzostek i Kołaczyc oraz Jasło. Projektowana droga będzie drogą jednojezdniową o dwóch pasach ruchu, każdy o szerokości 3,5 m.

Trasa przedsięwzięcia zlokalizowana jest w granicach woj. podkarpackiego, powiatu dębickiego i jasielskiego, w obrębie sześciu gmin: Jodłowa, Brzostek, Brzyska, Jasło (gmina miejska) i Jasło (gmina wiejska), Kołaczyce i Pilzno.

W ramach zadania zaplanowano również m. in.:

1. budowę dodatkowych jezdni i dróg wewnętrznych (równoległych do trasy głównej) oraz pasów wielofunkcyjnych,
2. przebudowę lub rozbudowę istniejących dróg poprzecznych w zakresie koniecznym do rozwiązania kolizji z planowaną rozbudową DK73 oraz obwodnicami,
3. budowę mostów, wiaduktów, kładek i przepustów,
4. rozbudowę obiektów mostowych,
5. budowę sytemu odwodnienia terenu, w tym urządzeń odwadniających korpus drogowy,
6. budowę urządzeń ochrony środowiska (zabezpieczeń akustycznych, przejść dla zwierząt, przepustów ekologicznych, ogrodzeń ochronno-naprowadzających, urządzeń podczyszczających wody opadowo - roztopowe),
7. wycinkę drzew i krzewów,
8. wykonanie nasadzeń zastępczych,
9. budowę oświetlenia drogowego,
10. przebudowę sieci kanalizacyjnych i wodociągowych,
11. przebudowę gazociągów,
12. przebudowę urządzeń oraz linii energetycznych kablowych i napowietrznych,
13. przebudowę sieci teletechnicznych,
14. budowę oznakowania dróg i ich wyposażenie w urządzenia BRD,
15. rozbiórkę obiektów budowlanych,
16. budowę kanału technologicznego,
17. budowę urządzeń linii energetycznych na potrzeby zasilania infrastruktury drogowej.

Zaprojektowana droga z uwagi na klasę będzie drogą o ograniczonej dostępności. Połączenia z innymi drogami realizowane będą poprzez skrzyżowania. W miejscach z gęstą i bliską zabudową zaprojektowano pas wielofunkcyjny.

Odcinek drogi objętej wnioskiem o całkowitej długości ok. 34,45 km podzielono na trzy odcinki (odc. I-III). Dla każdego odcinka analizowano kilka wariantów, z czego jako warianty inwestycyjne wskazano:

Odcinek I wariant W2a

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 – 7+917. Długość odcinka ok. 7,92 km, w tym ok. 2,32 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to skrzyżowanie ulic Stefana Żeromskiego i Lwowskiej w Pilźnie, koniec to granica gminy Pilzno. Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Pilzna.

Odcinek II wariant W1b

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 – 19+473. Długość odcinka ok. 19,48 km, w tym ok. 12,91 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to granica gminy Pilzno i gminy Brzostek, koniec to granica gminy Kołaczyce i gminy Jasło. Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Brzostka i Kołaczyc. Na odcinku II (w km ok. 6+270 – 7+020 DK73 i km ok. 89+600 – 90+062 rzeki Wisłoki oraz km ok. 7+910 – 9+150 DK73 i km ok. 90+382 – 92+366 rzeki Wisłoki) korpus drogowy będzie spełniać warunki techniczne dla budowli hydrotechnicznych i będzie pełnić również funkcję wałów przeciwpowodziowych.

Odcinek III wariant W2a

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 ÷ 7+047. Długość odcinka ok. 7,05 km, w tym ok. 6,17 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to granica gminy Kołaczyce i gminy Jasło, koniec to miejsce włączenia do drogi krajowej nr 28 za Jasłem (zachodnia część miasta). Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Jasła.

2) istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. W celu ograniczenia nadmiernego pylenia i emisji do powietrza na etapie realizacji zadania, należy stosować następujące rozwiązania:
 - a) masy bitumiczne transportować pojazdami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltu,
 - b) na teren inwestycji dowozić gotowe mieszanki, eliminując dzięki temu proces mieszania kruszyw,
 - c) materiały sypkie przewozić w sposób ograniczający emisję wtórną (np. zaplankowanymi naczepami i przyczepami),
 - d) materiały sypkie magazynować tymczasowo w sposób ograniczający emisję wtórną, w możliwie jak największym oddaleniu od terenów mieszkalnych,
 - e) utrzymywanie placu budowy oraz dróg wyjazdowych z terenu budowy na drogi publiczne w stanie ograniczającym pylenie, np. poprzez czyszczenie kół pojazdów budowy wyjeżdżających na drogi publiczne czy zwilżanie w okresach bezdeszczowych powierzchni dróg technologicznych,
 - f) silniki pojazdów i maszyn w czasie przerw w pracy będą wyłączane.
2. Zapewnione zostanie właściwe gospodarowanie odpadami, w tym selektywne magazynowanie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz przekazywanie do ponownego wykorzystania bądź unieszkodliwiania.
3. W pobliżu zabudowań mieszkalnych prace budowlane należy wykonywać tylko w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00, z ograniczeniem przejazdów pojazdów ciężkich i maszyn w bezpośrednim jej sąsiedztwie. Za odcinki wskazane do takiego zaostrzonego rygoru należy uznać odcinki, na których wykonane zostaną ekrany akustyczne, określone w warunkach III.16. niniejszego postanowienia. Ograniczenie to nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, niepozwalającej na ich przerwanie. Prace budowlane prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób. W szczególności będzie się dbać o stan i zabezpieczenie sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych.
4. Teren zaplecza budowy zlokalizowany zostanie w możliwie jak największym oddaleniu od zabudowań mieszkalnych.
5. Przed rozpoczęciem robót budowlanych i po ich zakończeniu należy przeprowadzić inwentaryzację stanu istniejących budynków i budowli położonych w zasięgu min. do 20 m od prowadzonych prac, celem udokumentowania ewentualnego wpływu prac budowlanych na ich stan techniczny. Inwentaryzacja zostanie wykonana również po zakończeniu prac.
6. Place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.
7. Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe maszyn budowlanych i środków transportu, miejsca składowania odpadów i humusu przewidziane

do sytuowania poza pasem drogowym należy zlokalizować:

- a) poza terenami zadrzewionymi, zinwentaryzowanymi miejscami występowania siedlisk przyrodniczych, stanowiskami chronionych gatunków roślin, stwierdzonymi miejscami bytowania płazów, miejscami podmokłymi i miejscami, gdzie w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe,
 - b) poza granicami obszaru Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052,
 - c) na terenach już zagospodarowanych, o szczelnej nawierzchni, wyposażonych w system ujmowania i oczyszczania wód opadowych lub roztopowych (kanalizacja deszczowa, rowy, itp.),
 - d) w odległości nie mniejszej niż 50 m od obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%,
 - e) w odległości nie mniejszej niż 20 m od brzegów cieków naturalnych/zbiorników wodnych i terenów podmokłych, dla których nie wyznaczono obszarów szczególnego zagrożenia powodzią,
 - f) w odległości nie mniejszej niż 50 m od terenów ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych,
 - g) na obszarach wykluczonych w ppkt d – f niniejszego warunku, dopuszcza się lokalizację zapleczy jedynie w przypadku prac związanych z budową mostów, wiaduktów, kładek, przepustów, nasypów oraz prowadzeniem sieci przez wody powierzchniowe, w pierwszej kolejności w obrębie pasa drogowego.
8. Miejsca wskazane w warunku II.7. niniejszego postanowienia wybierane będą przy udziale nadzoru przyrodniczego.
 9. Podczas fazy realizacji woda będzie pobierana z sieci wodociągowej lub będzie dowożona.
 10. Podczas fazy realizacji powstające na zapleczu budowy ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych (przenośnych sanitariatach), opróżnianych przez uprawnione podmioty, lub będą odprowadzane do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej.
 11. Na terenach stref ochronnych ujęć wody pojazdy nie będą myte poza myjniami usługowymi, posiadającymi zamknięte obiegi wody lub podłączonymi do kanalizacji sanitarnej.
 12. Sympie materiały budowlane będą przechowywane pod przykryciem, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do środowiska wodnego w celu zapobiegnięcia ewentualnemu zamulaniu.
 13. Tankowanie sprzętu budowlanego prowadzone będzie na powierzchni uszczelnionej, w przypadku braku możliwości zastosowania tego rozwiązania – z zastosowaniem tac pod złączkami przewodów paliwowych.
 14. W przypadku awarii sprzętu budowlanego jego naprawa będzie wykonywana poza placem budowy, w przypadku braku możliwości zastosowania tego rozwiązania – z zastosowaniem rozwiązań, które wyeliminują ryzyko zanieczyszczenia wód i gruntu np. na powierzchni uszczelnionej.
 15. Plac budowy wyposażony zostanie w materiały sorpcyjne do usuwania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
 16. Magazynowane na zapleczu/placu budowy materiały/substancje/odpady szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego lub powodujące ryzyko szczególnie istotne dla ochrony powierzchni ziemi będą przechowywane na zadaszanej i szczelnej nawierzchni oraz i zabezpieczone tak, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego.
 17. Paliwa i smary przechowywane będą w szczelnych zbiornikach (wyścielenie odpowiednią folią używaną do ekranizacji materiałów ropopochodnych w podręcznych magazynach paliwa i smarów).
 18. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane agregaty prądotwórcze będą posadowione na szczelnym podłożu.
 19. Tymczasowe drogi dojazdowe wyznaczane będą w pierwszej kolejności w obrębie istniejącej infrastruktury drogowej i pasa drogowego. Drogi tymczasowe kolidujące

z ciekami należy w pierwszej kolejności wykonywać w miejscach lokalizacji docelowych przepustów/mostów, z zachowaniem ciągłości przepływu wody w cieku. W terenie niezagospodarowanym zaleca się ułożenie płyt betonowych zabezpieczających grunt i pozwalających na przywrócenie stanu sprzed realizacji robót po ich zakończeniu. W miarę możliwości nie stosować tymczasowych przepraw przez cieki w postaci płyt betonowych.

20. Podczas budowy lub prac w obrębie mostów, należy wykonać tymczasowy podest składający się ze szczelnie ułożonych desek lub rozpiąć siatki na całej szerokości wykonywanego/przebudowywanego obiektu, zabezpieczający koryto cieku przed przedostawaniem się do wód materiałów budowlanych i odpadów.
21. Czas realizacji prac budowlanych dostosowany zostanie do warunków hydrologicznych, tzn. prace będą prowadzone w korytach cieków przy niskich stanach wody oraz poza okresem zagrożenia powodziowego, w taki sposób, by nie powodować powstawania progów piętrzących.
22. Podczas prac w korytach cieków zostanie zachowana ciągłość przepływu wody.
23. Wody z odwodnienia wykopów budowlanych przed wprowadzaniem do odbiorników, tj. ziemi (rowów)/wód będą oczyszczane ze względu na zawartość zawiesiny ogólnej.
24. W miejscach, gdzie odwodnienie wykopów budowlanych skutkowałoby powstaniem leja depresji obejmującego tereny poza pasem drogowym, prace w miarę możliwości będą prowadzone z wykorzystaniem przesłon przeciwfiltracyjnych (np. ścianki szczelne, szczelinowe lub palisady palowe).
25. Na terenie ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych zabrania się wykonywania robót melioracyjnych prowadzonych na poziomie poniżej 3 m p.p.t.
26. Zapewniony zostanie nadzór nad wykonawcami prac, w celu kontroli organizacji robót i przestrzegania zaleceń służących ochronie środowiska gruntowo-wodnego.
27. Most MD I/1/2a w km ok. 0+612 odc. I W2a (w ciągu rzeki Dulcza) zostanie wykonany o minimalnej szerokości będącej dwukrotnością szerokości koryta cieku, jednak nie mniej niż po 3 m z każdej strony cieku.
28. Most MD II/2/1b w km ok. 5+399 odc. II W1b (w ciągu rzeki Dębna) zostanie wykonany o minimalnej szerokości będącej dwukrotnością szerokości koryta cieku, jednak nie mniej niż po 3 m z każdej strony cieku.
29. Nowo budowane mosty na ciekach wodnych bez nazwy, zlokalizowane:
 - a) MD II/6/1b w km ok. 12+033 odc. II W1b,
 - b) MD II/7/1b w km ok. 12+638 odc. II W1b,
 - c) MD II/8/1b w km ok. 16+000 odc. II W1b;posiadać będą minimalną szerokości będącą odpowiednio dwukrotnością szerokości ich koryt, jednak nie mniej niż po 3 m z każdej strony cieku.
30. Nowo budowane mosty w ciągu rzeki Wisłoki, zlokalizowane:
 - a) most MD II/4/1b w km ok. 7+175 odc. II W1b,
 - b) most MD II/9/1b w km ok. 16+513 odc. II W1b,
 - c) most MD III/1/2a w km ok. 1+171 odc. III W2a;posiadać będą szerokość minimum po 30 m z każdej strony rzeki.
31. Most MD III/6/2a w km ok. 6+245 odc. III W2a nad starorzeczem rzeki Ropa posiadał będzie długość minimalną 24 m. Równolegle do ww. obiektu zostanie wykonany most dla drogi dojazdowej o takiej samej długości.
32. Wszystkie podpory mostów będą zlokalizowane poza korytami cieków, a przyczółki będą lokalizowane w oddaleniu od koryta. Światła mostów i przepustów będą zapewniać swobodny przepływ wód miarodajnych i spływ lodów.
33. W przypadku kolizji trasy drogi z siecią melioracyjną przebudowane zostaną urządzenia melioracji wodnych celem zapewnienia ciągłości tych urządzeń (wykonanie nowych przepustów lub wymiana istniejących, odcinkowe umocnienie brzegów).
34. Prowadzone będzie utrzymanie i konserwacja systemu odwodnienia drogi, polegające na:
 - a) wykaszaniu traw w rowach drogowych,

- b) usuwaniu osadów i substancji olejowych ze studzienek kanalizacyjnych, zbiorników retencyjnych i separatorów,
- c) kontroli stanu technicznego rowów drogowych, wylotów do odbiorników, przepustów, osadników, zbiorników retencyjnych i separatorów.
35. Do utrzymania otoczenia drogi nie będą stosowane środki ochrony roślin, które są klasyfikowane jako niebezpieczne dla środowiska.
36. Sąsiadujące z planowanym przedsięwzięciem płaty siedlisk przyrodniczych, stanowiska chronionych gatunków i tereny podmokłe, należy, na czas prowadzonych robót przygotowawczych i budowlanych, odgrodzić (np. za pomocą siatki polimerowej, siatki stalowej, geotkaniny lub geowłókniny o wysokości ok. 1,5 m rozpiętej na drewnianych palikach lub drewnianych parkanów). Konieczne jest również bezwzględne ograniczenie robót w ich sąsiedztwie do pasa objętego projektowanymi liniami rozgraniczającymi. Zaleca się dodatkowo umieszczenie tabliczek informacyjnych w jakim celu grodzenia są wykonane oraz rozpięcie taśmy ostrzegawczej w celu ich uwidocznienia. Wygrodzienia powinny być na bieżąco kontrolowane i w razie potrzeby naprawiane. Kilometraż, rodzaj i sposób wykonania grodzień ochronnych powinien zostać ustalony przez nadzór przyrodniczy.
- Na odcinkach, gdzie kilometraż grodzenia ochronnego będzie pokrywał się z tymczasowym grodzeniem herpetologicznym (o którym mowa w warunku II.51.), dopuszcza się wykonanie jednego typu grodzenia, pod warunkiem, że będzie ono widoczne dla osób pracujących w sąsiedztwie ogrodzonych terenów. Wskazuje się na potrzebę wykonania grodzień ochronnych w następującym orientacyjnym kilometrażu:
- a) odcinek I:
- strona lewa: 3+460-3+500 i 7+650-7+680,
 - strona prawa: 2+700-2+720 i 3+750-4+070;
- b) odcinek II:
- strona lewa: 0+410-0+430, 1+700-1+770, 5+550-5+670, 8+300-8+380, 17+170-17+300 i 19+030-19+210,
 - strona prawa: 0+410-0+440, 7+590-7+840, 11+410-11+430 i 19+200-19+470,
 - obustronnie: 7+100-7+590 (z wyłączeniem rzeki), 8+230-8+290, 13+740-13+800 i 16+400-16+640 (z wyłączeniem rzeki);
- c) odcinek III:
- strona lewa: 3+300-3+500, 4+270-4+370, 4+590-4+700, 4+830-5+100,
 - strona prawa: 1+130-1+150, 3+980-4+080, 5+400-5+500 i 6+600-6+650,
 - obustronnie: 1+190-1+210, 5+700-5+800 i 6+100-6+250.
- Dokładna lokalizacja tymczasowych ogrodzeń ochronnych będzie ustalana przy udziale nadzoru przyrodniczego, który może w razie potrzeby wyznaczyć dodatkowe miejsca ich lokalizacji.
37. Do oświetlenia zaplecza budowy, baz postojowych, placu budowy itp. należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (np. lampy sodowe lub lampy LED), zalecana temperatura barwowa < 3000 K. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, o ciepłej barwie i skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać. Należy stosować zamknięte obudowy źródeł światła.

38. Wykonawca robót budowlanych na potrzeby rozbudowy drogi krajowej winien korzystać z istniejących dróg, które dopuszczają ruch pojazdów ciężkich. Po terenie budowy należy poruszać się tymczasowo wyznaczonymi drogami na terenie, do którego inwestor uzyska tytuł prawny. Drogi technologiczne należy wyznaczyć z uwzględnieniem jak najmniejszej liczby kolizji z ciekami, w sposób zapewniający swobodny przepływ wód w ciekach. Lokalizacja dróg tymczasowych powinna być wybierana przy udziale nadzoru przyrodniczego.
39. Wycinka drzew i krzewów powinna wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i powinna zostać przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki pojedynczych drzew/krzewów lub niewielkich grup drzew/krzewów w ww. okresie lęgowym (np. z uwagi na kolizję z nieinwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym, brak zachowania odpowiedniej motoryki drzewa), możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo/krzew nie jest wykorzystywane przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępowanie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
40. Wycinka drzew, w szczególności starych, dziuplastych, powinna zostać poprzedzona kontrolą nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów (w tym porostów). Po przeprowadzeniu wycinki, ścięte pnie drzew dziuplastych muszą zostać ponownie poddane szczegółowym oględzinom i pozostać w miejscu ich ścięcia przez 24 godziny, z uwagi na potencjalną obecność kryjówek nietoperzy (działanie to umożliwi wylot nietoperzy w przypadku ich ewentualnej obecności). W razie stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia drzew przez zwierzęta lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępowanie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.
41. Część karp i kłód pochodzących z karczowania drzew należy wykorzystać jako element zagospodarowania przejść dla zwierząt dużych i średnich oraz (w szczególności jeśli mają być wykorzystywane przez gady) dla małych.
42. Prace związane z wyburzeniem obiektów budowlanych, poprzedzić kontrolą (1-3 dni przed planowanym wyburzeniem) specjalistów z nadzoru przyrodniczego pod kątem obecności w nich nietoperzy, ptaków i innych chronionych gatunków zwierząt. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, wyburzenie należy wstrzymać do momentu opuszczenia tych obiektów przez stwierdzone gatunki (np. po wyprowadzeniu lęgów) lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępowanie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
43. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (humusu) wraz z roślinnością zielną, powinno zostać przeprowadzone poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności wykonywania ww. prac ziemnych w ww. okresie, prace te powinny być poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt w okresie 1-3 dni przed planowanym terminem zdjęcia humusu. Prace te należy prowadzić od środka ku brzegom terenu przez który biegnie trasa planowanej drogi, aby umożliwić zwierzętom bezpieczne opuszczenie terenu prowadzonych prac ziemnych. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, zdejmowanie humusu należy wstrzymać do momentu opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta (np. do zakończenia lęgów, wyprowadzenia młodych) lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępowanie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków. Skład specjalistów nadzoru przyrodniczego powinien być dostosowany do terminu i miejsca prowadzonych prac ziemnych.

44. Zdjętą wierzchnią urodzajną warstwę ziemi należy składować na placu budowy w sposób uporządkowany (pryzmy), celem jej dalszego wykorzystania m.in. do urządzania terenów zieleni przydrożnej, zagospodarowania przejść dla zwierząt, umacniania skarp, rekultywacji terenów zdegradowanych, dróg dojazdowych itp. Zdjęty humus należy przechowywać w przyzmach lub wałach, poza dolinami cieków i terenami podmokłymi oraz poza terenami zadrzewionymi, zinwentaryzowanymi siedliskami przyrodniczymi i stanowiskami chronionych gatunków. Pryzmy ziemi nie powinny być wyższe niż 4,0 m. Pryzmy powinny być kształtowane w taki sposób, aby zachować ich stateczność i równocześnie ograniczyć zajętość terenu, możliwość rozmycia przez opady lub zasiedlenia przez chronione gatunki (np. brzegówkę). Należy zapobiec degradacji humusu, związanej, np. z przesuszeniem, zachwaszczeniem, wietrzeniem itp. Przy dłuższych okresach bez opadów składowany humus zraszać wodą, nie dopuszczać do nadmiernego zachwaszczenia (np. poprzez wykoszenie roślinności, bądź przemieszanie).
45. Ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów, w szczególności w dolinach przekraczanych cieków wodnych, w miejscach kolizji inwestycji z siedliskami przyrodniczymi i terenami podmokłymi oraz w granicach obszaru Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052. Masy ziemne należy w jak największym stopniu zagospodarować na terenie przedsięwzięcia.
46. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:
- a) pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez owinięcie ich np. matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach ok. 1,7 x 1,5 m), a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości ok. 1,5 – 2 m (w zależności od wysokości drzewa),
 - b) grupy drzew wygrodzić płotem o minimalnej wysokości ok. 1,5 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni, powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor w wielkości 1-2 m,
 - c) wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie, lub niewielkimi koparkami, należy w maksymalnym stopniu wykorzystywać metody bezwykopowe,
 - d) przycinanie korzeni należy prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa,
 - e) w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni należy podjąć działania ochronne: uszkodzone korzenie należy przyciąć pod kątem prostym, dokonując cięcia tam, gdzie zaczyna się żywy korzeń; pielęgnować należy wyłącznie rany świeże; w przypadku ran stycznych pielęgnacja sprowadza się wyłącznie do wyrównania brzegu rany ostrym narzędziem (należy przy tym uważać, aby nadmiernie nie poszerzać i nie pogłębiać rany), w przypadku ran poprzecznych – gałąź należy przyciąć „na obrączkę”; ran nie należy powlekać impregnatami i preparatami różnego rodzaju; dopuszczalnym nietoksycznym środkiem, którym można zabezpieczyć odkrytą miążgę przed wyschnięciem, jest preparat pełniący funkcję tzw. sztucznej kory (pokrywa się nim wyłącznie brzeg rany stycznej/poprzecznej); glebę w najbliższym otoczeniu uszkodzonych korzeni zastąpić w bardziej zasobną w składniki odżywcze (np. torfową),
 - f) pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godz.; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć np. wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą, podobnie w okresie zimowym należy zabezpieczać odsłonięte korzenie przed przemarzaniem za pomocą np. mat, koców lub warstwy torfu oszalowanego deskami;
 - g) nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe),

- urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu; szczególnie należy unikać magazynowania w pobliżu drzew cementu, wapna i gruzu,
- h) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu,
 - i) w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.
47. Prace ziemne prowadzone w sąsiedztwie (znajdujące się w odległości do ok. 50 m od pasa drogowego) siedlisk przyrodniczych (w szczególności siedlisk zależnych od wód), siedlisk płazów, zbiorników wodnych, terenów podmokłych itp. prowadzić w sposób niezmieniający obecnego poziomu wód gruntowych i/lub zapewniający optymalne warunki wilgotnościowe (np. poprzez fazowanie robót, wykonywanie głębokich wykopów krótkimi odcinkami, zastosowanie w rowach odwadniających teren inwestycji umocnienia ze szczelnymi ściankami, stosowanie igłofiltrów o możliwie najmniejszej wydajności jednostkowej lub inne adekwatne rozwiązania uniemożliwiające/ograniczające odwodnienie terenu przyległego).
48. Prace ziemne i obiekty mostowe w obrębie paleomeandrów starorzeczka rzeki Ropy z chronionymi siedliskami przyrodniczymi zależnymi od wód wykonać w sposób uniemożliwiający zmiany naturalnego przepływu wód powierzchniowych i zasilania starorzeczki, a także uniemożliwiający zmiany poziomu wód gruntowych na terenach przyległych, w szczególności z wykorzystaniem ścianek szczelnych izolujących teren prowadzonych prac od terenów nie przekształcanych. Prace te należy zaplanować i przeprowadzić po wykonaniu ekspertyzy hydrogeologicznej określającej warunki realizacji zapewniające osiągnięcie powyższego celu. Całość należy też wykonać pod nadzorem przyrodniczym.
49. Wszelkie prace ingerujące w koryta cieków wodnych, które mogą powodować naruszenie struktury brzegów, dna oraz powstanie zawiesiny i zmętnienia wody (związane z umocnieniem i porządkowaniem koryt cieków, korektą ich przebiegu, umocnieniem wylotów przepustów itp.), należy prowadzić przy niskich stanach wód, poza okresami rozrodu i migracji płazów oraz tarła ryb (tj. poza okresami 1 marca - 31 lipca i 1 września – 31 października) i pod nadzorem przyrodniczym celem wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących. W przypadku konieczności przeprowadzenia prac budowlanych w ww. okresach, należy je wykonać pod stałym nadzorem przyrodniczym i po zastosowaniu działań eliminujących/ograniczających możliwe negatywne skutki prac budowlanych (np. stosując tymczasowe wygradzenia herpetologiczne uniemożliwiające dostawanie się płazów na teren prowadzonych prac).
50. Prace związane z umocnieniem i porządkowaniem koryt przekraczanych/kolidujących cieków oraz z lokalizacją wylotów wód opadowych lub roztopowych, zostaną przeprowadzone wyłącznie w zakresie niezbędnym dla zachowania bezpieczeństwa projektowanych obiektów inżynierskich. Należy stosować wyłącznie metody i materiały naturalne (np. roślinność stabilizującą, faszynę, paliki drewniane, narzut kamienny) lub geosyntetyki (zasypane warstwą gruntu). Nie należy stosować gabionów. Elementy betonowe należy stosować tylko w sytuacjach koniecznych i przy braku rozwiązań alternatywnych. W przypadku konieczności zastosowania umocnień w postaci płyt ażurowych powinny one posiadać duże oczka umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności. Usuwanie z koryt systemów korzeniowych drzew i kamieni powinno być podyktowane wyłącznie realnym zagrożeniem stwarzanym przez te elementy dla danego obiektu inżynierskiego. Bez względu na rodzaj umocnienia należy zachować możliwość swobodnego przemieszczania się wszystkich występujących gatunków zwierząt (w tym małych) w poprzek i wzdłuż koryta cieków, np. poprzez zachowanie nachylenia umacnianych skarp nie większego niż 1:2 (dopuszczalne jest większe nachylenie w sytuacji braku możliwości rozwiązań technicznych), zasypywanie szczelin pomiędzy głazami frakcją pośrednią, gruntem rodzimym i urodzajnym oraz obsianiem trawą - w przypadku stosowania kamienia łamanego o grubej frakcji, w przypadku stosowania

geosyntetyków należy stosować zasypanie gruntem rodzimym i urodzajnym wraz z obsianiem trawą na pełną wysokość skarp. Ewentualne uszkodzenia struktur brzegów i dna należy niezwłocznie usunąć i przywrócić do stanu poprzedniego. Prace prowadzone w korytach, tam gdzie jest to możliwe, będą wykonywane ręcznie. Należy unikać stosowania ciężkiego sprzętu mechanicznego. Prace związane z ingerencją w koryta cieków naturalnych, z wykorzystaniem maszyn budowlanych prowadzone będą wyłącznie ze stanowisk brzegowych i etapowo (nie mogą się odbywać na obu brzegach jednocześnie). Wykonywane roboty w obrębie koryt cieków nie mogą zakłócać ciągłości przepływu w nich wody, stosunków wodnych na gruntach przyległych, itp. Wycinka drzew i krzewów nadwodnych powinna być ograniczona do niezbędnego minimum, wynikającego wyłącznie z braku możliwości zastosowania innych technologii wykonania prac ziemnych.

51. Miejsca możliwej wzmożonej aktywności płazów należy zabezpieczyć (odgrodzić) na czas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych tymczasowymi płótkami herpetologicznymi (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy). Tymczasowe ogrodzenia powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) i mieć wysokość min. 50 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii czy geowłókniny, należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łącznych sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 10 cm) i posiadać tzw. przewieszkę tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz terenu prowadzonych prac budowlanych (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°. Płotki powinny posiadać „zawrotkę”, tj. zakończenie na kształt litery „U”, o wymiarach zalecanych 30-50 x 70-80 cm. Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy, w pasie szerokości ok. 1 m. Wzdłuż ogrodzenia ochronnego można wykopać dołki o wymiarach ok. 0,5 x 0,5 x 0,2 m, które będą wyłożone folią. Jako pułapki na wędrujące płazy i gady można też zastosować wiadra z tworzyw sztucznych (wkopane równo z gruntem, przylegające do ogrodzenia), z przepuszczalnym dnem (z otworami w dnie) oraz w ich wnętrzu umieścić gałązki, wystające ponad krawędź wiadra w celu umożliwienia opuszczenia pułapek innym zwierzętom (np. drobnym ssakom, owadom). Można zrezygnować ze stosowania dołków/wiader łownych na rzecz częstszych kontroli nadzoru przyrodniczego. Dwa razy dziennie - rano i wieczorem - nadzór przyrodniczy będzie przeprowadzał zbieranie gromadzących się wzdłuż ogrodzenia płazów, wybierając także te z dołków/wiader i przenosił je we właściwe siedliska, położone w bezpiecznej odległości od prac budowlanych. Kontrola nadzoru przyrodniczego powinna odbywać się regularnie w okresie aktywności płazów, a jej częstotliwość powinna być odpowiednio zwiększona w okresie ich intensywnych migracji. Zaleca się, aby zabezpieczenie zostało wykonane do 15 lutego, ewentualnie później (termin uzależniony od zalegania pokrywy śnieżnej, panującej temperatury i warunków atmosferycznych), czyli przed rozpoczęciem wędrówek płazów. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 31 października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń na okres zimowy, przed rozpoczęciem migracji wiosennych (do 15 lutego, a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej, bezpośrednio po stopnieniu) należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności.

Orientacyjny kilometraż tymczasowych płótków ochronnych:

a) odcinek II:

- strona lewa: 9+180-9+320, 9+490-9+900, 10+100-10+490 i 11+980-15+100,
- strona prawa: 16+640-17+000;

b) odcinek III:

- strona lewa: 5+000-5+200 i 6+550-6+800,
- strona prawa: 0+250-0+420,

- obustronnie: 5+700-5+800 i 6+100-6+250.

Dokładna lokalizacja tymczasowych grodzień herpetologicznych i termin ich wykonania zostaną wskazane przez nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy w sytuacjach koniecznych wskaże dodatkowe odcinki wymagające zastosowania tymczasowych ogrodzeń ochronnych (np. w miejscach występowania zastoisk wody, wykopów wypełnionych wodą).

52. Znajdujące się na terenie budowy wykopy (w tym liniowe), studzienki, drenaż odwadniające i inne potencjalne pułapki ekologiczne, do których mogą wpadać płazy (i inne małe zwierzęta) należy zabezpieczyć w taki sposób, aby uniemożliwić im dostanie się do nich (np. poprzez stosowanie szczelnych przykryć, wygradzeń) lub też zastosować rozwiązania umożliwiające samodzielne wydostanie się z nich (np. pochylenie, pozostawianie wypłaszczenia jednej ze ścian). W przypadku wykopów liniowych powinny być one realizowane na możliwie krótkich odcinkach i możliwie szybko zasypywane. Studzienki powinny wystawać na wysokość ok. 25-30 cm ponad powierzchnię gruntu. Otwory górne studzienek muszą być szczelnie zamknięte, lub jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach mniejszych niż 0,5 x 0,5 cm. Identycznie powinny być zabezpieczone wszelkie wloty boczne. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i innych zagłębień terenowych powstałych w trakcie prac budowlanych, należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. Znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta należy niezwłocznie uwalniać i przenosić w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska, poza strefę prowadzonych prac.

53. Nie dopuścić do tworzenia się w zasięgu prowadzonych prac budowlanych zastoisk z wodą, celem uniknięcia ich zasiedlenia przez płazy.

54. Przed likwidacją i zasypaniem zbiorników wodnych, wykopów z wodą, rozlewisk itp., osoba sprawująca nadzór herpetologiczny sprawdzi je pod kątem obecności w nich zwierząt (płazów w różnych stadiach rozwoju, gadów). W przypadku stwierdzenia ich występowania, należy je wylapać i przenieść w inne odpowiednie danemu gatunkowi miejsca, położone poza strefą zagrożenia ze strony prac związanych z rozbudową drogi krajowej.

W przypadku konieczności zasypiania zasiedlonych przez płazy zbiorników wodnych, terenów podmokłych itp. należy je najpierw szczelnie wygradzić tymczasowym grodzień herpetologicznym (wykonanym na zasadach określonych w warunku II.51. niniejszego postanowienia), celem niedopuszczenia do nich płazów zimujących przy jednoczesnym odławianiu zwierząt opuszczających likwidowany zbiornik (np. przy pomocy wkopanych wiader przy ogrodzeniu od strony zbiornika). Grodzień zbiornika należy wykonać w lutym – przed rozpoczęciem migracji wiosennych, aby nie dopuścić do rozrodu płazów w zbiorniku przeznaczonym do zasypiania, lub we wrześniu – po opuszczeniu zbiornika przez rozradzające się płazy, lecz przed wejściem do niego osobników zimujących.

Po odłowieniu zwierząt (także z części lądowej wygradzonego obszaru) należy stopniowo obniżać poziom lustra wody do dna, przy ciągłym odławianiu zwierząt, następnie spenetrować dno (części) likwidowanego zbiornika i odłowić pozostałe zwierzęta (nie tylko płazy). W przypadku potrzeby wykorzystania pomp, węże ssące należy zabezpieczyć poprzez zamontowanie na nich konstrukcji przypominających kosz ze szczelnej siatki o oczkach < 0,5 x 0,5 cm, umieszczonych ok. 20-30 cm od otworu węża, celem uniknięcia zginięcia płazów przy zasysaniu. Odłowione zwierzęta należy uwolnić w miejscach wyznaczonych przez nadzór herpetologiczny. Zasypianie (osuszenie) misy zbiornika w części przeznaczonej do likwidacji należy przeprowadzić bezpośrednio po odłowieniu zwierząt wszystkich form rozwojowych (dorosłe osobniki, kijanki), małym, jednostronnym frontem roboczym, od strony bardziej stromej i głębszej, w obecności pracowników nadzoru herpetologicznego na przedpolu zasypywanego obszaru i przy umożliwieniu samodzielnej ucieczki zwierząt. Po zasypaniu ok. ¾ (części) zbiornika należy ponownie

odczekać dwa dni i ewentualnie odłowić pozostałe płazy. Po tej czynności należy bezzwłocznie zasypać pozostałą część zbiornika.

W przypadku częściowej likwidacji siedlisk rozrodczych płazów, fragmenty nie przeznaczone do likwidacji zostaną zabezpieczone od strony placu budowy poprzez zastosowanie tymczasowych wygradzeń herpetologicznych, wykonanych na zasadach określonych w warunku II.51. niniejszego postanowienia.

55. Nie likwidować zbiorników wodnych w okresie zimowym ze względu na możliwość zimowania w nich niektórych gatunków płazów. W przypadku bezzwzględnej konieczności wykonywania prac wymienionych w warunku II.54. niniejszego postanowienia w innym terminie (np. w terminie wiosennym) należy zbiornik wcześniej, jeszcze w okresie zimowym (do 15 lutego, ewentualnie później - termin może być uzależniony od zalegania pokrywy śnieżnej i temperatur) wygradzić, aby płazy nie wykorzystywały go do rozrodu. Teren należy systematycznie kontrolować, a ewentualnie pojawiające się płazy odławiać i przenosić na zasadach określonych w warunku II.51. niniejszego postanowienia).
56. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. Należy zapewnić możliwość uruchomienia procesów życia biologicznego na terenach o naruszonej strukturze. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego magazynowania, a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Masy ziemne nie mogą być wykorzystywane do zasypywania terenów podmokłych, zagłębień, zbiorowisk łąkowych itp. mogących stanowić tereny atrakcyjne np. dla płazów. Tereny sąsiadujące z inwestycją, których powierzchnia została zmieniona należy przywrócić do stanu sprzed realizacji lub stanu umożliwiającego jego użytkowanie. Uszkodzone powierzchnie gruntu zaleca się obsiać mieszankami traw (mieszankami, w których występują również gatunki rodzime typowe dla siedlisk występujących na danym terenie).
57. Po wykonaniu nasypów i rowów wskazane jest umocnienie skarp i obsianie ich mieszankami traw (mieszankami, w których występują również gatunki rodzime typowe dla siedlisk występujących na danym terenie), w taki sposób, aby erozja powierzchniowa została ograniczona do minimum, a frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.
58. Produkty stosowane do budowy (papa, farby, smoła) umieszczane będą w pomieszczeniach zadaszonych zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi oraz przed podmywaniem terenu.
59. Prace wykonywane na obszarze siedlisk podmokłych prowadzone będą poza sezonem wegetacyjnym (tj. w okresie od października do końca lutego) lub w trakcie sezonu wegetacyjnego pod bieżącym nadzorem przyrodniczym, który określi sposób prowadzenia prac w tych lokalizacjach. Siedliska podmokłe będą wyznaczone przez nadzór przyrodniczy przed przystąpieniem do prac.
60. Składowiska materiałów budowlanych, place budowy w miarę możliwości lokalizować w odległości co najmniej 200 metrów od siedlisk wodnych i charakteryzujących się wysokim uwilgotnieniem (zbiorniki wodne, ciekі, torfowiska, bory bagienne i wilgotne), a także zabezpieczyć grunt przed przesiąkaniem.
61. Prace w rejonie cieków wodnych prowadzone będą, o ile to możliwe, ze strefy brzegowej; w miarę możliwości nie będą stosowane tymczasowe przeprawy przez rzeki w postaci ułożonych płyt betonowych.
62. Prace w rejonie cieków wodnych prowadzić tak, aby nie stwarzać barier migracyjnych dla ichtiofauny, tj. nie przegradzać cieków, ograniczyć odcinki na, których zmianom może podlegać przebieg koryt cieków, etc.

63. W trakcie prac powodujących ingerencję w brzegi cieków nie należy pozostawiać odkrytych warstw gleby, które są dogodnym miejscem do inwazji przez obce oraz rodzime ekspansywne gatunki roślin.
64. Prace prowadzić poza okresem tarłowym ryb, w przypadku konieczności prowadzenia prac w tym okresie zostaną one przeprowadzone pod nadzorem ichtiologa, prace prowadzić zachowując przerwy między okresami zwiększonego zamulenia.
65. Prace związane z ingerencją w koryto cieków należy wykonywać sprawnym sprzętem. Konieczna jest systematyczna kontrola i konserwacja sprzętu pracującego podczas budowy. W przypadku stwierdzenia zanieczyszczenia wód należy prace przerwać, zdiagnozować i niezwłocznie usunąć przyczynę.
66. Prace ziemne i obiekty mostowe w obrębie paleomeandrów Ropy z siedliskami przyrodniczymi chronionymi wykonywane będą w sposób uniemożliwiający zmianę naturalnego przepływu wód powierzchniowych i zasilania starorzeczy oraz uniemożliwiający zmianę poziomu wód gruntowych na terenach przyległych, w szczególności z wykorzystaniem ścianek szczelnych izolujących teren prowadzonych prac od terenów nieprzekształcanych. Prace te zostaną zaplanowane i przeprowadzone po wykonaniu ekspertyzy hydrogeologicznej określającej warunki realizacji zapewniające osiągnięcie powyższego celu. Całość prac prowadzona będzie pod nadzorem przyrodniczym.
67. Likwidacja fragmentów siedlisk rozrodczych płazów będzie przeprowadzona w okresie poza aktywnością migracyjną i rozrodczą płazów - najlepiej w okresie późnej jesieni (od 01 listopada do 30 grudnia), przy jednoczesnym niedopuszczeniu do zimowania osobników w obrębie siedliska; w takiej sytuacji odłowione i przeniesione będą osobniki z likwidowanych siedlisk do siedlisk zastępczych w postaci, o ile okaże się to technicznie możliwe, odseparowanych/wygrodzonych fragmentów siedlisk przeznaczonych do zachowania w obrębie siedlisk likwidowanych, położonych poza strefą likwidacji; jeśli powyższe okaże się niemożliwe płazy zostaną przeniesione do najbliższego siedliska zastępczego, szczegółowe rozwiązania technologiczne i lokalizacyjne oraz zasady postępowania z płazami będą każdorazowo uzgadnianie ze specjalistą herpetologiem.
68. W całym okresie prowadzenia prac budowlanych, dokonywana będzie kontrola stanu oraz podejmowane niezbędne działania naprawcze w zakresie wygrodzień herpetologicznych.
69. Przed likwidacją wykopów zostanie starannie spenetrowane ich dno i ściany pod kątem obecności zwierząt, napotkane osobniki zostaną odłowione, a następnie uwolnione w bezpiecznych miejscach, poza teren budowy.
70. Całość w/w prac prowadzona będzie pod dodatkowym nadzorem specjalisty herpetologa, do którego obowiązków będzie należało w szczególności: ocena zgodności wykonywanych prac z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, zabezpieczanie placu budowy przed obecnością płazów i gadów, eliminowanie bądź ograniczanie zidentyfikowanych zagrożeń spowodowanych prowadzonymi pracami, w przypadku takiej konieczności ubieganie się o stosowane zezwolenia na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych oraz nadzór i sprawozdania z realizacji, propozycje działań minimalizujących, które nie zostały przewidziane na etapie projektu; nadzór herpetologiczny będzie prowadzony w okresie aktywności płazów i gadów, tj. od 15 marca do 15 października oraz w czasie prowadzonych prac na odcinkach, w pobliżu których stwierdzono siedliska płazów i gadów.

71. Elementy systemów odwadniających (szczególnie studzienki,) należy zaprojektować tak, aby maksymalnie ograniczyć możliwość przedostawania się płazów (i innych drobnych zwierząt) do ich wnętrza (śmiertelne pułapki). W tym celu powinno się zaprojektować pasujące na wymiar siatki metalowe ocynkowane zasłaniające otwory umożliwiające wpadanie płazów do tego typu urządzeń. W przypadku urządzeń, których nie da się zabezpieczyć przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt powinno się zamontować w nich specjalne pochylnie umożliwiające wychodzenie z nich.
72. Zalecane jest nachylenie skarp zbiorników retencyjnych od strony drogi wynoszące 1:1,5, natomiast od strony przeciwnej skarpy powinny być bardziej wypłaszczone tj. 1:2,5.
73. Zaleca się montaż stałych płotków herpetologicznych w lokalizacjach wskazanych przez Inwestora, wykonanych z tworzywa sztucznego lub prefabrykownych elementów betonowych lub siatki stalowej ocynkowanej plecionej o oczkach <5 mm. Minimalna wysokość takiego ogrodzenia to 65 cm, z czego 15 cm wkopane w ziemię. Ogrodzenie dla płazów powinno posiadać przewieszkę ograniczającą wspinanie się płazów po panelach/prefabrykatch betonowych. Górna krawędź tzw. przewieszka powinna mieć min. 10 cm długości, natomiast system ogrodzeń powinien zostać zakończony U-kształtnymi elementami – tzw. zawrotkami. Płotki powinny posiadać bieżnię (stopę) chroniącą przed zarastaniem trawą. Ogrodzenie nie powinno przecinać rowów odwadniających, które na długości ogrodzenia powinny być zarurowane oraz powinno płynnie łączyć się z przyczółkiem obiektu mostowego.
74. Przedstawić do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z siedzibą w Rzeszowie raport z badań korpusu drogi (pełniącego funkcję wału przeciwpowodziowego) na zgodność z wymaganiami polskiej normy PN-B12095:1997, w której określono wymagania i zakres badań dla celów odbioru technicznego nasypów ziemnych, stosowanych w budownictwie wodno-melioracyjnym.
75. Spody konstrukcji planowanych obiektów mostowych będą znajdować się na rzędnej uwzględniającej minimalne przewyższenie dla wód miarodajnych wynikających z klasy obiektu mostowego. Planowane do wykonania w ramach przedmiotowej inwestycji obiekty, zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią nie będą zwiększać zagrożenia dla ochrony zdrowia ludzi oraz mienia, środowiska i dóbr kultury, ani utrudniać zarządzania ryzykiem powodziowym.
76. Należy przeanalizować i rozwiązać sposób odwodnienia z obszaru przyległego w miejscach styku wałów cofkowych zlokalizowanych na potoku Słony, Dębówka oraz Gogółówka w szczególności pod kątem napływu wód opadowo roztopowych w kierunku korpusu drogi.
77. Należy zbadać możliwości odbioru wód przez rowy melioracyjne, dokonać analizy ich stanu technicznego, a w przypadku potrzeby przewidzieć ich udrożnienie lub przebudowę w niezbędnym zakresie. W szczególności należy przeanalizować poprawność odwodnienia wód w zakresie odbiorników zlokalizowanych na działkach ewidencyjnych nr: 350 w miejscowości Zawadka Brzosteka; 432, 399, 1010 w miejscowości Brzostek; 613 w miejscowości Klecie

II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktu 1 i 2 niniejszej decyzji

2. System odwodnienia DK73 będzie obejmował następujące rozwiązania:

Nr zlewni	Orientacyjna lokalizacja zlewni		Zbiornik retencyjny (s - szczelny)	Orientacyjna lokalizacja zbiornika	urządzenie oczyszczające	Odbiornik końcowy
	od km	do km				
odcinek 1 wariant W2a						
Zlewnia 1	0+000	0+667	ZBs1	0+535	separator	Dulcza
Zlewnia 2	0+667	0+992	ZBs2	0+910	separator	rów
Zlewnia 3	0+992	1+605	ZBs3	0+950	separator	rów
Zlewnia 4	1+605	2+008	ZBs4	1+620	separator	rów
Zlewnia 5	2+008	2+705	ZBs5	2+600	separator	rów
Zlewnia 6	2+705	3+099	ZBs6	2+790	separator	rów
Zlewnia 7	3+099	3+731	ZBs7	3+140	separator	rów
Zlewnia 8	3+731	4+180	ZBs8	3+750	separator	rów
Zlewnia 9	4+180	5+318	ZBs9	5+515	separator	Słotówka
Zlewnia 10	5+318	5+522				
Zlewnia 11	5+522	5+690				
Zlewnia 12	5+690	6+757	ZBs10	6+580	separator	Wisłoka
Zlewnia 13	6+757	7+989	ZBs11	6+910	separator	Wisłoka
odcinek 2 wariant W1b						
Zlewnia 1	0+000	0+438	ZBs1	0+360	separator	rów
Zlewnia 2	0+438	0+673	ZBs2	0+490	separator	rów
Zlewnia 3	0+673	0+879	ZBs3	1+570	separator	Kamienica
Zlewnia 4	0+879	1+099				
Zlewnia 5	1+099	1+264				
Zlewnia 6	1+264	1+685				
Zlewnia 7	1+685	1+954	ZBs4	1+810	separator	Kamienica
Zlewnia 8	1+954	2+164				
Zlewnia 9	2+164	2+436				
Zlewnia 10	2+436	2+638	ZBs5	2+500	separator	rów
Zlewnia 11	2+638	2+932	ZBs6	2+835	separator	rów
Zlewnia 12	2+932	3+097	ZBs7	3+000	separator	rów

Zlewnia 13	3+097	3+259	ZBs8	3+200	separator	rów
Zlewnia 14	3+259	3+536	ZBs9	3+370	separator	rów
Zlewnia 15	3+536	3+815	ZBs10	3+750	separator	rów
Zlewnia 16	3+815	3+993	ZBs11	3+970	separator	rów
Zlewnia 17	3+993	4+300	ZBs12	4+620	separator	rów
Zlewnia 17.1	4+300	4+649	ZBs13	4+690	separator	rów
Zlewnia 18	4+649	4+957	ZBs14	5+025	separator	rów
Zlewnia 19	4+957	5+307	ZBs15	5+300	separator	Dębrna
Zlewnia 20	5+307	6+043	ZBs16	5+510	separator	Dębrna
Zlewnia 21	6+043	6+611	ZBs17	6+720	separator	rów
Zlewnia 22	6+611	7+245	ZBs18	6+860	separator	rów
Zlewnia 23	7+245	7+571	ZBs19	7+015	separator	Wisłoka
Zlewnia 24	7+571	7+791	ZBs20	7+220	separator	Wisłoka
Zlewnia 25	7+791	8+186	ZBs21	8+200	separator	rów
Zlewnia 26	8+186	8+749	ZBs22	8+250	separator	rów
Zlewnia 27	8+749	9+164	ZBs23	9+110	separator	Dębówka
Zlewnia 28	9+164	9+649	ZBs24	9+290	separator	Dębówka
Zlewnia 29	9+671	10+063	ZBs25	9+740		rów
Zlewnia 30	10+063	11+040	ZBs26	10+210		rów
Zlewnia 31	11+040	12+043	ZBs27	11+960	separator	Dopływ z Biedoszyc Brzyskich
Zlewnia 32	12+043	12+186	ZBs28	12+090	separator	Dopływ z Biedoszyc Brzyskich
Zlewnia 33	12+186	12+651	ZBs29	12+190		rów
Zlewnia 34	12+651	13+096	ZBs30	12+710	separator	Dopływ z Brzysk
Zlewnia 35	13+096	13+761	ZBs31	13+100		rów
Zlewnia 36	13+761	13+887	ZBs32	13+770		rów
Zlewnia 37	13+887	14+004	ZBs33	13+930		rów
Zlewnia 38	14+004	14+791	ZBs34	14+020		rów
Zlewnia 39	14+791	15+688	ZBs35	15+540		rów
Zlewnia 40	15+688	16+014	ZBs36	15+930		rów

Zlewnia 41	16+014	16+217	ZBs37	16+200	separator	Dopływ spod góry Liwocza
Zlewnia 42	16+217	16+542	ZBs38	16+350	separator	Wisłoka
Zlewnia 43	16+542	17+240	ZBs39	16+700	separator	Wisłoka
Zlewnia 44	17+240	18+220	ZBs40	17+320		rów
Zlewnia 45	18+220	18+545	ZBs41	18+260		rów
Zlewnia 46	18+545	18+678	ZBs42	18+660		rów
Zlewnia 47	18+678	19+132	ZBs43	18+710		rów
Zlewnia 48	19+132	19+286	ZBs44	19+210		rów
Zlewnia 49	19+286	19+360	ZBs45	19+350	separator	rów
odcinek 3 wariant W2a						
Zlewnia 1	0+110	0+340	ZBs1	0+230		rów
Zlewnia 2	0+340	1+166	ZBs2	0+970	separator	Wisłoka
Zlewnia 3	1+166	2+134	ZBs3	1+340	separator	Wisłoka
Zlewnia 4	2+134	4+269	ZBs4, ZB5	3+400 3+420	separator	rów
Zlewnia 5	4+269	4+434	ZB6	4+340		rów
Zlewnia 6	4+434	4+681	ZB7	4+635	separator	rów
Zlewnia 7	4+681	4+845	ZBs8	5+157	separator	rów
Zlewnia 8	4+845	5+047	ZBs9	5+670	separator	rów
Zlewnia 9	5+047	6+105	ZBs10	6+120	separator	Starorzecze Ropy
Zlewnia 10	6+105	7+046	ZBs11	6+320	separator	Starorzecze Ropy

3. Maksymalny zakres ingerencji w koryta cieków naturalnych polegający na umocnieniu dna oraz skarp i/lub regulacji/przełożeniach wyniesie 50 m w dół i/lub w górę cieku od osi DK73 oraz osi dróg dojazdowych, dodatkowych i poprzecznych. Długość cieku, na której wykonywane będą prace zostanie ograniczona do niezbędnego minimum przy czym w przypadkach uzasadnionych rozwiązaniami projektowymi zakres ingerencji w koryto cieku może być większe niż 50m. Do wykonania umocnień należy stosować naturalne materiały. W przypadku konieczności zastosowania konstrukcji siatkowo-kamiennych lub betonowych umocnienia brzegów należy pokryć geowłókniną oraz warstwą humusu.
4. Opracowane zostaną rozwiązania przekraczania przez wody powierzchniowe linii kablowych, kanałów technologicznych oraz sieci gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych. W przypadku prowadzenia linii/rurociągów pod dnem cieku należy w pierwszej kolejności dążyć do wykorzystania metody bezwykopowej, bez ingerencji w koryto.
5. Na podstawie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, dokumentacji hydrogeologicznej oraz geotechnicznych warunków posadowienia zaprojektować prace mające na celu stabilizację osuwisk lub ich likwidację, w tym ich ewentualne odwodnienia.

6. Wykonane zostaną badania hydrogeologiczne terenu, celem określenia rodzaju zabezpieczenia przeciwpowodziowego korpusu drogowego pełniącego funkcję wału przeciwpowodziowego.
7. Korpus drogi na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zostanie wykonany w sposób zabezpieczający przez rozmywaniem w przypadku powodzi.
8. Korpus drogowy będzie spełniał wymagania - warunki techniczne dla budowli hydrotechnicznych, tj. wałów przeciwpowodziowych na odcinkach:
 - a) w km ok. 6+270 - 7+020 DK73 i km ok. 89+600 - 90+062 rzeki Wisłoki,
 - b) w km ok. 7+910 - 9+150 DK73 i km ok. 90+382 - 92+366 rzeki Wisłoki.
9. W km drogi gdzie nasyp drogowy będzie spełniał wymagania wału przeciwpowodziowego zostaną wykonane przepusty z kłapami zwrotnymi na rowach melioracyjnych P II/15/1b w km ok. 6+742 odc. II W1b i P II/16/1b, w km ok. 8+228 odc. II W1b. Na pozostałych odcinkach drogi poprowadzonych w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, gdzie nasyp DK73 będzie kolidował z rowami melioracyjnymi należy uwzględnić konieczność wykonania przepustów z kłapami zwrotnymi celem ograniczenia ryzyka wystąpienia cofki wód powodziowych.
10. Projektowany układ drogowy wyposażony zostanie w system odwodnienia bazujący na rowach drogowych, przepustach, kanalizacji deszczowej oraz zbiornikach retencyjnych. Wody opadowe lub roztopowe z powierzchni jezdni dzięki odpowiednio ukształtowanym spadkom podłużnym i poprzecznym będą odprowadzane do rowów drogowych lub na odcinkach (głównie na nasypach oraz obiektach inżynierskich) do kanalizacji deszczowej. Następnie będą odprowadzane poprzez zbiorniki retencyjne do odbiorników.
11. Szczelny system odwodnienia ujmujący wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego DK73 zostanie wykonany na całej długości odcinków położonych na terenach ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych i powierzchniowych oraz Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, tj.:
 - a) odc. I W2a,
 - b) odc. II W1b, z wyjątkiem odcinka od km ok. 14+075 do ok. 15+180,
 - c) odc. III W2a, z wyjątkiem odcinka od km ok. 1+330 do ok. 3+442 oraz od km ok. 4+056 do ok. 4+980.
12. Szczelny system odwodnienia ujmujący wody opadowe lub roztopowe zostanie wykonany w ciągu budowanych lub przebudowanych dróg poprzecznych do DK73, tj. dróg krajowych, wojewódzkich powiatowych i gminnych, położonych na terenach ochrony pośredniej ujęć wód powierzchniowych.
13. Zbiorniki retencyjne położone na terenach ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych i powierzchniowych, Głównych Zbiorników Wód Podziemnych zostaną wykonane jako szczelne. Przed wylotami ze zbiorników w obrębie terenów ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych i powierzchniowych zostaną zamontowane separatory substancji ropopochodnych.
14. Separatory substancji ropopochodnych położone na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zostaną zabezpieczone przed wymywaniem zanieczyszczeń przez wody powodziowe.
15. Na wylotach ze zbiorników retencyjnych zamontowane zostaną zasuwki umożliwiające odcięcie odpływu.
16. Wykonane zostaną ekrany akustyczne zgodnie z poniższą tabelą:

Odcinek I wariant W2a

Lp.	Oznaczenie ekranu	Strona drogi	Kilometraż ok.		Wysokość	Typ
			od	do	[m]	
1	EP 01	prawa	0+000	0+122	3,5	pochłaniający

2	EP 02	prawa	0+190	0+225	4	odbijający
3	EP 03	prawa	0+222	0+382	4	pochłaniający
4	EP 04	prawa	0+382	0+435	2	pochłaniający
5	EP 05	prawa	1+848	1+983	2	pochłaniający
6	EP 06	prawa	2+150	2+317	3	pochłaniający
7	EP 07	prawa	2+314	2+342	3	odbijający
8	EP 08	prawa	2+982	3+209	3	pochłaniający
9	EP 09	prawa	3+275	3+363	3	pochłaniający
10	EP 10	prawa	3+363	3+461	3,5	pochłaniający
11	EP 11	prawa	4+076	4+162	4	odbijający
12	EP 12	prawa	4+306	4+909	3	pochłaniający
13	EP 13	prawa	4+909	5+278	4	pochłaniający
14	EP 14	prawa	5+305	5+380	5	odbijający
15	EP 15	prawa	5+379	5+387	4	pochłaniający
16	EP 15	prawa	5+387	5+550	2	pochłaniający
17	EP 16	prawa	5+550	5+635	4	pochłaniający
18	EP 17	prawa	5+635	5+890	2	pochłaniający
19	EP 18	prawa	5+954	6+106	5	odbijający
20	EP 19	prawa	6+193	6+343	3	pochłaniający
21	EP 20	prawa	6+393	6+601	3	pochłaniający
22	EP 21	prawa	7+398	7+523	2	pochłaniający
23	EP 22	prawa	7+523	7+915	4	pochłaniający
24	EL 01	lewa	0+012	0+125	2	pochłaniający
25	EL 02	lewa	0+114	0+299	4,5	odbijający
26	EL 03	lewa	0+644	0+686	2	pochłaniający
27	EL 04	lewa	2+482	2+573	2	pochłaniający
28	EL 05	lewa	2+621	2+719	2	pochłaniający
29	EL 06	lewa	2+909	2+973	3,5	pochłaniający
30	EL 07	lewa	2+973	3+029	6	pochłaniający
31	EL 08	lewa	3+019	3+203	3	pochłaniający
32	EL 09	lewa	3+203	3+342	4	odbijający

33	EL 10	lewa	3+355	3+362	2,5	odbijający
34	EL 11	lewa	3+367	3+492	3,5	pochłaniający
35	EL 12	lewa	3+570	3+911	2,5	pochłaniający
36	EL 13	lewa	3+911	3+969	3	pochłaniający
37	EL 14	lewa	3+961	4+035	3	pochłaniający
38	EL 15	lewa	4+093	4+106	2,5	odbijający
39	EL 16	lewa	4+105	4+288	2,5	pochłaniający
40	EL 17	lewa	4+288	4+563	3	pochłaniający
41	EL 18	lewa	4+563	4+684	3,5	pochłaniający
42	EL 19	lewa	4+986	5+123	3	pochłaniający
43	EL 20	lewa	5+123	5+227	4	pochłaniający
44	EL 21	lewa	5+227	5+268	4,5	odbijający
45	EL 22	lewa	5+281	5+313	3,5	odbijający
46	EL 23	lewa	5+310	5+619	2,5	pochłaniający
47	EL 24	lewa	5+619	5+728	3,5	pochłaniający
48	EL 25	lewa	5+829	6+007	3,5	pochłaniający
49	EL 26	lewa	6+007	6+040	4	pochłaniający
50	EL 27	lewa	6+040	6+084	6	odbijający
51	EL 28	lewa	6+084	6+104	5	odbijający
52	EL 29	lewa	6+091	6+131	4	odbijający
53	EL 30	lewa	6+127	6+236	3	pochłaniający
54	EL 31	lewa	6+236	6+412	2	pochłaniający
55	EL 32	lewa	6+412	6+548	3	pochłaniający
56	EL 33	lewa	6+548	6+609	3	pochłaniający
57	EL 34	lewa	7+230	7+303	5	odbijający
58	EL 35	lewa	7+315	7+399	2,5	odbijający
59	EL 36	lewa	7+388	7+503	2	pochłaniający
60	EL 37	lewa	7+576	7+916	2,5	pochłaniający

Odcinek II wariant W1b

Lp.	Oznaczenie ekranu	Strona drogi	Kilometraż ok.		Wysokość	Typ
			od	do	[m]	
1	EP 101	prawa	0+000	0+093	4,5	pochłaniający
2	EP 102	prawa	0+236	0+340	5,5	pochłaniający
3	EP 103	prawa	0+390	0+506	5	pochłaniający
4	EP 104	prawa	0+785	0+901	2,5	pochłaniający
5	EP 105	prawa	1+029	1+155	2,5	pochłaniający
6	EP 106	prawa	1+155	1+269	3,5	pochłaniający
7	EP 107	prawa	1+269	1+350	4,5	odbijający
8	EP 108	prawa	1+360	1+428	4,5	odbijający
9	EP 109	prawa	1+428	1+502	3	pochłaniający
10	EP 110	prawa	1+637	1+721	3	pochłaniający
11	EP 111	prawa	1+721	1+819	5	pochłaniający
12	EP 112	prawa	1+857	1+967	3	pochłaniający
13	EP 113	prawa	2+106	2+219	3	pochłaniający
14	EP 114	prawa	2+283	2+386	2,5	pochłaniający
15	EP 115	prawa	2+604	2+701	2	pochłaniający
16	EP 116	prawa	2+722	2+823	3,5	pochłaniający
17	EP 117	prawa	3+913	3+993	5	pochłaniający
18	EP 118	prawa	4+004	4+046	4,5	pochłaniający
19	EP 119	prawa	4+544	4+714	3,5	pochłaniający
20	EP 120	prawa	7+291	7+555	2,5	pochłaniający
21	EP 121	prawa	7+925	8+046	2	pochłaniający
22	EP 122	prawa	9+103	9+360	2	pochłaniający
23	EP 123	prawa	9+629	9+757	2	pochłaniający
24	EP 124	prawa	9+757	9+857	2,5	pochłaniający
25	EP 125	prawa	14+729	14+785	4,5	pochłaniający
26	EP 126	prawa	14+778	14+812	4,5	odbijający
27	EP 127	prawa	14+817	14+899	3,5	odbijający
28	EP 128	prawa	15+054	15+234	3,5	pochłaniający

29	EP 129	prawa	16+036	16+186	4	pochłaniający
30	EP 130	prawa	17+476	17+696	2,5	pochłaniający
31	EP 131	prawa	17+765	17+862	2,5	pochłaniający
32	EP 132	prawa	17+940	18+119	3	pochłaniający
33	EP 133	prawa	18+119	18+218	4	pochłaniający
34	EP 134	prawa	18+218	18+615	3	pochłaniający
35	EL 101	lewa	0+000	0+100	3,5	pochłaniający
36	EL 102	lewa	0+168	0+215	5,5	pochłaniający
37	EL 103	lewa	0+215	0+270	6	pochłaniający
38	EL 104	lewa	0+264	0+349	5,5	pochłaniający
39	EL 105	lewa	0+349	0+550	3	pochłaniający
40	EL 106	lewa	0+550	0+648	5,5	pochłaniający
41	EL 107	lewa	0+815	1+186	4,5	pochłaniający
42	EL 108	lewa	1+186	1+255	5	pochłaniający
43	EL 109	lewa	1+251	1+473	5	odbijający
44	EL 110	lewa	1+487	1+523	4	odbijający
45	EL 111	lewa	1+519	1+571	4	pochłaniający
46	EL 112	lewa	1+571	1+640	2,5	pochłaniający
47	EL 113	lewa	1+640	1+730	2,5	pochłaniający
48	EL 114	lewa	1+772	1+915	4	odbijający
49	EL 115	lewa	1+928	2+098	5	odbijający
50	EL 116	lewa	2+315	2+407	3,5	pochłaniający
51	EL 117	lewa	2+407	2+565	5	pochłaniający
52	EL 118	lewa	2+565	2+677	3,5	pochłaniający
53	EL 119	lewa	2+950	3+100	4	pochłaniający
54	EL 120	lewa	3+293	3+493	5,5	pochłaniający
55	EL 121	lewa	3+493	3+533	4,5	odbijający
56	EL 122	lewa	3+548	3+620	4	odbijający
57	EL 123	lewa	3+612	3+742	4	pochłaniający
58	EL 124	lewa	4+095	4+471	3	pochłaniający
59	EL 125	lewa	4+486	4+529	3	pochłaniający

60	EL 126	lewa	4+659	4+845	3	pochłaniający
61	EL 127	lewa	11+193	11+281	2	pochłaniający
62	EL 128	lewa	11+418	11+514	2,5	pochłaniający
63	EL 129	lewa	11+864	11+934	3	odbijający
64	EL 130	lewa	12+140	12+219	2,5	pochłaniający
65	EL 131	lewa	13+480	13+562	4,5	odbijający
66	EL 132	lewa	14+803	14+806	2,5	pochłaniający
67	EL 133	lewa	16+863	16+926	3	pochłaniający
68	EL 134	lewa	16+921	16+941	3	pochłaniający
69	EL 135	lewa	16+941	16+984	3,5	odbijający
70	EL 136	lewa	16+977	17+056	3,5	pochłaniający
71	EL 137	lewa	17+074	17+212	3,5	pochłaniający
72	EL 138	lewa	17+290	17+419	5,5	pochłaniający
73	EL 139	lewa	17+476	17+606	2,5	pochłaniający
74	EL 140	lewa	17+663	17+690	2,5	pochłaniający
75	EL 141	lewa	17+690	17+769	3,5	pochłaniający
76	EL 142	lewa	17+769	17+862	4	odbijający
77	EL 143	lewa	17+904	17+977	5,5	pochłaniający
78	EL 144	lewa	17+977	18+284	3	pochłaniający
79	EL 145	lewa	18+354	18+556	2,5	pochłaniający
80	EL 146	lewa	18+556	18+724	5	pochłaniający
81	EL 147	lewa	18+724	18+805	3	pochłaniający
82	EL 148	lewa	18+804	18+896	3	pochłaniający
83	EL 149	lewa	18+972	19+035	5,5	pochłaniający
84	EL 150	lewa	19+039	19+084	4,5	pochłaniający
85	EL 151	lewa	19+207	19+348	6	pochłaniający
86	EL 152	lewa	19+348	19+473	3,5	pochłaniający

Odcinek III wariant W2a

Lp.			Kilometraż ok.	Wysokość	Typ
-----	--	--	----------------	----------	-----

	Oznaczenie ekranu	Strona drogi	od	do	[m]	
1	EP 201	prawa	3+090	3+196	6	pochłaniający
2	EP 202	prawa	4+735	4+870	4	pochłaniający
3	EP 203	prawa	6+503	6+597	3,5	odbijający
4	EL 201	lewa	0+000	0+156	4	pochłaniający
5	EL 202	lewa	0+392	0+664	2	pochłaniający
6	EL 203	lewa	Ekran przy drodze poprzecznej (km ok. 0+749)		2	pochłaniający
7	EL 204	lewa	1+268	1+376	2	pochłaniający
8	EL 205	lewa	2+855	2+919	2	pochłaniający
9	EL 206	lewa	3+975	4+054	2	pochłaniający
10	EL 207	lewa	4+117	4+200	5	pochłaniający
11	EL 208	lewa	6+356	6+437	2	pochłaniający
12	EL 209	lewa	Ekran przy drodze poprzecznej (km ok. 6+480)		3	pochłaniający
13	EL 210	lewa	Ekran przy drodze poprzecznej (km ok. 6+490)		3	pochłaniający

17. Ww. ekrany akustyczne posiadać będą następujące właściwości:

- ekrany pochłaniające: min. klasa pochłalności A4, min. klasa izolacyjności B3,
- ekrany przezroczyste (odbijające): min. klasa izolacyjności B3.

18. W miejscach wjazdów na posesje zlokalizowanych w ciągu ww. ekranów, wykonane zostaną szczelne bramy wjazdowe, o właściwościach co najmniej takich jak ekrany. Ponadto, bramy, te zostaną wyposażane w mechanizmy ułatwiające ich otwieranie/zamykanie.

19. Na ekranach wykonanych jako przezroczyste należy umieścić znaki graficzne w postaci czarnych pionowych pasów o szerokości ok. 2 cm rozstawionych w odległości do 10 cm lub czarnych poziomych pasów o szerokości ok. 2 mm rozstawionych w odległości ok. 30 mm.

20. W celu uniemożliwienia przedostawania się drobnych zwierząt na drogę, ekrany akustyczne będą szczelnie połączone z podwaliną. Podwalina powinna być zagłębiona w gruncie na głębokość min. 10 cm, aby nie występowała wolna przestrzeń pomiędzy ekranem a podłożem. Wszelkie ubytki spowodowane osiadaniem lub osuwaniem się ziemi ze skarp należy niezwłocznie uzupełniać.

21. Nie nasadzać pnączy na przezroczystych ekranach oraz na wszelkich ekranach od strony jezdni, a w razie pojawienia się pnączy, należy natychmiast je usuwać.

22. Zaprojektować i wykonać obustronne stałe wygrodzienia herpetologiczne w km ok.:

- a) odcinek I: 1+500-1+600 i 1+910-2+010,

b) odcinek II: 9+050-9+300, 9+520-10+650, 14+900-15+400, 16+700-17+000, 17+170-17+270 (po prawej do zjazdu na pole) i 19+200 do końca odcinka (do zjazdu na początku odcinka III),

c) odcinek III: 0+000-0+430 (z dłuższą zawijką przy wjeździe w km ok. 0+100) – płotek na wysokości zbiornika eksploatacyjnego, 4+200-4+350 – płotek na wysokości dwóch niewielkich stawów, 4+730-5+190 – płotek wzdłuż przylegającej do planowanej drogi rzeki i ziołorośli, 5+670-6+300 – płotek na całej długości paleomendra rzeki Ropy ze starorzeczami i łęgami.

Długość stałych płotków ochronno-naprowadzających i ich lokalizacja powinny być dostosowane do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych oraz istniejącego zagospodarowania i ukształtowania terenu. Ogrodzenie powinno być wykonane z siatki stalowej ocynkowanej o oczkach mniejszych niż 0,5 x 0,5 cm lub jako pełne (np. z paneli PE, PP, PEHD lub innych), o wysokości min. 50 cm, wyposażone w górnej części w trwałą przewieszkę o szerokości min. 10 cm (odgiętą na zewnątrz linii ogrodzenia pod kątem 45-90°), w dolnej części zagłębione w podłoże (co najmniej 15 cm). W przypadku grodzień pełnych należy je wyposażać w (częściowo wkopaną) bieżnię (stopę) chroniącą przed zarastaniem trawą. Płotki należy prowadzić wzdłuż drogi, po liniach prostych, a załamania ich przebiegu nie powinny przekraczać 15° (odstępstwa możliwe przy braku możliwości technicznych). W przypadku przebiegu drogi na nasypie, ogrodzenie musi być zlokalizowane przy jego podstawie. Natomiast w przypadku przebiegu drogi w wykopie, ogrodzenie musi być zlokalizowane przy jego krawędzi w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi. Każdy odcinek ogrodzenia herpetologicznego powinien być zakończony zawrotką w kształcie litery „U” o wymiarach 0,3-0,5 m (odcinek prostopadły do drogi) x 0,7-0,8 m (odcinek równoległy do drogi). W przypadku ogrodzeń zintegrowanych z przejściami powinny się one łączyć w sposób płynny ze wszystkimi obiektami umożliwiającymi migrację zwierząt (mosty, przepusty, przejścia dolne), tak aby nie pozostała pusta przestrzeń między tymi obiektami, a ogrodzeniem, uniemożliwiając przedostanie się zwierząt na pas drogowy. W przypadku przepustów dla małych zwierząt (w tym płazów), ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu.

W przypadku przechodzenia ogrodzenia nad rowem odwadniającym drogę, rów ten należy przykryć, lub zastosować konstrukcje zabezpieczające przed przedostawaniem się zwierząt na pas ruchu. W miejscach, gdzie zachodzi konieczność przerywania wygrodzień herpetologicznych (np. w miejscach skrzyżowania drogi krajowej z drogami podrzędnymi, w miejscach występowania zjazdów) należy zastosować specjalne betonowe rynny (przekrój w kształcie „U”) przykryte kratami wpadowymi, których lokalizacja i konstrukcja powinna spowodować skierowanie osobników zmierzających w kierunku jezdni do systemu grodzień. Minimalna szerokość efektywna całej kraty powinna wynosić 50 cm, a szerokość jej szczelin 6 cm. Krata powinna być wykonana ze stalowych płaskowników o możliwie najmniejszej grubości, połączonych poprzeczkami o przekroju okrągłym (umieszczonych możliwie głęboko w stosunku do górnej płaszczyzny kraty). Konieczne jest stabilne umocowanie kraty na betonowej rynnie (w sposób uniemożliwiający jej przemieszczanie się w trakcie przejazdu pojazdów), ponadto krata musi być odporna na odkształcenia pod wpływem obciążeń związanych z ruchem pojazdów. Należy zastosować rozwiązania ułatwiające czynności eksploatacyjne (np. możliwość szybkiego zdejmowania kraty do czyszczenia obiektu poprzez odkręcenie śrub

montażowych). Wpadowe rynny powinny być wbudowane prostopadle do osi drogi podrzędnej w pewnej odległości od skrzyżowania z drogą główną (posiadającą ogrodzenia dla płazów) – zalecana odległość to min. 10 m. Rynna musi być szczelnie i płynnie połączona z systemem ogrodzeń ochronno-naprowadzających wzdłuż drogi głównej. Na wspólnych odcinkach wygrodzeń herpetologicznych i dla wydry (o którym mowa w warunku III.23. niniejszego postanowienia, wygrodzenie herpetologiczne (w postaci siatki) powinno w sposób szczelny i trwały być przymocowane do wygrodzenia dla wydry.

23. Należy zaprojektować na odcinku III w km ok. 5+670-5+800 i ok. 6+160-6+300 obustronne wygrodzenia dla wydry w postaci siatki stalowej zabezpieczonej antykorozyjnie o wysokości minimalnej 160 cm i o oczkach nie większych niż 4 x 4 cm, zakopanej pod powierzchnią gruntu min. 50 cm. Rozstaw słupów w ogrodzeniu ochronnym nie powinien przekraczać 3 m. Wygrodzenia powinny w sposób płynny łączyć się z obiektami inżynierskimi na starorzeczu rzeki Ropy (umożliwiającymi migrację zwierząt), tak aby nie pozostała pusta przestrzeń między tymi obiektami, a ogrodzeniem, uniemożliwiając przedostanie się zwierząt na pas drogowy. Ewentualne rowy odwadniające drogę na długości ogrodzenia powinny być rowami zamkniętymi (np. zarurowanymi).
24. W przypadku oświetlenia drogowego należy zastosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (np. lampy sodowe lub lampy LED), zalecana temperatura barwowa < 3000 K. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, o ciepłej barwie i skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać (nie powodujące efektu łuny i rozproszenia). Należy stosować zamknięte obudowy źródeł światła.
25. Zbiornikom retencyjnym należy nadawać kształty nieregularne (dopuszczalne są zbiorniki wykonane na bazie zaokrąglonych kształtów), oraz obsadzić wokół roślinnością odpowiednią do siedliska (celem wkomponowania w krajobraz). Należy unikać stosowania elementów z betonu, zwłaszcza z betonu łanego. Dopuszcza się umocnienie dna i skarp płytami betonowymi ażurowymi, przy czym powinny one mieć możliwie duże oczka i być wypełnione gruntem (humusem), umożliwiając rozwój roślinności i wkomponowanie się w krajobraz. Nachylenie skarp zbiorników retencyjnych od strony rozbudowywanej drogi krajowej nie powinno być mniejsze niż 1:1,5, natomiast od strony przeciwnej powinno mieć nachylenie nie większe niż 1:2,5.
26. Nie należy lokalizować zbiorników retencyjnych w obszarach dojazdów do przejść dla zwierząt.
27. Zaprojektować przejścia dla zwierząt w km ok.:
 - a) odcinek I:
 - 0+612 - MD I/1/2a (przejście dolne dla zwierząt średnich zespole z rzeką Dulczą i drogą gminną); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 3 m, wysokość – 3,5 m;
 - 1+586 - P I/2/2a (przejście dla zwierząt małych zespole z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;
 - 2+098 - P I/3/2a (przejście dla zwierząt małych zespole z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;
 - 2+725 - P I/5/2a (przejście dla zwierząt małych zespole z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;
 - 5+683 - MD I/2/2a (przejście dla zwierząt małych zespole z rzeką Słotówką); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;

- 6+750 - MD I/3/2a (przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z rzeką Wisłoką); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 3,2 m, wysokość - 3,5 m;

b) odcinek II:

- 0+427 - P II/1/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość - 1,0 m;

- 1+685 - MD II/1/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z rzeką Kamienicą); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 2,0 m, wysokość - 3,5 m;

- 2+164 - P II/5/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość - 1,0 m;

- 2+638 - P II/6/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość - 1,0 m;

- 2+907 - P II/7/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość - 1,0 m;

- 3+097 - P II/8/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 6,0 m, wysokość - 2,5 m;

- 3+259 - P II/9/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość - 1,0 m;

- 3+815 - P II/11/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość - 1,0 m;

- 5+115 - P II/14/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość - 1,5 m;

- 0+065 (droga gminna) - P II/17/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość - 1,0 m;

- 5+399 - MD II/2/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z rzeką Dębrną i drogą gminną); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 3,0 m, wysokość - 3,5 m;

- 6+119 - MD II/3/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z rzeką Słony Potok i drogą gminną); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 3,0 m, wysokość - 3,5 m;

- 7+175 - MD II/4/1b (przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z rzeką Wisłoką i drogami gminnymi); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 30,0 m, wysokość - 5,0 m;

- 9+201 - MD II/5/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z rzeką Dębówką); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 3,0 m, wysokość – 3,5 m;
- 9+672 - P II/18/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,5 m;
- 10+049 - P II/19/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;
- 11+024 - P II/20/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;
- 12+033 - MD II/6/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 3,0 m, wysokość – 2,5 m;
- 12+638 - MD II/7/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 3,0 m, wysokość – 3,5 m;
- 13+872 - P II/24/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;
- 15+025 - P II/25a/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;
- 15+671 - P II/26/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,5 m;
- 16+000 - MD II/8/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z ciekim i drogą gminną); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 3,0 m, wysokość – 2,5 m;
- 16+513 - MD II/9/1b (przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z rzeką Wiśłoką i drogami gminnymi); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 30,0 m, wysokość – 5,0 m;
- 17+226 - P II/29/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;
- 19+135 - P II/32/1b (przejście dolne dla zwierząt średnich); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 6 m, wysokość – 2,5 m;

- 19+290 - P II/33/1b (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;

c) odcinek III:

- 0+341 - P III/1/2a (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;

- 1+171 - MD III/1/2a (przejście dolne dla zwierząt dużych zespolone z rzeką Wisłoką i drogami gminnymi); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 30,0 m, wysokość – 5,0 m;

- 3+258 - P III/1a/2a (przejście dla zwierząt małych); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość – 2,0 m, wysokość – 1,0 m;

- 4+269 - P III/2/2a (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;

- 4+682 - P III/3/2a (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,0 m;

- 5+038 - P III/4/2a (przejście dla zwierząt małych zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,5 m;

- 5+745 - P III/5/2a (przejście dla zwierząt małych zespolone ze starorzeczem); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 0,5 m, wysokość – 1,5 m; zastosować dodatkowy obiekt o tożsamych parametrach na drodze dojazdowej i równoległej do DK73,

- 6+245 - MD III/6/2a (przejście dla zwierząt małych zespolone ze starorzeczem); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: szerokość - 2 x 2,0 m, wysokość – 2,0 m;

- w ciągu planowanej drogi dojazdowej równoległej do drogi krajowej, na wysokości obiektu MD III/6/2a, zastosowany będzie dodatkowy obiekt mostowy o tożsamych parametrach przestrzeni przeznaczanej dla migracji zwierząt.

28. Przy projektowaniu przejść dla zwierząt i zagospodarowaniu ich otoczenia należy uwzględnić poniższe zalecenia:

a) w przypadku przejść dolnych zachowany zostanie współczynnik względnej ciasnoty: $\geq 1,5$ dla zwierząt dużych, $\geq 0,7$ dla zwierząt średnich i $\geq 0,07$ dla zwierząt małych;

b) w przypadku przejść zespolonych z ciekami powinny być one wyposażone w obustronne pasy (półki) suchego terenu położone powyżej poziomu wody średniej i pokryte ziemią mineralną o wyrównanej powierzchni, możliwie łagodnie opadające

w kierunku cieku i łagodnie łączące się z otoczeniem przejścia (bez gwałtownych załamów w pionie i poziomie);

c) przekroje przepustów dostosowywanych do pełnienia przejść dla zwierząt powinny być prostokątne lub eliptyczne;

d) w przypadku przejść zespolonych z drogami, droga zlokalizowana na powierzchni przejścia musi posiadać minimalne natężenie ruchu (drogi serwisowe, gospodarcze, dojazdowe do pojedynczych zabudowań), w przypadku przejść dużych nie może być wykorzystywana w sposób regularny (np. dojazdy do zabudowań), a w przypadku przejść średnich droga może służyć co najwyżej jako dojazd do pojedynczych domostw w zabudowie rozproszonej;

e) obiekty mostowe dostosowywane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt należy zbudować w systemie ograniczającym hałas/stukot od przejeżdżających pojazdów;

f) zagospodarowanie powierzchni przejść i obszarów dojazdów wymaga:

- utworzenia na powierzchni przejść warstwy gruntu o miąższości minimalnej:

- dla traw, roślinności zielnej i bylin: $\geq 0,3$ m, w tym minimum $0,1$ m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy,

- dla krzewów: $\geq 0,6$ m, w tym minimum $0,3$ m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy,

- dla drzew: $\geq 1,0$ m, w tym minimum $0,3$ m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy;

- pokrycia dna przejść dla małych zwierząt warstwą gleby mineralnej o wyrównanej powierzchni; w przypadku przejść dla płazów powinna to być gleba o dużych zdolnościach retencjonowania wody opadowej;

- dostosowania charakteru i struktury roślinności do występującej w otoczeniu przejścia, z uwzględnieniem gatunków potencjalnej roślinności naturalnej i roślinności rzeczywistej;

- dopuszczenia i wspierania spontanicznej ekspansji i naturalnej sukcesji roślinności z ograniczeniem do minimum wszelkich zabiegów gospodarczych związanych z utrzymaniem roślinności;

- kształtowania trawiastej pokrywy roślinnej na powierzchni przejść (w zasięgu strefy usłonecznionej) i dojazdów przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju;

- rozmieszczenia na powierzchni przejść (o ile zezwalają na to odrębne przepisy) karp korzeniowych i kłód (kilka/kilkanaście sztuk);

- rozmieszczenia przy wylotach przejść większych głazów (kilka/kilkanaście sztuk), pojedynczo i w małych grupach;

- w przypadku, gdy przejścia mają być wykorzystywane przez gady, uwzględnienia konieczności kształtowania ciągłych pasów roślinności (szerokości ≥ 2 m) z elementami dodatkowymi (np. głazy, kłody, karpy, gałęzie) w miejscach najsilniej usłonecznionych;

- w przypadku, gdy przejście ma być wykorzystywane przez małe zwierzęta (małe ssaki roślinożerne i drapieżne, bezkręgowce), zaprojektowania odpowiedniej struktury roślinności złożonej z gatunków zapewniających bazę pokarmową oraz dogodne miejsca ukrycia; mikrosiedliska powinny być tworzone z wykorzystaniem roślinności oraz wkopanych częściowo głazów, karp korzeniowych, kłód drewna, konarów, gałęzi itp.;

- zabezpieczenia wprowadzanych w pobliżu przejść dla zwierząt nasadzeń drzew przed zgryzaniem przez zwierzęta (np. przy użyciu siatki lub perforowanych rulonów);

g) przy projektowaniu i zagospodarowaniu bezpośredniego otoczenia przejść (w tym przepustów dla małych zwierząt):

- w przypadku przejść dolnych należy tak projektować konstrukcje obiektów, by betonowe powierzchnie przyczółków były w możliwie największym stopniu osłonięte warstwą gruntu (docelowo roślinnością osłonową); należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itp. położonych przy wylotach przejść dla zwierząt;

- w przypadku przejść dolnych skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając;

- umacnianie stoków, skarp oporowych i stromych nasypów (położonych w strefach dostępnych dla zwierząt) należy prowadzić z możliwie najszerzym wykorzystaniem metod biologicznych oraz geosyntetyków z docelowym wprowadzaniem pokrywy roślinnej; należy unikać betonowania skarp, w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach (co najmniej 10 x 10 cm) umożliwiając (w ograniczonym stopniu) spontaniczny rozwój roślinności;

- herpetologiczne ogrodzenia ochronno-naprowadzające przy przejściach należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków;

- w przypadku przepustów dla małych zwierząt, płazów, zintegrowanych z ciekami, stałe ogrodzenia herpetologiczne muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu (przepusty o świetle pionowym > 2 m) lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem/wylotem przepustu;

- koryta cieków znajdujących się w obrębie przejść powinny znajdować się w ich centralnej części;

- koryta cieków naturalnych znajdujących się w obrębie przejść powinny pozostać, w miarę możliwości technologicznych, w naturalnym przebiegu;

- umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych oraz korekty ich przebiegu pod powierzchnią przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych wynikających z realnych zagrożeń dla obiektów inżynierskich, z wykorzystaniem metod i materiałów naturalnych (roślinność stabilizująca, faszyna, narzut kamienny o zmiennej granulacji) lub geosyntetyków (z zasypianiem gruntem), w ostateczności przy braku możliwości zastosowania innych rozwiązań - materiały betonowe (nie należy ich stosować w przypadku cieków naturalnych); bez względu na rodzaj umocnienia należy zachować możliwość swobodnego przemieszczania się

wszystkich występujących na danym terenie gatunków zwierząt (w tym małych) w poprzek i wzdłuż koryta cieku, w tym celu, w zależności od sposobu umocnienia należy:

- geosyntetyki – zasypać lub wypełnić szczelnie gruntem (geokraty) z zachowaniem nachylenia skarp nie większego niż 1:2 (nie dotyczy naturalnego nachylenia); w przypadku odpowiednich warunków świetlnych należy zastosować grunt urodzajny i wysiew traw,

- narzut kamienny – zasypywanie szczelin pomiędzy głazami frakcją pośrednią i gruntem rodzimym (w wierzchniej warstwie) z dopuszczeniem ekspansji roślinności (ewentualny dodatkowy wysiew traw),

- ażurowe płyty betonowe - powinny posiadać możliwie największe oczka z zasypaniem gruntem i w przypadku odpowiednich warunków świetlnych należy zastosować grunt urodzajny i wysiew traw; nachylenie umocnionych skarp nie większe niż 1:2;

- wszelkie naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą drogową powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść; w obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich ruch i ograniczać możliwość dojścia do przejścia - przede wszystkim ogrodzone zbiorniki oraz otwarte rowy o stromych skarpach (nachylenie > 1:2); wszystkie rowy przecinające powierzchnię przejść powinny być skanalizowane (rurociąg) lub, w przypadku braku takiej możliwości, powinny mieć wypłaszczone skarpy (do nachylenia min. 1:2,5) z pokryciem gruntowym.

- drogi serwisowe/dojazdowe prowadzone w sąsiedztwie przejść dla zwierząt (rejon dojścia do przejścia) muszą charakteryzować się niskim natężeniem ruchu (dojazdy do terenów rolnych/leśnych, przejazdy służb utrzymaniowych drogi itp.) i posiadać nawierzchnię gruntową lub utwardzoną drobnodziarnistymi kruszywami naturalnymi na odcinku co najmniej 100 m od krawędzi przejścia (w każdym kierunku) celem zapewnienia ciągłości z powierzchnią przejścia;

- nie projektować (za wyjątkiem sytuacji wynikających z warunków technicznych i względów bezpieczeństwa) oświetlenia drogi w rejonie przejść dla dużych i średnich zwierząt - w odległości co najmniej 200 m (obszary leśne) i co najmniej 500 m (obszary bezleśne lub z niewielkim udziałem lasów) w każdą stronę od skrajni przejścia;

- nie należy wprowadzać znaków pionowych (odblaskowych), barierek, barier energochłonnych, schodów w rejonie światła przejść i dojść tj. w odległości do 50 m od krawędzi obiektów, stanowiących przejścia dla średnich i dużych zwierząt, w obie strony od obiektów, o ile nie wynika to ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego;

- zaprojektować na przejściach dla dużych i średnich zwierząt drewniane ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości minimalnej 2,2 m (mierzonej łącznie z podwaliną) i zlokalizowane powyżej przejścia (możliwie blisko krawędzi jezdni) na odcinkach co najmniej 50 m od jego krawędzi (w obu kierunkach) oraz na całej długości konstrukcji przeprawy, pod którą zlokalizowane jest przejście (długość ekranów przeciwoślńieniowych może być krótsza w przypadku ich dowiązania do nieprzeźroczystych ekranów akustycznych); ekrany przeciwoślńieniowe mogą być zastąpione przez nieprzeźroczyste ekrany akustyczne; w przypadku przejść dostosowywanych do wykorzystania przez

nietoperze należy stosować podwyższone ekrany (przeciwośnieniowe lub nieprzeźroczyste akustyczne) o zalecanej wysokości 4 m.

Orientacyjny kilometraż projektowanych ekranów przeciwośnieniowych:

odcinek I:

MD I/1/2a: 0+537 – 0+681 (strona prawa), 0+537 – (dowiązanie do ekranu) 0+634 (strona lewa),

MD I/3/2a: 6+601 (dowiązanie do ekranu) – 6+893 (strona prawa) i 6+609 (dowiązanie do ekranu) – 6+893 (strona lewa);

odcinek II:

MD II/1/1b: 1+594 – 1+637 (dowiązanie do ekranu) (strona prawa) i 1+730 (dowiązanie do ekranu) – 1+772 (dowiązanie do ekranu) (strona lewa),

P II/8/1b: 3+022 – 3+135 (strona prawa) i 3+100 (dowiązanie do ekranu) – 3+125 (strona lewa),

MD II/2/1b: 5+322 – 5+465 (strona prawa) i 5+332 – 5+475 (strona lewa),

MD II/3/1b: 6+047 – 6+190 (strona prawa) i 6+047 – 6+190 (strona lewa),

MD II/4/1b: 7+036 – 7+291 (dowiązanie do ekranu) (strona prawa) i 7+036 – 7+312 (strona lewa),

MD II/5/1b: 9+125 – 9+268 (strona lewa),

MD II/6/1b: 11+951 – 12+140 (strona prawa) i 11+951 – 12+140 (dowiązanie do ekranu) (strona lewa),

MD II/7/1b: 12+576 – 12+700 (strona prawa) i 12+576 – 12+700 (strona lewa),

MD II/8/1b: 15+937 – 16+036 (dowiązanie do ekranu) (strona prawa) i 15+937 – 16+063 (strona lewa),

MD II/9/1b: 16+368 – 16+653 (strona prawa) i 16+368 – 16+653 (strona lewa),

P II/32/1b: 19+082 – 19+188 (strona prawa) i 19+084 (dowiązanie do ekranu) – 19+207 (dowiązanie do ekranu) (strona lewa);

odcinek III:

MD III/1/2a: 0+995 – 1+306 (strona prawa) i 0+995 – 1+306 (strona lewa).

Orientacyjny kilometraż podwyższonych ekranów (dedykowanych) dla nietoperzy:

odcinek II:

6+200 – 6+700 (z wyłączeniem skrzyżowania w km ok. 6+520) (obustronne),

9+350 – 9+600 (z wyłączeniem skrzyżowania w km ok. 9+510) (obustronne),

17+212 – 17+290 (strona lewa);

odcinek III:

1+000 – 1+300 (obustronne; podwyższone ekrany przeciwośluszeniowe),

4+735 – 4+870 (strona prawa; ekran akustyczny o wys. 4 m),

5+690 – 5+790 (obustronne) i 6+120 – 6+260 (obustronne);

h) kształtowanie struktur naprowadzających zwierzęta do przejścia:

- stałe ogrodzenia herpetologiczne i ogrodzenie dla wydry powinny posiadać płynne i szczelne połączenie ogrodzeń z wylotami przejść dolnych,

- konieczne jest wprowadzenie struktur roślinności osłonowo-naprowadzającej, tj. nasadzenia drzew i krzewów w obszarze dojeżdżających do przejść dolnych, wykonane w taki sposób, aby tworzyły ciągłe lub nieprzerwane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia (ukierunkowując ruch zwierząt); do nasadzeń należy wykorzystać wyłącznie rodzime gatunki drzew i krzewów, należy uwzględnić również gatunki stanowiące atrakcyjną bazę żerową w okresie owocowania;

- w przypadku konieczności dostosowania przejść do potrzeb przemieszczania się nietoperzy należy wprowadzić rzędowe nasadzenia (szpalery) drzew i wysokich krzewów w ich otoczeniu, łączące się z naturalnymi pasami zadrzewień w otoczeniu drogi i tworzące ciągły układ przestrzenny; długość i lokalizacja nasadzeń powinny wynikać z przebiegu lokalnych tras przemieszczania się nietoperzy;

- konieczne jest zamontowanie na konstrukcjach drewnianych na powierzchni przejść i na dojazdach min. 2 lizawki solne na każde przejście dla zwierząt dużych i średnich;

i) celem ograniczenia użytkowania przejść przez ludzi należy je zabezpieczyć poprzez zastosowanie następujących rozwiązań (odpowiednich dla danego przejścia):

- umieszczanie głazów o różnej wielkości, karp korzeniowych, kłód, stosów grubych gałęzi w poprzek możliwych stref przedostawania się ludzi; głazy i karpy powinny być częściowo zakopane (część nadziemna nie powinna być wyższa niż 40 cm) i na tyle duże, aby istotnie utrudnić ich usunięcie ciągnikiem; powinny być rozmieszczone gęsto (odstępów nieregularne i nie większe niż 150 cm), uniemożliwiając przejazdy samochodami i znacząco utrudniając przejazdy motocykli i quadów;

- wykonanie punktowych wykopów oraz wałów ziemnych skutecznie utrudniających ruch pojazdów w miejscach szczególnie zagrożonych przejazdami;

- wprowadzanie skupisk roślinności w zwartej i nieregularnej więźbie, wspieranie spontanicznej ekspansji i sukcesji naturalnej; wprowadzenie ciernistych gatunków krzewów.

29. Wprowadzić oznakowanie odcinków przebudowywanej drogi w km ok.:

a) odcinek I: 1+600 – 3+600 i 4+300 – 4+700,

b) odcinek II: 0+650 – 0+770, 2+000 – 3+200, 7+200 – 17+400 i 18+550 – 19+250,

c) odcinek III: 0+100 – 1+100,

poprzez ustawienie znaków ostrzegawczych A-18b „Uwaga dzikie zwierzęta”.

30. Zaprojektować nasadzenia zieleni drogowej o funkcji izolacyjnej, naprowadzającej, dogęszczającej, krajobrazowej i ozdobnej. Gatunki drzew i krzewów do nasadzeń należy dostosować do panujących w danym miejscu warunków siedliskowych i charakteru istniejącej w sąsiedztwie zieleni oraz do zakładanych pełnionych funkcji. Należy wykluczyć stosowanie gatunków inwazyjnych. Niedopuszczalne jest stosowanie gatunków obcego pochodzenia w miejscach, gdzie droga przecina lub sąsiaduje z ekosystemami naturalnymi i półnaturalnymi, zwłaszcza chronionymi typami siedlisk przyrodniczych. Gatunki nierodzące drzew i krzewów dopuszcza się do stosowania w przypadku zieleni ozdobnej (np. odcinki drogi przebiegające przez tereny zabudowane). Nie należy stosować gatunków drzew i krzewów mogących stanowić atrakcyjną bazę pokarmową dla ptaków. Zaprojektowana zieleń dogęszczająca powinna posiadać zwartą, wielorzędową (wynikającą z odpowiedniej więźby nasadzeń w kilku rzędach poszczególnych gatunków drzew i krzewów) i wielopiętrową strukturę (wynikającą z zastosowania gatunków niższych - krzewiastych oraz wyższych - drzewiastych). Pas roślinności dogęszczającej powinien mieć szerokość dostosowaną do wystawy granicy lasu i zasobności siedliska. Wprowadzenie roślinności dogęszczającej nie może wiązać się z wycinką drzew. Zieleń izolacyjna powinna mieć zwartą, wielopiętrową strukturę. Powierzchnia projektowanych nasadzeń powinna odpowiadać zakresowi planowanych wycinek.
31. Celem ograniczenia negatywnego wpływu przedsięwzięcia na siedliska leśnej fauny należy zastosować montaż sztucznych budek dla ptaków (min. 107 szt.) i dla nietoperzy (min. 107 szt.). Ww. budki należy powiesić w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, jednak nie bliżej niż ok. 300 m od rozbudowywanej DK73, w uzgodnieniu z właścicielem/zarządcą terenu. Miejsce, termin, typ i sposób montażu budek powinny być ustalone przez nadzór przyrodniczy.
32. Studzienki ściekowe, studnie, studnie wpadowe i inne elementy odwodnienia rozbudowywanej drogi krajowej, znajdujące się w strefie dostępnej dla płazów i mogące stanowić pułapki dla płazów i innych małych zwierząt, powinny zostać zaprojektowane z uwzględnieniem potrzeby ochrony płazów - należy zastosować rozwiązania konstrukcyjne uniemożliwiające przedostanie się płazów (i innych małych zwierząt) do elementów odwodnienia drogi, mogących stanowić pułapki ekologiczne (np. poprzez stosowanie szczelnych przekryć, wygrodzeń herpetologicznych, krat na wlotach do zbiorników retencyjnych), i/lub rozwiązania umożliwiające im samodzielne wydostanie się z elementów odwodnienia drogi (np. stosowanie pochylni, rur wyjściowych/ucieczkowych). Wykonanie ww. zabezpieczeń należy przeprowadzić przy udziale nadzoru przyrodniczego.
33. Nie projektować systemu odprowadzania wód roztopowo-opadowych za pomocą korytek krakowskich lub głębokich rowów betonowych
34. Usytuowanie obiektów inżynierskich (mostów, estakad, przepustów) nie może powodować istotnych zmian koryta cieku (kształt, przebieg, spadek dna) oraz warunków przepływu wód. Filary obiektów mostowych/estakad powinny być zlokalizowane poza korytami przekraczanych cieków. Nie należy projektować obiektów mostowych jako podwieszanych bądź wiszących z podporami w formie pylonów.
35. Kolorystyka projektowanych obiektów inżynierskich powinna być stonowana, zbliżona do kolorów występujących w bezpośrednim otoczeniu obiektów (stonowane odcienie zieleni, szarości, brązu).
36. Dokonać dokładnej analizy zagrożenia powodziowego w rejonie inwestycji i wpływu inwestycji na to zagrożenie, biorąc pod uwagę aktualne dane w tym zakresie.
37. Ponownie ocenić wpływ inwestycji na obszary Natura 2000 oraz doszczegółowość odpowiednie środki minimalizujące w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

III. Stwierdzam konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:

1. Prace budowlane na całym odcinku rozbudowywanej drogi krajowej powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania wskazanych działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego i aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych, celem wykazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, czy też wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy (niezbędnych do wdrożenia, prowadzenie prac w pobliżu koryta rzeki należy prowadzić przy niskich stanach wody oraz poza okresem zagrożenia powodzią);
 - a) zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:
 - szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
 - nadzorowanie prac przygotowawczych, w szczególności wycinki drzew i krzewów, zdejmowania humusu wraz z roślinnością zielną, lokalizacji zaplecza budowy, wyznaczania dróg tymczasowych, wykonania ewentualnych prac odwodnieniowych, wyburzeń obiektów budowlanych, w których mogą występować nietoperze, ptaki i inne chronione gatunki zwierząt itd.,
 - nadzorowanie wykonywania zabezpieczeń drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a narażonych na uszkodzenia podczas prac budowlanych,
 - nadzorowanie wykonywania ogrodzeń zabezpieczających zinwentaryzowane stanowiska chronionych gatunków i płaty siedlisk przyrodniczych,
 - nadzorowanie wykonywania tymczasowych grodzień herpetologicznych, kontrolowanie ich stanu technicznego; zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż nich płazów, wybieranie także tych z dołków / wiader (pułapek łownych), oraz przenoszenie ich w odpowiednie siedliska (prace związane ze zbieraniem i przenoszeniem płazów mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy, poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - kontrolowanie powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy, w którymkolwiek stadium rozwoju (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - nadzorowanie prac prowadzonych w obrębie koryt cieków i terenów podmokłych, miejscach występowania płazów,
 - nadzorowanie likwidacji zbiorników wodnych, terenów podmokłych, rozlewisk itp.,
 - nadzorowanie wykonania zabezpieczenia elementów odwodnienia drogi i innych elementów infrastruktury drogowej mogących stanowić pułapki dla małych zwierząt,

- sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i studzienek, pod kątem ewentualnego występowania w nich uwięzionych zwierząt (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),

- nadzorowanie dostosowania obiektów inżynierskich do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt oraz zagospodarowania ich otoczenia,

- nadzorowanie lokalizacji i wykonania stałych płotków herpetologicznych i ogrodzenia dla wydry,

- nadzorowanie wykonania nasadzeń zieleni drogowej i osłonowo-naprowadzającej;

- nadzorowanie montażu budek lęgowych dla ptaków i schronień dla nietoperzy;

b) czas trwania nadzoru przyrodniczego i jego skład osobowy należy dostosowywać do lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, terminu i rodzaju prowadzonych prac budowlanych. Nadzór ten ma trwać od momentu rozpoczęcia prac, w których niezbędne jest zapewnienie nadzoru, do ich zakończenia. Z każdego dnia kontroli należy wykonać notatkę zawierającą: datę, czas trwania wizyty, kilometraż, stwierdzone zagrożenia, wprowadzone działania oraz dokumentację fotograficzną.

2. Należy prowadzić coroczny monitoring projektowanych przejść i przepustów dla zwierząt pod kątem trwałości zagospodarowania ich powierzchni oraz otoczenia (stref dojazd), stanu technicznego ogrodzeń ochronno-naprowadzających, ekranów przeciwośluszeniowych (w tym również ekranów dedykowanych dla nietoperzy), występowania pułapek antropogenicznych, stanu zachowania roślinności na przejściach (osłonowo-naprowadzającej) oraz pod względem penetracji przez ludzi:

a) przejścia dla zwierząt dużych i średnich:

- kontrola drożności przejść - usuwanie wszystkich przeszkód ograniczających przepustowość ekologiczną obiektu;

- kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (np. karpy korzeniowe, kłody, konary, stosy gałęzi, głazy, kamienie) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności; w przypadku stwierdzenia uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania dla przywrócenia stanu pierwotnego,

- kontrola intensywności penetracji przez ludzi powierzchni przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt - w przypadku stwierdzenia śladów intensywnego wykorzystywania obiektów (zwłaszcza regularnego), należy zastosować (lub skorygować istniejące) działania mające na celu utrudnienie dostępu poprzez:

- wyłożenie na wejściach dodatkowych częściowo wkopanych dużych kamieni, głazów lub pni drzew zabezpieczających przed wjeżdżaniem pojazdów,

- luźne rozlokowanie częściowo wkopanych karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia,

- obsadzenie powierzchni stref dojazd do przejść niewysokimi drzewami lub kępami krzewów z rodzimych gatunków,

- harmonogram i termin realizacji: co najmniej raz w roku, wczesną wiosną, najpóźniej do 15 kwietnia; w razie potrzeby liczbę kontroli należy odpowiednio zwiększyć,

b) przepusty dla płazów oraz małych ssaków i gadów (samodzielne i zespolone z ciekami):

- kontrola drożności przepustu - usuwanie wszelkiego materiału obcego blokującego światło obiektu i przepustowość ekologiczną,

- kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stosy gałęzi, głazy, kamienie) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności; w przypadku stwierdzenia uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania dla przywrócenia stanu pierwotnego;

- harmonogram i termin realizacji:

- kontrola drożności przepustów suchych – 3 razy w ciągu roku,
- kontrola drożności przepustów zespolonych z ciekami - na początku roku (wczesną wiosną – najpóźniej do 15 kwietnia) oraz po każdym wezbraniu wód,
- kontrola mikrosiedlisk - co najmniej raz w roku, wczesną wiosną - najpóźniej do 15 kwietnia,

c) ogrodzenia ochronno-naprowadzające:

- kontrola szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów i ogrodzeń dla wydry; należy zwrócić szczególną uwagę na:

- połączenia ogrodzeń z obiektami inżynierskimi i ekranami,
- połączenia siatek dla wydry z siatkami dla płazów (w przypadku ich zintegrowania),
- stabilność konstrukcji samodzielnych ogrodzeń dla małych zwierząt,
- szczelność ogrodzeń (wszystkich typów) przy powierzchni gruntu.

W przypadku stwierdzenia wszelkich nieszczelności należy podjąć natychmiastowe działania zmierzające do usunięcia usterek.

- w przypadku ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów prace obejmują usuwanie roślinności (martwej i przerastającej konstrukcje ogrodzeń) i wszelkiego materiału utrudniającego przemieszczanie zwierząt oraz oczyszczanie bieżni (pasów dla ruchu zwierząt), jeśli ogrodzenia zostały wyposażone w takie rozwiązania.

- w przypadku zastosowania rynien zatrzymujących i krat wpadowych dla płazów należy je całkowicie oczyścić ze szczątków roślinnych i gruntu; należy jednocześnie sprawdzić szczelność i stabilność konstrukcji.

- harmonogram i termin realizacji:

- kontrola szczelności ogrodzeń dla wydry - 2 razy w ciągu roku (marzec, sierpień),
- kontrola szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów - 3 razy w ciągu roku: przed migracjami wiosennymi (luty-marzec), przed migracjami młodych osobników (koniec maja-początek czerwca), przed migracjami jesiennymi (sierpień),
- czyszczenie rynien i krat wpadowych – 2 razy w ciągu roku (marzec, sierpień).

W trakcie sezonowych migracji płazów, kontrola szczelności ogrodzeń powinna odbywać się każdorazowo po przeprowadzonych pracach utrzymaniowych (np. wykaszanie traw, czyszczenie rowów) mogących uszkodzić ogrodzenia, oraz po zdarzeniach ekstremalnych typu powódź.

d) pielęgnacja roślinności na przejściu oraz roślinności osłonowej i naprowadzającej:

- kontrola rozwoju roślinności - prowadzenie nasadzeń uzupełniających drzew i krzewów w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek - co najmniej raz w roku,

- wykaszanie roślinności wzdłuż ogrodzeń dla płazów (pas szerokości min. 50 cm) - 2 razy w roku; skoszoną biomasę należy usunąć - zalecane wykorzystanie do użytku gleby na powierzchni przejść dla dużych i średnich zwierząt,

- powierzchnie w promieniu min. 2 m od przejść dla małych zwierząt powinny być regularnie koszone, z reguły 2 razy w roku,

e) monitoring stanu technicznego i zagospodarowania obiektów należy rozpocząć rok po ukończeniu wszystkich prac związanych z realizacją inwestycji. W przypadku stwierdzenia wszelkich nieprawidłowości, uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania niezbędne dla przywrócenia stanu pierwotnego, poprawy ich funkcjonalności.

3. Pielęgnację nasadzeń przydrożnych (zieleni dogęszczającej, izolacyjnej, krajobrazowej, ozdobnej) należy prowadzić w okresie 5 lat od ich wykonania. W tym okresie niezbędne jest prowadzenie następujących prac pielęgnacyjnych (w zależności od potrzeb): podlewanie (z częstotliwością dostosowaną do warunków pogodowych), odchwaszczanie, nawożenie, utrzymywanie przepuszczalnej wierzchniej warstwy ziemi wokół drzew i krzewów, wymiana uschniętych i uszkodzonych drzew i krzewów, wykonywanie cięć pielęgnacyjnych i formujących (np. przycięciu chorych, złamanych oraz krzyżujących się gałęzi), wymiana zniszczonych palików i wiązań, zapobieganie i zwalczanie chorób, szkodników środkami ochrony roślin, uzupełnianie braków kory ogrodniczej pod drzewami i krzewami, poprawa mocowania agrowłókniny itp.

4. Po zakończeniu wszelkich prac związanych z realizacją rozbudowy drogi krajowej należy prowadzić co najmniej 5-letni monitoring wykorzystania przejść przez zwierzęta w następującym zakresie:

- określenia intensywności wykorzystywania przejść,
- określenia gatunków zwierząt korzystających z przejść w stosunku do wszystkich potencjalnie występujących zwierząt na danym obszarze,
- określenia częstotliwości wykorzystania w odniesieniu do poszczególnych gatunków,
- określenia zachowania się zwierząt przechodzących przez obiekt,
- określenia reakcji na czynniki stresowe,
- określenia zaleceń modyfikacji przejścia, w tym zagospodarowania jego powierzchni oraz otoczenia (strefy dojeżdż do przejść),
- prowadzenia rejestracji śmiertelności zwierząt.

Dane uzyskane z monitoringu przejść należy poddać analizie statystycznej celem oszacowania poziomu częstotliwości wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki. W terminie 3 miesięcy od zakończenia monitoringu w danym roku, należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie jego wyniki i dane dotyczące wykorzystania przejść. Do wyników należy dołączyć dokumentację fotograficzną w formie cyfrowej.

5. Kontrolę przejść dla zwierząt należy przeprowadzać za pomocą:

- bezpośrednie obserwacje migrujących zwierząt,
- rejestracji tropów zwierząt na śniegu na transektach, na całej powierzchni przejścia - identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt,
- rejestracji tropów zwierząt na specjalnie przygotowanych powierzchniach pokrytych piaskiem (o szerokości co najmniej 2 m), położonych na obu końcach przejścia -

identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt,

- rejestracji aktywności zwierząt przy pomocy kamer wykorzystujących podczerwień, uruchamianych przy pomocy czujników ruchu (tzw. fotopułapki) - identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt, określenie zachowania się zwierząt przechodzących przez obiekt, określenie reakcji na czynniki stresowe (metoda podstawowa dla przejść dla dużych i średnich zwierząt),

- rejestracji przechodzących zwierząt przy użyciu elektronicznych liczników zdarzeń w celu określenia liczby osobników przechodzących przez obiekt,

- identyfikacja uszkodzeń roślinności przez zwierzęta na przejściach - potwierdzenie obecności zwierząt i określenie gatunku.

Dobór stosowanych metod należy dostosować do specyfiki monitorowanego przejścia.

6. Monitoringiem wykorzystania przejść przez zwierzęta, o którym mowa w warunku IV.4. niniejszego postanowienia należy objąć wszystkie projektowane na rozbudowywanej drodze krajowej przejścia (w tym przepusty) służące migracji zwierząt. W przekazywanych Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie opracowaniach, zawierających wyniki z monitoringu przejść dla zwierząt należy uwzględnić szczegółowy opis metodyki, liczbę kontroli oraz ich terminy. Do wyników należy dołączyć dokumentację fotograficzną w formie cyfrowej.
7. W ramach prowadzonego monitoringu wykorzystania przejść przez zwierzęta, należy zidentyfikować ewentualne błędy konstrukcyjne i niewłaściwy sposób zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia (niesprzyjający wykorzystaniu przez zwierzęta) oraz wskazać sposoby ich eliminacji
8. Należy przeprowadzić przez min. 5 lat coroczną ocenę stanu technicznego wywieszonych budek lęgowych dla ptaków i schronień dla nietoperzy wraz z ich czyszczeniem i uzupełnianiem ewentualnych braków. Terminy ich kontroli powinny uwzględniać biologię/ekologię gatunków zwierząt w nich występujących.

IV. Stwierdzam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

Po roku od dnia oddania rozpatrywanego przedsięwzięcia do użytkowania należy przeprowadzić analizę porealizacyjną, w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań. Pomiary hałasu należy przeprowadzić w rejonie budynków mieszkalnych, zlokalizowanych w najbliższej odległości od planowanego układu drogowego, tj. w lokalizacjach minimum jak w tabeli niżej:

Lp.	Odcinek	Receptor nr	Kilometraż drogi ok.	Strona drogi
1	I	1	0+048	prawa
2	I	20	3+066	prawa
3	I	24	3+343	prawa
4	I	25	3+403	prawa
5	I	104	0+671	lewa
6	I	113	3+014	lewa
7	I	118	3+247	lewa
8	I	122	3+393	lewa
9	I	176	6+061	lewa
10	I	188	6+565	lewa
11	I	192	7+365	lewa
12	I	199	7+695	lewa
13	I	202	7+869	lewa
14	III	43	6+385	lewa
15	III	45	6+453	lewa
16	III	41	4+154	lewa

Analiza przedstawiona zostanie Burmistrzowi Brzostku, Staroście Powiatu Dębickiego i Staroście Powiatu Jasielskiego w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Stwierdzam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, w szczególności w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na: klimat akustyczny, środowisko gruntowo-wodne oraz środowisko przyrodnicze.

VI. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie ma obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

VIII. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

IX. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Do Burmistrza Brzostku wpłynął wniosek z dnia 27.07.2020 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową obwodnic m. Pilzna, Brzostka, Kołaczyc i Jasła na odcinku Pilzno-Jasło**” przekazany wg właściwości przez RDOŚ w Rzeszowie pismem z dnia 07.08.2020 r. znak: WOOS.420.2.7.2020.NH.2.

Pismem z dnia 17.08.2020 r. Inwestor został wezwany do dostarczenia 1 egzemplarza karty informacyjnej. Uzupełnienie wpłynęło do tut. Urzędu 27.08.2020 r.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zaliczone zostało przez Inwestora do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), tj. *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”*. Ponadto, w zakres przedsięwzięcia wchodzi zadania kwalifikowane do:

- § 3 ust. 1 pkt 67;
- § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 7,
- § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 81,
- § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z w § 3 ust. 1 pkt 31,

ww. rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zalicza się do grupy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko jest obligatoryjne, na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

Uwzględniając ww. kwalifikację, Burmistrz Brzostku jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś.

Ponieważ liczba stron postępowania w niniejszej sprawie przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, do doręczeń korespondencji zastosowano przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Burmistrz Brzostku obwieszczeniem z dnia 01.09.2020 r. znak: MKOŚ.6220.9.2020, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego. Pismem z dnia 01.09.2020 r. znak: MKOŚ.6220.9.2020 Burmistrz Brzostku wystąpił o wydanie opinii w sprawie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do: RDOŚ w Rzeszowie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Jaśle oraz PPIS w Dębicy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 04 2020 r., znak: WOOŚ.4220.2.41..2020.AW.3, wezwał Burmistrza Brzostku do uzupełnienia wniosku o oświadczenie wraz z uzasadnieniem. Wniosek został uzupełniony pismem z dnia 07.09.2020 r. znak: MKOŚ.6220.9.2020.

PPIS w Dębicy pismem z dnia 11 września 2020 r., znak: PSNZ.4540.42.2020, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia,

W dniu 21 września 2020 r. w postanowieniu znak: WOOŚ.4220.2.41.2020.AW.9 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, stwierdził obowiązek

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, w tym oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, tj. oceny wymaganej art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

W dniu 16 października 2020 r. w postanowieniu znak: RZ.ZZŚ.2.435.52m.2020.MB Dyrektor Zarządu Zlewni w Jasle, stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, w tym oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, tj. oceny wymaganej art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

W dniu 28 października 2020 r. w postanowieniu znak: MKOŚ.6220.9.2020 Burmistrz Brzostku, stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, w tym oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, tj. oceny wymaganej art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

Pismem z dnia 12.11.2020 r., 16.05.2022 P. Marta i Waldemar Cieśla wnieśli protest w przedmiotowej sprawie. Burmistrz Brzostku udzielił odpowiedzi pismami z dnia 18.01.2020 r., 16.07.2021 r., 16.05.2022 r.

W dniu 22 grudnia 2020 r. Burmistrz Brzostku wydał postanowienie, którym zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową obwodnic m. Pilzna, Brzostka, Kołaczyc i Jasła na odcinku Pilzno – Jasło”

W dniu 20 maja 2021 r. Inwestor przedłożył Burmistrzowi Brzostku Raport o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 24 maja 2021 r. Burmistrz Brzostku wydał postanowienie, którym podjęte zostało postępowanie w sprawie wydania decyzji oraz wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową obwodnic m. Pilzna, Brzostka, Kołaczyc i Jasła na odcinku Pilzno – Jasło”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, pismem z dnia 27 maja 2021 r., znak: WOOŚ.4221.2.2.2021.AW.3, wezwał Burmistrza Brzostku do uzupełnienia formalnego wniosku. Uzupełnienie dostarczono w dniu 02 czerwca 2021 r.

Po analizie merytorycznej przedłożonej dokumentacji RDOŚ w Rzeszowie, że materiały te nie przedstawiają w sposób dostateczny wszystkich zagadnień istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska, wynikających z ustawy ooś oraz postanowienia Burmistrza Brzostku z dnia 28.10.2020 znak: MKOŚ.6220.9.2020. Dlatego też pismem z dnia 29 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.4221.2.2.2021.AW.8 wezwano Inwestora do uzupełnienia Raportu ooś. Uzupełnienie zostało przedłożone przy piśmie Inwestora z dnia 29 września 2021 r., znak: O/RZ.I-1.4111.214.2.2021.ŁK.30. W toku prowadzonego postępowania wezwano jeszcze dwukrotnie Inwestora do uzupełnienia Raportu przy pismach z dnia 30 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.4221.2.2.2021.JK.17 (Inwestor przedłożył uzupełnienie

przy piśmie z dnia 10 stycznia 2022 r., znak: O/RZ.I-1.4111.214.2.2021.ŁK.35) oraz z dnia 28 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ.4221.2.2.2021.JK.24 (Inwestor przedłożył uzupełnienie przy piśmie z dnia 11 lutego 2022 r., znak: O/RZ.I-1.4111.214.2.2021.ŁK.37). Uzupełnienia zostały przesłane do PGW Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Jaśle.

Postanowieniem z dnia 18 czerwca 2021 r., 9 listopada 2021 r., 16.02.2022 r., 07.03.2022 PGW Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Jaśle uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

Postanowieniem z dnia 01.03.2022 r. znak: WOOŚ.4221.2.2.2021.JK.30 RDOŚ w Rzeszowie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

W prowadzonym postępowaniu w dniach **od 18 marca 2022 r. do 20 kwietnia 2022 r** zapewniono udział społeczeństwa – zgodnie z art. 79 ustawy ooś. podano do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy i miejscu wyłożenia jej do wglądu, możliwości i terminie składania uwag, z zachowaniem 30-dniowego terminu ich składania oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia. Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa do tut. Urzędu nie wpłynęły pisma i wnioski.

W dniu 28.03.2022 r. Burmistrz Brzostku wystąpił do:

- Urzędu Gminy Jodłowa,
- Urzędu Miejskiego w Pilźnie,
- Urzędu Gminy w Brzyskach,
- Urzędu Miejskiego w Kołaczycach,
- Urzędu Miasta w Jaśle,
- Urzędu Gminy w Jaśle,

ws. opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie. Wymagane opinie wpłynęły do tut. Urzędu.

Obwieszczeniem z dnia 26.05.2022 r. Burmistrz Brzostku zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań

Na etapie opracowania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 4 i pkt 5 ustawy ooś przeanalizowano opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku

niepodejmowania przedsięwzięcia, warianty wskazane przez Inwestora dla poszczególnych odcinków oraz warianty alternatywne.

Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia:

Niepodejmowanie przedsięwzięcia będzie skutkowało pozostawieniem terenu przeznaczonego pod zainwestowanie w stanie niezmienionym. Ponadto, w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia spodziewać się można dalszego wzrostu ruchu tranzytowego przez miasta, dla których w ramach zadania zaprojektowano obwodnice.

Wariant inwestycyjny i warianty alternatywne:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową obwodnic na odcinku Pilzno-Jasło. W ramach zadania wybudowane zostaną obwodnice dla miejscowości Pilzno, Brzostek, Kołaczyce i Jasło. Projektowana droga będzie drogą jednojezdniową o dwóch pasach ruchu, każdy o szerokości 3,5 m.

Trasa przedsięwzięcia zlokalizowana jest w granicach woj. podkarpackiego, powiatu dębickiego i jasielskiego, w obrębie sześciu gmin: Jodłowa, Brzostek, Brzyska, Jasło (gmina miejska) i Jasło (gmina wiejska), Kołaczyce i Pilzno.

Celem zadania jest przejęcie ruchu tranzytowego z terenu miast Pilzno, Brzostek, Kołaczyce, Jasło przez co zmniejszą się uciążliwości oddziaływań na środowisko na tych terenach, nastąpi poprawa bezpieczeństwa drogowego, zapewnione zostaną wymagania parametrów geometrycznych drogi do klasy GP i nośności nawierzchni do nacisku 115 kN/oś. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie korzystnie na komunikację pomiędzy ww. miastami poprzez poprawę warunków ruchu drogowego. Przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaliczone do Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. Droga krajowa 73 Wiśniowa–Jasło należy do podstawowego układu komunikacyjnego kraju, prowadząc ruch w kierunku północ–południe oraz jednocześnie stanowi część szlaku komunikacyjnego prowadzącego od autostrady A4 do przejścia granicznego z Ukrainą w Krościenku.

W ramach zadania zaplanowano również m. in.:

1. budowę dróg dodatkowych i dróg wewnętrznych (równoległych do trasy głównej) oraz pasów wielofunkcyjnych,
2. przebudowę lub rozbudowę istniejących dróg poprzecznych w zakresie koniecznym do rozwiązania kolizji z planowaną rozbudową DK73,
3. budowę mostów, wiaduktów, kładek i przepustów,
4. rozbudowę obiektów mostowych,
5. budowę systemu odwodnienia terenu, w tym urządzeń odwadniających korpus drogowy,
6. budowę urządzeń ochrony środowiska (zabezpieczeń akustycznych, przejść dla zwierząt, przepustów ekologicznych, ogrodzeń ochronno-naprowadzających),
7. wycinkę drzew i krzewów,
8. wykonanie nasadzeń zastępczych,
9. budowę oświetlenia drogowego,
10. przebudowę sieci kanalizacyjnych i wodociągowych,
11. przebudowę gazociągów,
12. przebudowę linii energetycznych kablowych i napowietrznych,
13. przebudowę sieci teletechnicznych,
14. budowę oznakowania dróg i ich wyposażenie w urządzenia BRD,
15. rozbiórkę obiektów budowlanych.

Zaprojektowana droga z uwagi na klasę będzie drogą o ograniczonej dostępności. Połączenia z innymi drogami realizowane będą poprzez skrzyżowania. W miejscach z gęstą i bliską zabudową zaprojektowano pas wielofunkcyjny.

Odcinek drogi objętej wnioskiem o całkowitej długości ok. 34,45 km podzielono na trzy odcinki (odc. I-III). Dla każdego odcinka analizowano kilka wariantów, z czego jako warianty inwestycyjne wskazano:

Odcinek I wariant W2a

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 – 7+917. Długość odcinka ok. 7,92 km, w tym ok. 2,32 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to skrzyżowanie ulic Stefana Żeromskiego i Lwowskiej w Pilźnie, koniec to granica gminy Pilzno. Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Pilzna.

Odcinek II wariant W1b

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 – 19+473. Długość odcinka ok. 19,48 km, w tym ok. 12,91 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to granica gminy Pilzno i gminy Brzostek, koniec to granica gminy Kołaczyce i gminy Jasło. Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Brzostka i Kołaczyc. Na odcinku II (w km ok. 6+270 – 7+020 DK73 i km ok. 89+600 – 90+062 rzeki Wisłoki oraz km ok. 7+910 – 9+150 DK73 i km ok. 90+823 – 92+366 rzeki Wisłoki) korpus drogowy będzie spełniać warunki techniczne dla budowy hydrotechnicznych i będzie pełnić również funkcję wałów przeciwpowodziowych.

Odcinek III wariant W2a

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 – 7+047. Długość odcinka ok. 7,05 km, w tym ok. 6,17 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to granica gminy granica gminy Kołaczyce i gminy Jasło, koniec to miejsce włączenia do drogi krajowej nr 28 za Jasłem (zachodnia część miasta). Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Jasła.

Budowa drogi w wariantcie preferowanym wpisuje się w założenia zrównoważonego rozwoju wykorzystując teren pod planowaną infrastrukturę komunikacyjną, do pełnienia jednocześnie na ww. odcinkach funkcję infrastruktury hydrotechnicznej, przyczyniając się do zwiększenia powierzchni obszaru chronionego przed wodami powodziowymi.

Nie rozpatrywano wariantów alternatywnych w zakresie technologii, ponieważ jest ona powszechnie stosowana i zapewni sprawne funkcjonowanie terenu inwestycyjnego.

W trakcie analizy dotyczącej wariantowości każdy z trzech odcinków opracowania podzielono na warianty jak poniżej:

Odcinek	Wariant	Długość trasy [km]	- w tym po śladzie istniejącym	- w tym po nowym śladzie
I	W1	7,93	6,89	1,04
	W2	8,05	5,58	2,47
	W2a	7,92	5,60	2,32
II	W1	19,09	6,85	12,24
	W1a	20,40	6,85	13,55
	W1b	19,48	6,57	12,91

	W2	19,98	8,49	11,49
	W3	20,25	13,41	6,84
	W3a	19,17	9,53	9,64
	W3b	19,42	10,33	9,09
III	W1	7,23	0,88	6,35
	W2	6,99	0,88	6,11
	W2a	7,05	0,88	6,17
	W3	6,53	1,29	5,24
	W4	6,54	1,29	5,25

Analizowane warianty różnią się pomiędzy sobą przebiegiem oraz rozwiązaniami projektowymi. Przebieg tras wariantów ustalany był z uwzględnieniem kryteriów społecznych, ekonomicznych, środowiskowych oraz przestrzennych zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Ze względu na charakter inwestycji czynnikiem determinującym jej kształt była konieczność dowiązania się do istniejącego układu sieci drogowej.

Na odc. I warianty (W1, W2, W2a - inwestycyjny) różnią się nieco przebiegiem, następnie dochodzą do istniejącej DK73 i biegną z wykorzystaniem istniejącego pasa drogowego. W1 włącza się w drogę istniejącą w miejscu skrzyżowania z drogą gminna 106627R, pozostałe dwa warianty ok. 1,2 m dalej w stronę Jasła.

Na odc. II rozważane warianty (W1, W1a, W1b - inwestycyjny, W2, W3, W3a, W3b) przebiegają początkowo prawie w całości po śladzie istniejącej DK 73, potem ich trasy rozchodzą się. Warianty W1, W1a, różnią się przebiegami na krótkich odcinkach, podobnie są rozwiązane warianty W3, W3a, W3b. W1b ma wspólny przebieg ze wszystkimi innymi wariantami na odcinku do ok. km 3+950, a w dalszej części odcinkowo pokrywa się z W1 (na odcinku w km ok. 9+400 – 13+700) oraz W2 (na odcinku km ok. 13+450 – koniec odc. II). W2 ma odcinkowo wspólne przebiegi z W1, W1a do km 5+000, z W1b do km ok. 3+850 i od km ok. 13+900 oraz z W3, W3a i W3b do km ok. 10+500. Wszystkie warianty w końcowym fragmencie odcinka dochodzą do istniejącej drogi krajowej nr 73 i biegną z wykorzystaniem istniejącego pasa drogowego. Na odc. II ważną kwestią był czynnik spiętrzania wód powodziowych w dolinie rzeki Wisłoki, przez co warianty: 1, 1a, 3, 3a i 3b zostały uznane za nieracjonalne.

Na odc. III pierwotnie analizowano cztery warianty (W1, W2, W3, W4), wszystkie na początkowym krótkim odcinku biegnące po istniejącym śladzie DK73, potem ich trasy rozchodzą się. W1 i W2 - pierwotnie inwestycyjny, przebiegają po zachodniej stronie miasta Jasła i nieznacznie różnią się swoimi przebiegami, kończą swój bieg włączając się w istniejącą drogę krajową DK 28 za Jasłem (zachodnia część miasta) w kierunku Nowego Sącza. W3 i W4 przebiegają po północno-wschodniej stronie miasta Jasła, kończą swój bieg włączeniem do skrzyżowania dróg krajowych DK73 i DK28. W Aneksie nr 1 do Raportu przedstawiono nowy wariant inwestycyjny dla tego odcinka W2a, stanowiący modyfikację wariantu W1 i W2.

W Raporcie odniesiono się do oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska wszystkich wariantów, tj. realizacyjnych i alternatywnych, również tych którym nie przypisano racjonalności.

Minimalna szerokość pasa drogowego (pasa zajętości) będzie wynosić ok. 25 m i nie jest taka sama dla wszystkich wariantów. W zależności od potrzeb, szerokość pasa drogowego ulega zwiększeniu, np. na odcinkach wysokich nasypów lub wykopów oraz w rejonie skrzyżowań z innymi drogami.

Trasa drogi przebiega po terenie zróżnicowanym wysokościowo, sąsiadując z terenami o zwartej zabudowie, z pojedynczą zabudową oraz z terenami niezabudowanymi.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić okresowe emisje hałasu i drgań, związane m. in. z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe oraz ruchem pojazdów ciężarowych, wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni.

Ze względu na przewidywane uciążliwości akustyczne związane z budową drogi dla mieszkańców terenów zabudowanych przyległych do przedsięwzięcia, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Niemniej, ograniczenie to, nie będzie dotyczyć prac, których uwarunkowania technologiczne, nie pozwalają na ich przerwanie. Na placu budowy stosowany będzie sprawny sprzęt, prędkości pojazdów w rejonie budowy będą ograniczane oraz eliminowana będzie praca silników pojazdów na biegu jałowym. Ponadto, w rejonie zabudowy mieszkaniowej chronionej pod względem akustycznym unikać się będzie jednoczesnej pracy maszyn i urządzeń, o dużych poziomach mocy akustycznej. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w oddaleniu od terenów chronionych pod względem akustycznym. Oddziaływanie związane z emisją hałasu na etapie realizacji będzie miało charakter lokalny, przesuwać będzie się wraz z frontem robót i ustanie po zakończeniu prac.

Na etapie realizacji zadania wystąpią również emisje drgań i wibracji, wynikające przede wszystkim z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, gdzie wibracje są czynnikiem celowo wprowadzanym do urządzeń (zagęszczanie gruntu oraz warstw nawierzchni) oraz ręcznych narzędzi uderzeniowych. Ruch pojazdów budowlanych będzie również dodatkowym źródłem drgań. Zgodnie z wyjaśnieniami w Raporcie, w zależności od wielu czynników (rodzaj i typ urządzenia, własności gruntu, itd.), istotne wpływy drgań odnotowywane są w odległości najczęściej do 20 m od źródła. W związku z możliwością wystąpienia szkód związanych z drganiami, przed rozpoczęciem prac budowlanych, jak również po ich zakończeniu, wykonana zostanie inwentaryzacja (fotograficzna i opisowa) stanu obiektów budowlanych na terenach przyległych w odległości do 20 m od prowadzonych prac (placu budowy). Ponadto, w rejonie zabudowy mieszkaniowej ograniczać będzie się do minimum pracę urządzeń emitujących znaczące drgania.

Zgodnie z Raportem najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym w rejonie planowanego układu drogowego, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), stanowią:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i tereny szpitali w miastach, dla których wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) i dla pory nocy 56 dB(A),
- tereny związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci lub młodzieży, dla których wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) i dla pory nocy 56 dB(A) (w przypadku niewykorzystanie tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy),
- tereny zabudowy mieszkaniowej i zamieszkania zbiorowego, tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny zabudowy zagrodowej, dla których wartości dopuszczalnych poziomów hałasu dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 65 dB(A) i dla pory nocy 56 dB(A),
- tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, dla których wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wynoszą dla pory dnia 65 dB(A) i dla pory nocy 56 dB(A) (w przypadku

niewykorzystanie tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy).

Prognozowane natężenie ruchu pojazdów po przedmiotowej drodze zostało określone na podstawie pomiarów i analiz własnych Inwestora. W obliczeniach oparto się na czterech wariantach prognoz ruchu. Analizę akustyczną dokonano odcinkowo, z uwzględnieniem m.in. różnych prędkości pojazdów, różnych natężeń pojazdów oraz różnej struktury ruchu na poszczególnych odcinkach. Na odc. I W2a przyjęto natężenia ruchu zgodnie z wariantem 2 prognozy ruchu, a na odc. II W1b i odc. III W2a zgodnie z wariantem 1 prognozy ruchu.

Zgodnie z wariantem 1 prognozy ruchu natężenie ruchu, dla odc. II i III wynosiło odpowiednio na odcinkach:

- początek nowej trasy- koniec nowej trasy - w 2028 r. SDR ok. 9850 poj./dobę, w 2035 r. SDR ok. 10420 poj./dobę,
- koniec nowej trasy- początek obwodnicy Jasła - w 2028 r. SDR ok. 12460 poj./dobę, w 2035 r. SDR ok. 13380 poj./dobę,
- początek obwodnicy Jasła - koniec obwodnicy Jasła - w 2028 r. SDR ok. 7030 poj./dobę, w 2035 r. SDR ok. 8720 poj./dobę.

Zgodnie z wariantem 2 prognozy ruchu, dla odc. I natężenie ruchu wynosiło odpowiednio na odcinkach:

- obwodnica Pilzna DK73/DK94 - koniec obwodnicy Pilzna DK73 - w 2028 r. SDR ok. 12170 poj./dobę, w 2035 r. SDR ok. 13410 poj./dobę),
- koniec obwodnicy Pilzna - początek obwodnicy Brzostka - w 2028 r. SDR ok. 13290 poj./dobę, w 2035 r. SDR ok. 13780 poj./dobę.

W oparciu o powyższe założenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzono analizę akustyczną dla prognozy czasowej 2028 i 2035 roku. Obliczenia wykonano programem SoundPlan 8.2. Przeprowadzono obliczenia dla punktów receptorowych, zlokalizowanych przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej. Błąd metodyki wynosi ok. ± 3 dB.

Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała, że realizacja zadania bez zastosowania zabezpieczeń akustycznych, będzie powodować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, w porze dziennej i porze nocnej. Największe wartości przekroczeń wykazano w porze nocy, dla wariantów preferowanych wynosiły one maksymalnie, przy wartości dopuszczalnej 56 dB(A):

- dla odc. I: dla roku 2028 do 12,5 dB(A), dla roku 2035 do 12,5 dB(A),
- dla odc. II: dla roku 2028 do 11,7 dB(A), dla roku 2035 do 11,9 dB(A),
- dla odc. III: dla roku 2028 do 11,0 dB(A), dla roku 2035 do 11,6 dB(A).

W związku z powyższym, w celu dotrzymania obowiązujących norm przeanalizowano możliwość wykorzystania różnych typów zabezpieczeń akustycznych, w szczególności ekranów akustycznych, wałów ziemnych, cichych nawierzchni, rozwiązań organizacyjnych. Jak wyjaśniono zastosowanie cichych nawierzchni z uwagi na odcinkowe zmiany konstrukcji nawierzchni, przy licznych dojazdach do skrzyżowań i ograniczeniu prędkości do 50 km/h byłoby nieekonomiczne i nie spełniłoby oczekiwanej skuteczności zabezpieczenia, natomiast wykonanie wałów ziemnych jest ograniczone do miejsc, gdzie krawędź jezdni jest usytuowana na poziomie istniejącego terenu lub w wykopie. Pod uwagę brano również ograniczenie prędkości, jednak na znacznym odcinku projektowana droga ma już ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/h.

Biorąc pod uwagę kryteria m.in. koszty inwestycyjne, trwałość, bezpieczeństwo ruchu drogowego, koszty eksploatacji, oddziaływanie na krajobraz, akceptację społeczną oraz skuteczność uznano, że najlepszym rozwiązaniem w przedmiotowym przypadku jest zastosowanie ekranów akustycznych. Zaplanowano zastosowanie ekranów akustycznych opisanych w warunkach III.16. – III.18. niniejszego postanowienia.

Przeprowadzono ponowne obliczenia propagacji hałasu, z zastosowaniem ww. ekranów akustycznych. Dla wariantów preferowanych po uwzględnieniu rozwiązań akustycznych przy najbliższej zabudowie prognozuje się wystąpienie przekroczenia

dopuszczalnych poziomów hałasu dla obu perspektyw czasowych (tj. rok 2028 i 2035) do 0,5 dB, w jednym punkcie receptorowym, tj. w granicach błędu obliczeniowego.

Ze względu na możliwe niedoszacowanie skali ruchu na drodze, błąd programu obliczeniowego i błędy analiz dla ustalenia wielkości emisji rozprzestrzeniania się hałasu, zasadnym jest przeprowadzenie analizy porealizacyjnej obejmującej pomiary hałasu, w lokalizacjach, minimum jak w tabeli w punkcie V niniejszego postanowienia. Na podstawie wyników pomiarów rzeczywistych zostanie przeprowadzona weryfikacja przyjętych (dla całego odcinka drogi objętego wnioskiem) rozwiązań chroniących klimat akustyczny. W razie konieczności podjęte zostaną działania skutkujące dotrzymaniem dopuszczalnych poziomów hałasu lub zostanie podjęta decyzja o ustanowieniu obszaru ograniczonego użytkowania.

Mając na uwadze m.in. możliwe niedoszacowanie skali ruchu na drodze tutaj. Organ uznał za konieczne uwzględnienie w ponownej ocenie oddziaływania na środowisko wpływu projektowanej drogi na klimat akustyczny na terenie sąsiadującym z drogą, w tym w zakresie doprecyzowania lokalizacji i parametrów zabezpieczeń akustycznych, tj. planowanych ekranów akustycznych.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze na etapie budowy będą: zapylenie powstające w wyniku przemieszczania mas ziemnych przez maszyny wykonujące roboty ziemne oraz transport materiałów, spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu oraz węglowodorów, emitowanych w czasie układania i utwardzania mas bitumicznych. W celu ograniczenia nadmiernego pylenia i emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji zadania zostaną zastosowane m.in. następujące rozwiązania: stosowanie sprawnych maszyn i środków transportu oraz odpowiednia organizacja przewozu materiałów, skrzynie ładunkowe pojazdów transportujących materiały pyliste i dowożące mieszankę bitumiczną będą szczelnie zakrywane, materiały pyliste magazynowane będą w sposób ograniczający wtórną emisję, odsłonięty teren zraszany będzie wodą przy pogodzie suchej i wietrznej, silniki pojazdów i maszyn w czasie przerw w pracy będą wyłączane.

Emisje i uciążliwości powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter przemijający, odcinkowy, okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia ww. prac.

Podczas eksploatacji drogi występować będzie niezorganizowana emisja zanieczyszczeń do powietrza ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po przedmiotowej drodze. Kształtować ją będą poruszające się po drodze pojazdy różnych kategorii. Zgodnie z dokumentacją, analizując oddziaływanie na powietrze przedmiotowego układu drogowego w trakcie jego funkcjonowania, uwzględniono m. in. natężenie ruchu pojazdów zgodne z prognozą na 2028 r. i 2035 r. oraz rodzaj poruszających się pojazdów. Cała trasa została podzielona na odcinki biorąc pod uwagę m. in. różne: natężenie ruchu, dopuszczalne prędkości, wysokości odcinków obliczeniowych.

Ze względu na charakter i rodzaj przedsięwzięcia nie nałożono warunków na etapie jego eksploatacji.

Przewiduje się, że realizacja przedmiotowych obwodnic wpłynie na obniżenie natężenia potoku pojazdów przez centrum miejscowości i jednocześnie poprawi stan powietrza atmosferycznego w tym rejonie.

Sposoby zagospodarowania odpadów będą zgodne z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779, ze zm.). Magazynowanie odpadów odbywać się będzie w sposób selektywny z podziałem na poszczególne rodzaje odpadów, w wyznaczonych miejscach. Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji

i eksploatacji przedsięwzięcia będą przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom.

Trasa przedmiotowej drogi przebiega częściowo w obszarze zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie wystąpienia Q10% i Q1% od rzek: Wisłoka, Kamienica i Ropa:

- na odcinku I W2a w km ok.: od 0+513 do 0+725; od 0+923 do 0+184; od 1+265 do 1+562; od 6+667 do 7+282,
- na odcinku II W1b w km ok.: od 1+670 do 1+702; od 3+333 do 4+405; od 5+083 do 9+854; od 10+107 do 10+111; od 10+140 do 10+423; od 15+420 do 15+680; od 15+961 do 18+040; od 18+725 do 18+975,
- na odcinku III W2a w km ok.: od 0+000 do 1+239; od km 3+236 do 3+906 oraz w km od 4+900 do 7+046.

W wariantach preferowanych, poniżej rzędnej wody o prawdopodobieństwie wystąpienia Q1% znajdzie się tylko fragment drogi na odc. II W1b w km 17+170 - 17+340 oraz na odc. III W2a w km 5+270 - 6+430 oraz 6+695 - 7+046. Pozostałe odcinki planowanej drogi zostaną wyniesione ponad rzędną wody o prawdopodobieństwie wystąpienia Q1%. Korpus drogi na terenach szczególnego zagrożenia zostanie wykonany w sposób zabezpieczający przez rozmywaniem w przypadku powodzi. Przewidziano prowadzenie niwelety drogi na poziomie istniejącej DK73, na odcinkach biegnących po istniejącym śladzie. Na części odcinków (tj. w km ok. 6+270 - 7+020 DK73 i km ok. 89+600 - 90+062 rzeki Wisłoki oraz w km ok. 7+910 - 9+150 DK73 i km ok. 90+823 - 92+366 rzeki Wisłoki) korpus drogowy będzie spełniał również wymagania stawiane wałom przeciwpowodziowym, gdyż na tych odcinkach przebieg drogi pokrywa się z lokalizacją wałów przeciwpowodziowych zaplanowanych w ramach „Planu zarządzania ryzykiem powodziowym” (PZRP). Dodatkowe fragmenty tzw. wałów zamykających powstaną równolegle do budowy drogi na podstawie porozumienia w sprawie koordynacji realizacji rozbudowy DK 73 Pilzno-Jasło odcinkowo pełniącej funkcję wałów przeciwpowodziowych

w m. Brzostek i Skurowa. Nasyp drogowy na ww. odcinku będzie wyposażony w przejazdy wałowe oraz przepusty w rowach. Minimalna odległość korpusu drogi względem rzeki Wisłoki wyniesie na odcinku, gdzie droga będzie spełniała wymagania:

- prawostronnego wału przeciwpowodziowego rzeki Wisłoki – ok. 78 m (w km ok. 7+020 drogi),
- lewostronnego wału przeciwpowodziowego rzeki Wisłoki – ok. 44 m (w km ok. 8+760 drogi).

Z odcinkami drogi DK73 spełniającymi funkcję wałów przeciwpowodziowych łączyć się będą następujące wały zamykające, dowiązane do korpusu projektowanej drogi:

- wał do ujścia Gogołówki, pełniący rolę wału naprowadzającego dla wód powodziowych pod projektowany most na rzece Wisłoka, chroniący zabudowę,
- wał wzdłuż cieku Słony, ochraniający zabudowę przed cofką od Wisłoki,
- wał u ujścia Dębówki, chroniący tereny zabudowane po lewej stronie Wisłoki.

Na odcinkach gdzie nowy nasyp drogowy wykonywany jest na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią może wystąpić ograniczenie zasięgu zalewu powodziowego na terenach położonych za nasypem drogi oraz podwyższenie poziomu wody w rzece, na skutek zawężenia doliny zalewowej. Taka sytuacja może mieć miejsce w rejonie miejscowości: Brzostek, Błażkowa, Podzamcze, Jasło i Jareniówka.

Zgodnie z Raportem, planowane obiekty mostowe nie spowodują istotnego spiętrzenia wód w rzece Wisłoka. Największe spiętrzenie jest wywołane przez prowadzenie planowanej drogi na nasypie wzdłuż rzeki, w rejonie km 90 Wisłoki, w rejonie miejscowości Brzostek i Błażkowa. Zawężenie doliny zalewowej rzeki do ok. 70-170 m spowoduje spiętrzenie wody Q1% o ok. 50-70 cm w stosunku do stanu istniejącego. Taka sytuacja ma miejsce w każdym z projektowanych wariantów.

Realizacja wariantu preferowanego na odc. II W1b będzie uwzględniać konieczność wykonania przepustów w rowach melioracyjnych z kłapami zwrotnymi, w miejscach kolizji nasypu drogowego z ciekami na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, celem ograniczenia ryzyka wystąpienia cofki wód powodziowych: P II/15/1b w km ok. 6+742 i P II/16/1b w km ok. 8+228. Po opadnięciu wód powodziowych woda z zawala będzie odprowadzana z powrotem do rzeki poprzez przepusty w wałach. Na pozostałych odcinkach drogi poprowadzonych w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, gdzie nasyp DK73 będzie kolidował z rowami melioracyjnymi należy uwzględnić konieczność wykonania przepustów z kłapami zwrotnymi celem ograniczenia ryzyka wystąpienia cofki wód powodziowych.

Podczas realizacji inwestycji przewiduje się prowadzenie prac polegających m.in. na: bezpośrednim naruszeniu i zajęciu pod elementy obiektów części brzegów i koryta rzek w związku z planowanymi remontami, przebudową oraz budową nowych mostów i przepustów, kształtowaniem dna i skarp cieków.

Podczas wykonywania prac budowlanych zostanie zachowana ciągłość przepływu w ciekach poprzez zastosowanie odpowiednich technologii wykonywania konstrukcji. Dla obiektów mostowych nad rzeką Wisłoką założono wykonanie prześel nurtowych z gotowych elementów stalowych dostarczonych i scalonych na miejscu budowy bądź metodą wspornikową, w przypadku zastosowania konstrukcji z betonu sprężonego. Obiekty inżynierskie mniejszych rozpiętości przewidziano do realizacji z wykorzystaniem elementów prefabrykowanych - stalowych bądź betonowych.

Na odc. I W2a zostaną wykonane: most przez rzekę Dulczę MD I/1/2a w km ok. 0+612, w ciągu rzeki Słotówki wzmocnienie istniejącego mostu MD I/2/2a w km ok. 5+683 oraz ścieżka pieszo - rowerowa lub odrębna kładka, w ciągu rzeki Wisłoki rozbudowa istniejącego mostu (MD I/3/2a w km ok. 6+750), poprzez wykonanie ścieżki pieszo - rowerowej lub przebudowę/wzmocnienie z budową odrębnej kładki.

Na odc. II W1b zostaną wykonane: w ciągu rzeki Kamienicy bieżące utrzymanie mostu MD II/1/1b w km ok. 1+685 oraz ścieżka pieszo - rowerowa lub odrębna kładka, nowy most na rzece Dębrna MD II/2/1b w km ok. 5+399, nowy most na rzece Słony MD II/3/1b w km ok. 6+119, dwa nowe mosty przez rzekę Wisłokę MD II/4/1b w km ok. 7+175 i MD II/9/1b w km ok. 16+513, budowa nowego mostu na rzece Dębówce MD II/5/1b w km ok. 9+201, nowe mosty na ciekach wodnych: MD II/6/1b w km ok. 12+033, MD II/7/1b w km ok. 12+638, MD II/8/1b w km ok. 16+000. Zostanie wymieniony przepust na cieku wodnym - P II/1/1b w km ok. 0+427 oraz wybudowany-nowy przepust P II/14/1b w km ok. 5+115.

Na odc. III W2a zostaną wykonane: most przez rzekę Wisłokę MD III/1/2a w km ok. 1+171 oraz most nad starorzeczem rzeki Ropa MD III/6/2a w km ok. 6+245 wraz z dodatkowym obiektem pod drogę dojazdową, przepust P III/5/2a w rowie położonym w dawnym meandrze, którym wody odpływają z ww. starorzecza, wraz z dodatkowym obiektem pod drogę dojazdową przy przepuście oraz w korycie starorzecza Ropy wyloty ze zbiorników retencyjnych wraz z ich umocnieniem.

W przypadku kolizji trasy drogi z siecią melioracyjną przebudowane zostaną urządzenia melioracji wodnych (rowy melioracyjne) celem zapewnienia ciągłości przepływu wód (wykonanie nowych przepustów lub wymiana istniejących, odcinkowe umocnienie brzegów). Zgodnie z aktualnie posiadanymi informacjami trasa planowanej drogi nie koliduje z siecią drenarską.

Na obecnym etapie zakłada się, iż maksymalny zakres ingerencji w koryta cieków naturalnych polegający na umocnieniu dna i skarp, ewentualnie regulacji/przełożeń wyniesie maksymalnie 50 m w dół i/lub w górę cieku od osi drogi głównej oraz osi dróg dojazdowych/dodatkowych. W dokumentacji wskazano, że są to maksymalne szacunkowe długości odcinków. Ponadto zostaną wykonane wyloty wód odpadowych lub roztopowych wraz z ich umocnieniem. W korycie starorzecza Ropy nie planuje się wykonania żadnych prac z wyjątkiem wykonania wylotów wprowadzających wody opadowe lub roztopowe ze zbiorników retencyjnych, wraz z ich umocnieniem. Wykonanie mostu nie będzie wymagało prac w obrębie starorzecza. Umocnienia skarp i dna cieków naturalnych wykonane zostaną

z materiałów pochodzenia naturalnego, tj. kamień, żwir, otoczaki, tłuczeń, piasek, faszyna, drewno, rośliny szuwarowe, darnina, trawy, krzewy, drzewa. Natomiast umocnienia urządzeń wodnych, np. rowów melioracyjnych z wykorzystaniem geosyntetyków oraz z płyt betonowych.

Czas realizacji prac budowlanych dostosowany zostanie do warunków hydrologicznych, tzn. prace będą prowadzone w korytach cieków przy niskich stanach wody oraz poza okresem zagrożenia powodziowego.

Prace ziemne w otoczeniu starorzecza Ropy będą prowadzone z wykorzystaniem ścianek szczelnych izolujących obszar prowadzenia dalszych prac ziemnych związanych z podbudową drogi i fundamentowaniem obiektów mostowych. Ścianki szczelne zapewnią utrzymanie naturalnej stabilizacji poziomu wód gruntowych na terenach przyległych.

Na odc. I W2a nastąpi zbliżenie do terenu osuwiskowego w km ok. 5+620 i 5+840 strona lewa. Na odc. II W1b, nastąpi zbliżenie do terenu osuwiskowego w km ok. 2+900 strona lewa, 7+800 - 7+880 strona prawa, oraz kolizja w km ok.: 16+850 - 16+930, 18+095 - 18+120, 18+360 - 18+420, 18+660 - 18+715, 19+145 - 19+150 i 19+245 - 19+470. Na odc. III W2a nastąpi kolizja z terenem osuwiskowym w km 0+080 oraz zbliżenie do terenu osuwiskowego w km ok. 0+600 - 0+650 strona lewa.

Po przygotowaniu dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, dokumentacji hydrogeologicznej oraz geotechnicznych warunków posadowienia zostanie ustalony zakres niezbędnych prac mających na celu stabilizację osuwisk lub ich likwidację. Ze względu na powyższe na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko konieczne będzie ustalenie warunków wykonania tych prac, ograniczających/eliminujących stwierdzone negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko gruntowo - wodne.

Projektowana droga nie będzie przebiegała w wykopach oraz nie przewiduje się na obecnym etapie wykonywania drenażu korpusu drogi.

Tereny podmokłe kolidują z trasą DK73 na odc. II W1b w km ok. 7+210 - 7+390, na powierzchni wynoszącej ok. 1,28 ha.

Zgodnie z dokumentacją obszar przedsięwzięcia charakteryzuje się średnim i bardzo wysokim zagrożeniem użytkowych poziomów wodonośnych.

Stopień zagrożenia przenikania zanieczyszczeń do pierwszego użytkowego poziomu wodonośnego na odcinku I dla wszystkich wariantów, od początku trasy zadania do km ok. 6+000, określony jest jako średni. Wg raportu archiwalna dokumentacja wskazuje, że w okolicach km 5+500 na odcinku I, pierwszy poziom wodonośny posiada warstwę izolującą utrudniającą więź hydrauliczną wód podziemnych z wodami powierzchniowymi. Warstwa nadkładu zbudowana jest z gruntów spoistych o zróżnicowanej miąższości od ok. 2,8 do ok. 4,6 m. Główny poziom wodonośny na odcinku I do km ok. 6+000 występuje na głębokości poniżej 5 m p.p.t. Na długości I odcinka główny poziom wodonośny nawiercono w kilku miejscach na głębokości ok. 5,8 - 8,9 m p.p.t i potwierdzono występowanie nad nim warstwy izolacyjnej w postaci glin piaszczystych, glin pylastych oraz innych utworów o ograniczonej przepuszczalności o miąższości ok. 5,5 - 8,0 m. Na odcinku II trasa DK73 przebiega głównie doliną rzeki Wiśłoka, w obszarze o bardzo wysokim stopniu zagrożenia. Na tym odcinku główny użytkowy poziom wodonośny występuje w utworach czwartorzędowych na głębokości do 5 m p.p.t. Wody podziemne występują płytko i nie posiadają ciągłej pokrywy izolującej. Brak pokrywy izolującej stwierdzono m.in. na odc. II W1a w km od ok. 15+700 do ok. 15+800. Podobnie na odcinku III przeważają obszary o bardzo wysokim zagrożeniu głównego poziomu użytkowego.

W rejonach, gdzie projektowane przedsięwzięcie przebiega przez obszary zbudowane z utworów trzeciorzędowych i trzeciorzędowo-kredowych poziom zagrożenia głównego użytkowego poziomu wodonośnego jest średni. Występujący tutaj użytkowy poziom wodonośny posiada małą miąższość izolujących go utworów zwietrzelinowych i nie gwarantuje dostatecznej izolacji, jednakże ze względu na przeważający sposób użytkowania terenu (zalesienie, użytkowanie rolnicze) stopień zagrożenia wód podziemnych uznano za średni. Obszary użytkowego poziomu wodonośnego o średnim stopniu izolacji występują na niewielkich długościach na odcinku II i III przebiegu inwestycji. Fragmentarycznie na odcinku II i III trasy wariantów biegną w obszarze, gdzie nie występuje główne użytkowe piętro wodonośne.

Trasa przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantie preferowanym na odc. I W2a przebiega w km od ok. 0+659 do ok. 1+667 przez teren strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej ustanowionej rozporządzeniem nr 2/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 19 stycznia 2015 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej z utworów czwartorzędowych w miejscowościach Strzegocice i Pilzno (Dz. Urz. Woj. Podka. z 2015 r. poz. 168, ze zm.). Najbliższej trasy odc. I W2a w odległości 100 m znajduje się studnia S-1, a odległość do terenu ochrony bezpośredniej wynosi 60 m.

Na terenie strefy ochrony pośredniej poza drogą DK73 w km ok. 1+215 planowana jest przebudowa drogi gminnej 106627R klasy L na długości ok. 350 m.

Trasa przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantie preferowanym przebiega na długości całego odc. I W2a oraz odc. II W1b w km od 0 do ok. 9+105 przez teren strefy ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej ustanowionej rozporządzeniem nr 14/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 17 grudnia 2012 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Wisłoki w km 58+180 w miejscowości Dębica, gmina Dębica, powiat dębicki (Dz. Urz. Woj. Podka. z 2012 r. poz. 3189, ze zm.).

Ponadto, trasa przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantie preferowanym przebiega przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 433 Dolina Rzeki Wisłoka w km odc. I W2a od ok. 5+373 do ok. 7+224, odc. II W1b: od ok. 0+825 do ok. 1+205, od km ok. 3+300 do ok. 14+075 oraz od km ok. 15+180 do ok. 19+470, odc. III W2a: w km od 0 do ok. 1+330, od ok. 3+442 do ok. 4+056 i od ok. 4+980 do ok. 7+047.

Należy wskazać, iż trasa drogi przebiega na odc. II W1b w pobliżu istniejących ujęć wody podziemnej, położonych w odległości co najmniej 300 m, dla których nie wyznaczono terenów ochrony pośredniej:

- S-1, decyzja znak: OS.IV.3/6210/15/98, w km ok. 3+837, w odległości ok. 37 m od DK73 (strona prawa),
- S-5A, decyzja znak: WRL.6223-1/33/2010, w km ok. 6+238, w odległości ok. 72 m od DK73 (strona prawa),
- S-3, decyzja znak: OŚ.II.6223/7/08, w km ok. 16+782, w odległości ok. 152 m od DK73 (strona prawa),
- S-4, decyzja znak: OŚ.II.6223/7/08, w km ok. 16+739, w odległości ok. 40 m od DK73 (strona prawa).

Zgodnie z Raportem ww. ujęcia znajdują się w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 433 Dolina rzeki Wisłoka. Tut. Organ uznał za zasadne wskazanie, iż w miejscach, gdzie odwodnienie wykopów budowlanych skutkowałoby powstaniem leja depresji obejmującego tereny poza pasem drogowym oraz o wysokim poziomie wód podziemnych, prace powinny być prowadzone w miarę możliwości z wykorzystaniem przesłon przeciwnafiltracyjnych (np. ścianki szczelne, szczelinowe lub palisady palowe). Powyższe zapobiegne oddziaływaniu na powyższe obszary.

Szczelny system odwodnienia ujmujący wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego DK73 zostanie wykonany na obszarze ww. stref ochronnych ujęć wód oraz GZWP, tj. na całej długości:

- odc. I W2a,
- odc. II W1b z wyjątkiem odcinka od km ok. 14+075 do ok. 15+180,
- odc. III W2a z wyjątkiem odcinków od km ok. 1+330 do ok. 3+442 oraz od km ok. 4+056 do ok. 4+980.

Wzdłuż projektowanych dróg zaprojektowano rowy o pochyleniu skarp 1:1,5 i szerokości dna rowu 0,40 m. Zbiorniki retencyjne położone na terenach stref ochronnych ujęć wód podziemnych i powierzchniowych oraz GZWP zostaną wykonane jako szczelne. W wariantie preferowanym tylko zbiorniki ZB5, ZB6 i ZB7 na odc. III W2a mają nieuszczelnione dno. Wg dokumentacji, biorąc pod uwagę geologię terenu, na którym będą

zlokalizowane zbiorniki - utwory słabo przepuszczalne w gruntach spoistych, potencjalna infiltracja ze zbiorników będzie marginalna.

Na wylotach urządzeń kanalizacyjnych do odbiorników – ziemi (rowów) położonych na terenach stref ochronnych ujęć wód oraz do wód cieków naturalnych zostaną zamontowane separatory substancji ropopochodnych. Ponadto, tut. Organ uznał za zasadne wskazanie, iż separatory substancji ropopochodnych położone na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią powinny zostać zabezpieczone przed wymywaniem zanieczyszczeń przez wody powodziowe.

Na wylotach ze zbiorników retencyjnych, zamontowane zostaną studzienki z zastawkami kanałowymi, dzięki którym możliwe będzie odcięcie odpływu ze zbiornika. Takie rozwiązanie umożliwi zabezpieczenie odbiorników w przypadkach wyjątkowych np. zdarzenia drogowego skutkującego uwolnieniem substancji niebezpiecznych dla środowiska.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia w okresie zimowym do utrzymania drogi wykorzystywana będzie, w zależności od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków mieszanka piaskowo-solna.

Projektowany układ drogowy wyposażony zostanie w system odwodnienia bazujący na rowach drogowych, kanalizacji deszczowej oraz zbiornikach retencyjnych. Wody opadowe lub roztopowe z powierzchni jezdni dzięki odpowiednio ukształtowanym spadkom podłużnym i poprzecznym będą odprowadzane do rowów drogowych lub na odcinkach głównie na nasypach oraz obiektach inżynierskich, do kanalizacji deszczowej poprzez wpusty drogowe.

W celu zabezpieczenia odbiorników - rowów i cieków przed zwiększeniem przepływu w wyniku realizacji przedsięwzięcia, wody opadowe lub roztopowe przed wprowadzaniem do środowiska będą przetrzymywane w zbiornikach retencyjnych. Pierwszoplanowym zadaniem zbiorników będzie złagodzenie i ograniczenie fali spływu z projektowanego układu drogowego. Ponadto, długi czas przetrzymania wód opadowych i roztopowych w zbiornikach pozwala na ich mechaniczne oczyszczenie z łatwo opadających zawiesin. DK73 będzie w części przebiegać w śladzie istniejącej drogi, gdzie sposób zagospodarowania zlewni oraz uszczelnienia nie zmieni się w sposób znaczący.

Prognozowana ilość wód opadowych lub roztopowych z terenu DK73 wyniesie: odc. I W2a – ok. 2960 dm³/s, odc. II W1b – ok. 8460 dm³/s, odc. III W2a – ok. 2700 dm³/s.

Jakość wód opadowych lub roztopowych powstających w związku z eksploatacją planowanego przedsięwzięcia oszacowano w oparciu o „Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” wprowadzonych zarządzeniem nr 29 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 października 2006 r. Jak wynika z przedstawionych obliczeń, brak ryzyka przekroczenia dopuszczalnej zawartości zawiesiny ogólnej w wodach w wariancie preferowanym dla któregośkolwiek z wariantów ruchowych w okresie do 2045 roku występuje wyłącznie na odc. III W2a w km od ok. 0+750 do końca odcinka (obwodnica Jasła).

Odnośnie dopuszczalnej zawartości węglowodorów ropopochodnych, określenia szacunkowych ilości substancji ekstrahujących się eterem naftowym (SEEN) wykonano zgodnie z normą PN-S-02204:1997 Odwodnienie Dróg, natomiast węglowodory ropopochodne stanowią jedynie część tzw. SEEN, niemniej jednak nie prognozuje się przekroczenia stężeń węglowodorów ropopochodnych w wodach, ponieważ prognozowane stężenia SEEN są już poniżej dopuszczalnych 15 mg/l.

Wody opadowe lub roztopowe z pasa drogowego przed wprowadzaniem do odbiorników - rowów (ziemi) oraz cieków naturalnych będą oczyszczane do poziomu zgodnego z wymogami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311), tj. zawartość substancji zanieczyszczających nie przekroczy 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Po aktualizacji prognozy ruchu, uwzględniającej w pełni wariant preferowany, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko konieczna będzie analiza w zakresie gospodarki wodami opadowymi lub roztopowymi. Uwzględni ona również budowane lub przebudowane poprzeczne drogi krajowe, wojewódzkie lub powiatowe klasy G i GP.

W Raporcie zaproponowano, iż pomiary w zakresie skuteczności urządzeń oczyszczania wód opadowych lub roztopowych prowadzone będą na warunkach określonych w pozwoleniach wodnoprawnych.

Podczas fazy realizacji szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wyniesie: odc. I W2a – 1000 m³, odc. II W1b – 3500 m³, odc. III W2a – 1500 m³. W fazie realizacji plac budowy wraz z zapleczem zostanie zaopatrzone w systematycznie opróżniane przenośne sanitariaty, ścieki bytowe wywożone będą przez uprawnione do tego podmioty. W przypadku gdy będzie to możliwe zaplecze budowy i toalety będą przyłączane do zbiorczej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej.

Zaplecza budowy, w tym park maszynowy, baza materiałowa, miejsca magazynowania odpadów będą lokalizowane w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych i przekształconych, wyposażonych w system ujmowania i oczyszczania wód opadowych lub roztopowych (kanalizacja deszczowa, rowy, itp.).

Na terenach stref ochronnych ujęć wody cele ochrony środowiska gruntowo – wodnego nałożono warunek stanowiący, iż pojazdy nie będą myte poza myjniemi usługowymi, posiadającymi zamknięte obiegi wody lub podłączonymi do kanalizacji sanitarnej.

Zaplecza budowy będą lokalizowane poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i terenami ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych, oraz w odległości nie mniejszej niż 20 m od brzegów cieków naturalnych, zbiorników wodnych, z wyjątkiem zapleczy związanych z budową obiektów mostowych i/lub zlokalizowanych w obrębie pasa drogowego.

Sypkie materiały budowlane będą przechowywane i przewożone pod przykryciem w celu zabezpieczenia ich przed opadami atmosferycznymi. Magazynowane na zapleczu/placu budowy materiały/substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego lub powodujące ryzyko szczególnie istotne dla ochrony powierzchni ziemi będą przechowywane na zadaszonej i szczelnej nawierzchni, zabezpieczonej przed opadami atmosferycznymi. Paliwa i smary będą przechowywane w szczelnych zbiornikach na powierzchni wyścielonej folią używaną do ekranizacji materiałów ropopochodnych. Wykorzystywany sprzęt i środki transportu będą sprawne technicznie. W celu zmniejszenia i wyeliminowania ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego place postojowe zostaną wyposażone w sorbenty sypkie lub maty sorpcyjne służące do neutralizacji substancji ropopochodnych. Dodatkowo tutaj Organ wskazał, iż w przypadku stosowania na etapie realizacji przedsięwzięcia agregatów prądotwórczych będą one posadowione na szczelnym podłożu, celem ochrony środowiska gruntowo – wodnego. W przypadku awarii sprzętu budowlanego na placu budowy zostanie on zabezpieczony i przewieziony do warsztatu celem naprawy.

Tymczasowe drogi technologiczne zostaną zaprojektowane dopiero na etapie projektu wykonawczego z wykorzystaniem dostępnej technologii oraz z uwzględnieniem ochrony środowiska gruntowo – wodnego i minimalizacji zajętego terenu. Uwzględniając powyższe, uznano za zasadne nałożenie warunku nakazującego ich wyznaczanie w pierwszej kolejności w obrębie istniejącej infrastruktury drogowej i pasa drogowego, celem minimalizacji zajęcia terenu. Drogi tymczasowe kolidujące z ciekami powinny być w pierwszej kolejności wykonywać w miejscach lokalizacji docelowych przepustów/mostów, z zachowaniem ciągłości przepływu wody w cieku.

Podczas realizacji DK73 przewiduje się wystąpienie konieczności odwadniania wykopów. Wody z odwodnienia wykopów budowlanych przed wprowadzaniem do ziemi (rowów) cieków będą oczyszczane ze względu na zawartość zawiesiny ogólnej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zajdzie potrzeba przebudowy infrastruktury kolidującej z projektowaną drogą, tj. m.in. przebudowa kanalizacji. Całkowita długość przebudowywanej sieci kanalizacyjnej dla wariantów preferowanych (odc. I W2a + odc. II W1b + odc. III W2a) wyniesie ok. 2,165 km. Kolizja z siecią gazową wysokiego ciśnienia tj. powyżej

1,6 MPa do 10 MPa wystąpi na długości: odc. I W2a - ok. 2,018 km, odc. II W1b - ok. 2,627 km, odc. III W2a ok. 0,949 km.

W związku z powyższym należy w projekcie budowlanym opracować rozwiązania prowadzenia przez wody powierzchniowe wykonywanych lub przebudowywanych wskutek kolizji drogi z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej: linii kablowych, kanałów technologicznych oraz sieci gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych. W przypadku prowadzenia ich pod dnem cieku należy w pierwszej kolejności dążyć do ich wykonania metodą bezwykopową, bez ingerencji w koryto.

Część budowanych lub przebudowywanych (wymienianych) mostów i przepustów będzie dostosowana do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

Projektowany układ drogowy będzie wyposażony w system odwodnienia bazujący na rowach drogowych, kanalizacji deszczowej oraz zbiornikach retencyjnych. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni jezdni dzięki odpowiednio ukształtowanym spadkom podłużnym i poprzecznym będą odpływały bezpośrednio do rowów drogowych lub na odcinkach z kanalizacją deszczową (głównie na nasypach oraz obiektach) do wpustów deszczowych, następnie będą transportowane do zbiorników retencyjnych, skąd będą odprowadzane do środowiska – wód lub ziemi. W celu zabezpieczenia odbiorników – rowów i cieków przed przepelnieniem, wody opadowe i roztopowe będą przetrzymywane w zbiornikach retencyjnych. Przed wylotami wód opadowych ze zbiorników do odbiorników zamontowane zostaną studzienki z zastawkami kanałowymi, dzięki którym możliwe będzie odcięcie odpływu do odbiornika. Ponadto przed wylotami do cieków znajdujących się na obszarze objętym ochroną Natura 2000 w celu zabezpieczenia odbiorników zainstalowane zostaną separatory substancji ropopochodnych.

Rozbudowa DK 73 stanowi podstawowe przedsięwzięcie, natomiast na pewnych ww. odcinkach korpus drogowy będzie pełnić również funkcję wałów przeciwpowodziowych. W toku uzgodnień wykazano, że wykonanie drogi krajowej DK 73 w wariantcie, którego przebieg odcinkowo pokrywa się z trasą planowanych wałów przeciwpowodziowych równoległe z budową wałów ciekowych na potokach Dębówka, Gogołówka oraz Słony (odrębne przedsięwzięcie) będzie rozwiązaniem najbardziej korzystnym ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego.

Rozbudowywana droga będzie drogą jednojezdniową o 2 pasach ruchu, każdy o szerokości ok. 3,5 m. Minimalna szerokość pasa drogowego (pasa zajętości) będzie wynosić ok. 25 m. Prognozowane natężenie ruchu (SDR) na przebudowywanej drodze na większości przedmiotowych odcinków będzie przekraczało wartość 10 000 poj./dobę. Nie przewiduje się wygrozdzenia rozbudowywanej drogi krajowej.

Trasa planowanej inwestycji drogowej rozpoczyna się we wschodniej części m. Pilzno (skrzyżowanie ulic Stefana Żeromskiego i Lwowskiej) i kończy po zachodniej stronie miasta Jasło (łącznie z DK28 na os. Brzyszczyki), przebiega przez tereny położone w większości w dolinie rzeki Wisłoki i jej dopływów i charakteryzujące się różną formą zagospodarowania i przekształcenia.

Na obecnym etapie inwestycja została podzielona na 3 odcinki (I-III), w ramach których wyróżnia się 3-7 wariantów. Każdy odcinek, w zależności od przyjętego wariantu, będzie miał różną długość, w różnym stopniu będzie wykorzystywał istniejącą DK73 (różna będzie także długość przebudowywanych dróg poprzecznych), w różnym stopniu będzie ingerował w dolinę rzeki Wisłoki, w cieki i zbiorniki wodne, w tereny zalewowe, w chronione siedliska przyrodnicze, w zbiorowiska leśne, zadrzewienia śródpolne, nadwodne i przydrożne, łąki i pastwiska, korytarze ekologiczne (krajowe, regionalne i lokalne), jak również w obszar Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052.

W toku prowadzonej oceny oddziaływania na środowisko na odcinku III zaproponowano nowy wariant preferowany (W2a), który będzie charakteryzował się ograniczoną ingerencją z starorzeczem rzeki Ropy i towarzyszące mu chronione siedliska przyrodnicze (3150, 91E0). Ponadto na etapie wykonania przebudowy linii energetycznej w km ok. 5+200-5+400 projektowanej drogi, celem zabezpieczenia siedliska 91E0 przed zniszczeniem, prace budowlane zostaną zaplanowane i wykonane w sposób maksymalnie ograniczający możliwą ingerencję w płat ww. siedliska (minimalizacja zajęcia terenu).

Uwzględniając potrzebę ochrony środowiska przyrodniczego, w tym przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052, zmodyfikowano także lokalizację zbiorników retencyjnych, przebieg dróg dojazdowych, lokalizację placów manewrowych oraz wielkości światła mostów.

Realizacja planowanej inwestycji drogowej będzie się wiązała z koniecznością wycinki (w przypadku wariantów preferowanych) do ok. 6150 drzew i ok. 3,8 ha krzewów oraz z potrzebą likwidacji jednego zbiornika wodnego o powierzchni ok. 0,13 ha zlokalizowanego na odc. III w km ok. 4+025-4+040. Inwestycja będzie wiązała się również z ingerencją w tereny podmokłe, w przypadku wariantów preferowanych będzie ona miała miejsce w km ok. 7+210-7+390 odc. II drogi.

Inwestycja będzie się również wiązała z ingerencją w ciek wodny, przy czym ich dokładny zakres i lokalizacja nie została określona na obecnym etapie postępowania. Zgodnie z przedłożonym Raportem, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zostaną wykonane prace obejmujące odcinkowe umocnienia skarp i den (maksymalnie do 50 m od osi drogi w dół i górę cieku) w korytach cieków naturalnych będących w kolizji z rozbudowywaną drogą. Ponadto w ramach planowanej inwestycji może zajść konieczność regulacji koryt cieków naturalnych. Wykonywane prace technicznie i funkcjonalnie związane będą z wykonywanymi obiektami inżynierskimi, tj. mostami, przepustami i służąc będą wzmocnieniu ich stabilności i wytrzymałości, dostosowując rozwiązania do nowo wykonywanych obiektów. Ponadto w związku z potrzebą odprowadzenia wód opadowych lub roztopowych ze zbiorników retencyjnych do odbiorników (np. cieków) zajdzie konieczność wykonania wylotów wraz z ich umocnieniem. Umocnienia skarp i den cieków naturalnych wykonane zostaną z materiałów pochodzenia naturalnego: kamień, żwir, otoczaki, tłuczeń, piasek, faszyna, drewno, rośliny szuwarowe, darnina, trawy, krzewy, drzewa. Natomiast umocnienia urządzeń wodnych (np. rowów melioracyjnych) z wykorzystaniem geosyntetyków oraz z płyt betonowych.

Trasa planowanej inwestycji drogowej (w wariantach preferowanych) będzie przecinała na odc. I Dulczę, Słotówkę, Wisłokę i 6 cieków bez nazwy, II - Kamienicę, Dębrnę, Słony, Wisłokę, Dębówkę, Dopływ z Biedoszyca Brzyskich, Dopływ z Brzysk, Dopływ spod góry Liwocza i 22 cieków bez nazwy, III – Wisłokę i 9 cieków bez nazwy.

Analizowane przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania częściowo w granicach obszaru Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052 oraz w odległości ok. 45 m od granic obszaru Natura 2000 Golesz PLH180031. Trasa planowanej inwestycji przecina główny korytarz ekologiczny – Korytarz Południowy (KPd-5B – Dolina Wisły - Pogórze Ciężkowickie, GKPd-8 – Pogórze Ciężkowickie, GKPd-8 – Pogórze Strzyżowskie), wyznaczony w *Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce* (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M. 2005; zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży).

Obszar Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052 stanowi ostoję wielu cennych z przyrodniczego punktu widzenia siedlisk przyrodniczych i gatunków zwierząt. Przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000 są: 16 typów siedlisk przyrodniczych, 4 gatunki ryb i minogów (brzanka, głowacz białopłetwy, łosoś szlachetny, minóg strumieniowy) i 3 gatunki motyli (czerwończyk nieparek, modraszek nausitous, modraszek telejus). Występujące tu zróżnicowanie siedlisk daje dobre warunki do wzrostu i rozwoju fauny typu reofilnego, w mniejszym stopniu dla fauny limnofilnej. Obecność drzew oraz krzewów wzdłuż biegu rzeki i tym samym jej zacienienie stwarza dobre warunki do rozwoju fauny bezkręgowej. Najcenniejszymi zbiorowiskami roślinnymi wyróżnionymi w dolinach obszaru Wisłoka z dopływami są lasy i zarośla łęgowe (łęgi wierzbowe i pozostałości łęgów topolowych, fragmenty podgórskiego łęgu jesionowego oraz nadrzecznej i bagiennej olszynki górskiej i łęgu wiązowo-dębowego). Ekosystemy te w wielu miejscach zachowane są w postaci zbliżonej do naturalnej lub nieznacznie przekształconej. Do najważniejszych oddziaływań i działań mających duży wpływ na ten obszar Natura 2000, zgodnie z opracowanym dla niego Standardowym Formularzem Danych, zalicza się m.in. regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, spowodowane przez człowieka zmiany

stosunków wodnych (zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie), wycinkę lasu (zadrzewień), budowę/funkcjonowanie mostów, dróg, wydobywanie piasku i żwiru.

Przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Goleś PLH180031 jest 5 typów siedlisk przyrodniczych: jaskinie nieudostępnione do zwiedzania (8310), kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*) (9110), żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) (9130), grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (9170) i łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe (91E0). Do najważniejszych oddziaływań i działań mających duży wpływ na ten obszar Natura 2000, zgodnie z opracowanym dla niego Standardowym Formularzem Danych, zalicza się m.in. odnawianie lasu po wycince (nasadzenia), zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenie hałasem.

Na potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze przeprowadzono w okresie od listopada 2016 r. do października 2017 r. oraz w okresie wczesnoletnim 2020 r., kontrole terenowe, których liczba była różna w zależności od badanego elementu środowiska przyrodniczego (np. 5 kontroli dot. bezkręgowców, 13 herpetofauny, 15 teriofauny, 17 ornitofauny, 19 flory i fungi). Prace terenowe prowadzono w buforze do 300 m od osi przedmiotowej inwestycji drogowej (dla każdego wariantu), przy czym na obszarach Natura 2000 bufor ten został powiększony do 500 m. W Raporcie i w jego kolejnych uzupełnieniach przedstawiono stosowny opis metodyki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej wraz z jej uzasadnieniem. Ponadto, na potrzeby przygotowania Raportu zgromadzono dostępne dane literaturowe, wyniki innych inwentaryzacji przyrodniczych obejmujących przedmiotowy teren oraz dane źródłowe dla obszarów Natura 2000 znajdujących się w zasięgu możliwego oddziaływania.

Szata roślinna obszaru badań jest bardzo zróżnicowana. W obrębie buforu badawczego stwierdzono występowanie 9 typów chronionych siedlisk przyrodniczych: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (3150), pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220), murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis-Festucion pallentis*) (6210), niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) (6510), ściany skalne i urwiska krzemianowe ze zbiorowiskami z *Androsacion vandellii* (8220), kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*) (9110), żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) (9130), grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (9170) i łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe) (91E0). Najcenniejszymi obszarami pod względem florystycznym są doliny rzeczne, głównie Wisłoki i Ropy, gdzie wykształciły się rozległe kompleksy zbiorowisk łągowych z klasy *Salietea purpurae*, głównie nadrzecznego łągu wierzbowego *Salicetum albo-fragilis*, topolowego *Populetum albae* oraz nadrzecznych wiklin *Salicetum triandro-viminalis* odpowiadające siedlisku przyrodniczemu 91E0. Łągi nad Wisłoką i Ropą charakteryzują się stosunkowo niewielkim stopniem zaburzeń antropogenicznych i prawidłowym stopniem wykształcenia, co jest związane z naturalną dynamiką rzeki oraz brakiem użytkowania w najbliższym otoczeniu koryta (poza eksploatacją kruszywa z terasy zalewowej). Dzięki naturalnemu reżimowi rzeczniczemu w obrębie koryta występują rozległe kamienisto-żwirowe łachy, na których rozwija się pionierska roślinność (siedlisko 3220). Roślinność łągowa występuje również w obrębie starorzeczy i obniżen terenu, gdzie wykazano obecność kilku eutroficznych zbiorników wodnych stanowiących siedlisko przyrodnicze 3150. Ponadto, zinwentaryzowano stanowiska następujących roślin naczyniowych objętych ochroną częściową: czosnek niedźwiedzi, pierwiosnek wyniosły, cebulica dwulistna, pióropusznik strusi, podkolan biały, wawrzynek wilczęłyko, kruszczyk szerokolistny, obrazki alpejskie i centuria pospolita. Spośród mszaków objętych ochroną częściową wykazano następujące gatunki: rokićnik pospolity, widłoząb miotlasty, gajnik lśniący i płonnik pospolity. Spośród cennych gatunków grzybów stwierdzono występowanie stanowisk sopłówki jodłowej (ochrona częściowa) i borowika szatańskiego (ochrona ścisła). W buforze badawczym występują następujące gatunki porostów objęte ochroną częściową: brodacza kępkowa, pustulka rurkowata, żółtlica chropowata i przylepnik złotawy. Wykazano tu również obecność objętych

ochroną ścisłą biedronecznika Jeckera i biedronecznika zmiennego, oraz wpisanych na Czerwoną listę roślin i grzybów Polski z kategorią NT mąkli tarniowej i literaka właściwego.

W wyniku przeprowadzonych badań terenowych w obrębie planowanej inwestycji zidentyfikowano 8 chronionych gatunków owadów (czerwończyk nieparek, paż żeglarz, trzmiel kamiennik, trzmiel rudy, trzmiel ziemny, biegacz skórzasty, biegacz gładki, modliszka zwyczajna) oraz jeden chroniony gatunek mięczaka (ślimak winniczek). Większość z ww. gatunków owadów, tj. czerwończyk nieparek, paż żeglarz, oraz trzmiele kamiennik, rudy i ziemny, związane były ze środowiskiem półnaturalnych łąk i nieużytków rolnych, gdzie dzięki ingerencji człowieka wytworzyły się sprzyjające warunki do bytowania, rozrodu bądź żerowania tych owadów.

Na wszystkich ośmiu analizowanych stanowiskach zlokalizowanych na ciekach stwierdzono występowanie ryb i minogów, które zaklasyfikowano do 19 gatunków. Spośród nich, 7 gatunków jest chronionych prawem krajowym (ochrona ścisła lub częściowa) i wspólnotowym (Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej flory i fauny): śliż, brzanka, piekielnica, różanka, kielb Kesslera, koza złotawa i minóg strumieniowy.

W wyniku przeprowadzonych obserwacji herpetologicznych w okresie badań potwierdzono występowanie i wykazano obecność siedlisk rozrodczych następujących grup i gatunków płazów: żaby z grupy zielonych *Pelophylax esculentus* complex, ropucha szara, ropucha zielona, żaba trawna, kumak górski oraz rzekotka drzewna. W przypadku gadów wykazano obecność 2 gatunków – jaszczurki zwinki (w tym osobników jaszczurek nieoznaczonych do gatunku) oraz zaskrońca.

W trakcie przeprowadzonych obserwacji ornitologicznych wykazano obecność grup lęgowych gatunków ptaków w rejonie całego badanego terenu. Obserwacje ornitofauny dotyczyły głównie gatunków związanych ekologicznie ze strefami zadrzewień i parków podmiejskich, terenów leśnych, dolin rzecznych i zbiorników wodnych oraz, w mniejszym stopniu, terenów upraw. Przeprowadzone badania ornitologiczne na obszarze przedsięwzięcia wskazują znaczącą dominację w grupie cennych gatunków taksonów związanych z siedliskami wodnymi (zbiorników wodnych, dolin rzecznych). Podczas badań terenowych wykazano obecność gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt (ślepowron - kat. LC) oraz innych, cennych w skali regionu i kraju gatunków ptaków. Stwierdzano gatunki z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej (gąsiorek, bocian biały, rybitwa rzeczna, rybitwa białowąsa, bączek, samotnik, trzmielojad, dzięcioł zielonosiwy). Poza strefą badań terenowych, lecz w jej sąsiedztwie (obszar Natura 2000 Goleś PLH180031) istnieje również strefa ochrony całorocznej wokół gniazda bociana czarnego. Najliczniejszą grupą gatunków ptaków były wróblowe (Passeriformes), związane praktycznie ze wszystkimi rodzajami siedlisk występujących na obszarze badań. Wskazuje się przy tym na podwyższoną różnorodność gatunkową tego rzędu w rejonie dolin rzecznych, zadrzewień lęgowych oraz parków podmiejskich. Na terenie badań wykazano również gatunki ptaków cechujące się kolonialną strategią rozrodu (brzegówka, gawron).

Na podstawie przeprowadzonych badań ssaków wykazano obecność zarówno gatunków chronionych, jak i łownych. Z uwagi na obecność dolin rzeki Wisłoki i rzeki Ropy, strefy dolin tych rzek określa się w całości, jako siedliska dla bobra europejskiego. Bóbr europejski wraz z notowaną na terenie badań wydrą europejską oraz nockiem dużym należą do gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Na terenie badań stwierdzano ponadto następujące chronione gatunki ssaków naziemnych: kret europejski, karczownik ziemnowodny, ryjówka aksamitna, badylarka oraz stanowiska i martwe osobniki jeża *Erinaceus* oraz wiewiórki pospolitej. Dodatkowo notowano ślady żerowania, nory oraz tropy i odchody gatunków łownych: sarny, lisa, kuny *Martes*, jelenia szlachetnego, borsuka oraz dzika. W rejonie doliny Wisłoki wskazuje się na potencjalnie znacznie liczniejsze występowanie ryjówek (aksamitnej i malutkiej). W rejonie obszaru przedsięwzięcia nie stwierdzono śladów aktywności wilka oraz innych, rzadkich i cennych drapieżników. Obserwacje chiropterologiczne wykazały obecność kolonii rozrodczej nocka dużego (kościół w Kołaczycach) liczącą 200-300 osobników. Stwierdzono również borowca wielkiego, karlika większego, karlika malutkiego, karlika drobnego, mroczka późnego oraz grupę gatunków -

nocek wąsatek/nocek Brandta. Na podstawie uzyskanych wyników inwentaryzacyjnych chiropterofauny wytypowano 14 tras przelotów nietoperzy, gdzie stwierdzono ich największą aktywność oraz gdzie prawdopodobnie będą one wykorzystywały te obszary do dobowych przelotów. Wytypowane trasy stanowią swoiste „łączniki” pomiędzy ważnymi dla tej grupy kręgowców siedliskami.

W przedłożonym Raporcie dokonano identyfikacji występujących na ocenianym terenie korytarzy ekologicznych – krajowych (główne), regionalnych i lokalnych. Trasa planowanej inwestycji przecina na znacznych odcinkach główny korytarz ekologiczny – Korytarz Południowy (KPd-5B – Dolina Wisły – Pogórze Ciężkowickie, GKPd-8 – Pogórze Ciężkowickie, GKPd-8 – Pogórze Strzyżowskie). Wyróżniono 4 korytarze regionalne (R1-4) związane z obecnością rzeki Wisłoki i jej dopływów (rzeki: Dulcza, Kamienica, Ropa), terenów leśnych i otwartych, oraz terenów podmokłych i kompleksów stawów. Korytarze regionalne pokrywają się z korytarzami krajowymi i w większości występują w rejonie całego buforu badań poza obszarami objętymi zabudową miast i wsi. Wytypowane korytarze lokalne (57 korytarzy lokalnych) związane są z otoczeniem kompleksów leśnych, zbiorników wodnych, niewielkich cieków – miejsc lokalnych przemieszczeń i dyspersji fauny w poszukiwaniu żerowisk, siedlisk rozrodu, noclegowisk. W większości korytarze lokalne pokrywają się z ww. korytarzami regionalnymi i głównymi, występują w rejonie całego buforu badań poza obszarami objętymi zabudową miast i wsi. Z ww. 57 korytarzy lokalnych trzy (L55-57) znajdują się w sąsiedztwie analizowanych wariantów, pozostałe w różnym stopniu kolidują z nimi. W przypadku kilku lokalnych korytarzy (L4, L5, L34, L35, L42) stwierdzono, iż obecnie utraciły swoją funkcjonalność.

W oparciu o uzyskane wyniki poszczególnych kontroli terenowych oraz zgromadzone dostępne dane literaturowe, przeprowadzono waloryzację przyrodniczą terenu w zasięgu możliwego oddziaływania przedsięwzięcia, w wyniku której stwierdzono, iż teren objęty wnioskiem charakteryzuje się zróżnicowaną wartością biologiczną. Na badanym obszarze wytypowano 7 obszarów najcenniejszych przyrodniczo: obszar Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052 (chronione siedliska przyrodnicze, głównie związane z siedliskami łągowymi i łakami, korytarze ekologicznych fauny i flory), obszar Natura 2000 Goleśz PLH180031 i rezerwat przyrody Goleśz (chronione siedliska przyrodnicze związane głównie z obszarami leśnymi i obiektami geologicznymi, korytarze ekologiczne dla fauny), fragment kompleksu Lasu Warzyckiego (siedliska przyrodnicze związane z obszarami leśnymi, siedliska ptaków), okolice skansenu archeologicznego „Karpacza Troja” (siedliska przyrodnicze związane z obszarami leśnymi, zwłaszcza dobrze wykształcone grądy i łągi nad rzeką Ropą, starorzecze Wisłoki - siedlisko płazów i bobra europejskiego), kompleks stawów w rejonie Machowej (siedlisko łąkowe cennych w skali regionu gatunków ptaków, dodatkowo siedlisko płazów i bobra europejskiego), kompleks stawów w rejonie Brzostka (siedlisko łąkowe cennych w skali regionu gatunków ptaków, miejsca potencjalnych noclegowisk ślepowrona, dodatkowo siedlisko płazów i bobra europejskiego) i kościół w Kołaczycach (cenna kolonia nocka dużego, prawdopodobnie licząca do 200-300 os.). Poza ww. wytypowanymi obszarami, na ocenianym terenie dominują gatunki i siedliska pospolite, szeroko rozpowszechnione w kraju i niezagrożone (głównie związane z siedliskami rolnymi oraz terenami zabudowanymi).

W przedłożonych dokumentach dokonano również waloryzacji krajobrazowej terenu przedsięwzięcia. Analizowane warianty przechodzą głównie przez tereny rolne zabudowy wiejskiej (ok. 80%). Na odcinkach prowadzonych po istniejącym śladzie DK73 otoczenie stanowi zabudowa mieszkaniowa oraz tereny rolnicze o układzie pól prostopadłym do przebiegu drogi. Są to obszary o względnie mniejszych walorach krajobrazowych. Najwyższymi walorami krajobrazowymi z uwagi na komponent użytkowania terenu charakteryzują się obszary położone w sąsiedztwie lub na przecięciu doliny rzek Wisłoki, Ropy oraz pozostałych cieków – zazwyczaj są to obszary o dużym zróżnicowaniu i bogactwie botanicznym. Do cennych obszarów należą również kompleksy leśne – przede wszystkim pogórzeński masyw Wzgórz Warzyckich zlokalizowany na północ od Jasła (przecinany przez warianty W3a i W3b na odc. II oraz wariant W4 na odc. III).

W przedłożonym Raporcie dokonano identyfikacji i oceny możliwych oddziaływań przedmiotowej inwestycji (na każdym etapie jej realizacji) na poszczególne elementy

środowiska przyrodniczego (w tym również na korytarze ekologiczne i chroniony krajobraz) oraz na powierzchniowe formy ochrony przyrody. W przeprowadzonej ocenie oddziaływania uwzględniono również aspekt możliwego oddziaływania skumulowanego.

Przeprowadzona w Raporcie analiza możliwego wpływu planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym na gatunki chronione, powierzchniowe formy ochrony przyrody, korytarze ekologiczne i krajobraz, wskazuje, iż przedmiotowa inwestycja, w wariantach preferowanych na poszczególnych odcinkach, z uwagi na zaproponowane w Raporcie środki minimalizujące oraz określone w niniejszym postanowieniu warunki jej realizacji, nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na środowisko przyrodnicze oraz na obszary wchodzące w skład sieci obszarów Natura 2000.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego spowoduje uszczuplenie cennych siedlisk przyrodniczych w granicach obszarów Natura 2000 i poza nimi. Na odc. I przebieg wszystkich wariantów koliduje z płatami siedlisk przyrodniczych (6510, 91E0) – od ok. 0,12 ha (W1) do ok. 0,41 ha (W2a). W przypadku wariantu preferowanego (W2a) kolizja będzie dotyczyła ok. 0,26 ha siedliska 91E0 i ok. 0,15 ha siedliska 6510. Również na odc. II wszystkie analizowane warianty będą kolidowały z płatami siedlisk przyrodniczych (6510, 91E0, 9110, 9170) – od ok. 1,74 ha (W2) do ok. 7,08 ha (W3b). W przypadku wariantu preferowanego (W1b) kolizja będzie dotyczyła powierzchni ok. 3,65 ha siedlisk przyrodniczych, w tym ok.: 2,37 ha 6510, 1,23 ha 91E0 i 0,05 ha 9110. Kolizja z płatami siedlisk przyrodniczych (3150, 6210, 6430, 6510, 9110, 9170, 91E0) na odc. III w przypadku analizowanych wariantów wyniesie od ok. 1,15 ha (W3) do 11,49 ha (W4). W przypadku wariantu preferowanego na tym odcinku (W2a) kolizja wyniesie ok. 3,64 ha, w tym ok.: 1,83 ha 91E0, 0,93 ha 9170, 0,76 ha 6510 i 0,12 ha 3150.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie również ingerowało w stanowiska chronionych gatunków roślin, przy czym jej zakres jest zróżnicowany w zależności od rozpatrywanego odcinka i analizowanych wariantów. W przypadku wariantów preferowanych na odc. I (W2a) nie stwierdzono kolizji ze stanowiskami chronionych gatunków roślin, na odc. II (W1b) dojdzie do kolizji ze stanowiskami czosnku niedźwiedziego (uszczuplenie ok. 5 745 m², gdzie łączna powierzchnia stanowisk tego gatunku wynosi ok. 167 224 m²), a na odc. III (W2a) inwestycja będzie kolidowała ze stanowiskami czosnku niedźwiedziego (uszczuplenie ok. 44 140 m², gdzie łączna powierzchnia stanowisk tego gatunku wynosi ok. 285 490 m²) i pierwiosnka wyniosłego (uszczuplenie ok. 7 490 m², gdzie łączna powierzchnia stanowisk tego gatunku wynosi ok. 50 675 m²).

Na odc. I w wariantach W1 nie przewiduje się strat na żadnym stwierdzonym stanowisku cenniejszych gatunków chronionych bezkręgowców, w pozostałych wariantach (W2, W2a) możliwe jest zniszczenie fragmentu siedliska bytowania i rozrodu czerwńczyka nieparka, przy czym wariant preferowany W2a w większym stopniu ingeruje w stwierdzone stanowisko tego gatunku motyla. Na odc. II najmniej korzystne są warianty W3a i W3b, gdyż dodatkowo w trakcie realizacji prac w tych wariantach może dojść do przypadkowego uśmiercania chronionych owadów z rodzaju *Carabus*. Ponadto, na wszystkich zaproponowanych wariantach dojdzie do niewielkiej ingerencji w jedno stwierdzone stanowisko czerwńczyka nieparka, nie mające jednak większego znaczenia dla ogółu populacji na tym stanowisku. Na ostatnim odcinku (III) całkowicie bezkolizyjny okazuje się wariant W3, który omija stwierdzone stanowiska czerwńczyka nieparka, modliszki zwyczajnej i chrząszczy z rodzaju *Carabus*. Najmniej korzystnie wypada natomiast wariant preferowany W2a ingerujący w stanowiska czerwńczyka nieparka i modliszki zwyczajnej.

W przypadku herpetofauny na odc. I przebieg wszystkich wariantów jest porównywalny, jeśli chodzi o ingerencję (niską) w stwierdzone i potencjalne siedliska płazów i brak znaczącego wpływu na siedliska gadów. Na odc. II mniej korzystne wydają się być warianty W1 i W1b, natomiast pozostałe warianty nie wpływają negatywnie na zachowanie siedlisk płazów i gadów (poza możliwością niewielkiej, lecz łatwej do zminimalizowania ingerencji wariantu W3b). Na odc. III całkowicie bezkolizyjne okazują się być warianty W3 i W4. Ingerencja wariantów W1, W2 i W2a w powierzchnię siedlisk płazów kształtuje się na porównywalnym poziomie (ok. 7% całości powierzchni siedlisk płazów). Na tym odcinku dochodzi do nieznacznej ingerencji wariantów w stanowiska gadów.

Na odc. I przebieg wszystkich wariantów jest porównywalny, jeśli chodzi o ingerencję (niską) w stwierdzone siedliska ptaków (oddziaływanie to dotyczyć będzie jednego gatunku - bociana białego). Podobnie, na odc. II, ingerencja wariantów jest zbliżona i niska. Nieco większa ingerencja w stanowiska ornitofauny dotyczy (alternatywnych) wariantów W2, W3, W3a i W3b. Biorąc pod uwagę możliwość gniazdowania ptaków w rejonie zbiorników wodnych, w różnych lokalizacjach zbiornika (w różnych latach), wydaje się również, że wariant W1 może być mało korzystny w przypadku konieczności ograniczenia powierzchni zbiorników wodnych i przekształcenia strefy w bliskim sąsiedztwie terenów wodno-błotnych. Oddziaływanie wariantów na odc. II dotyczy głównie dwóch gatunków – gąsiorka i dzięcioła zielonego. Oba gatunki zarówno w obszarze badań jak i na południu kraju są powszechnie występujące w rejonie zadrzewień łęgowych większych dolin rzecznych (dzięcioł zielony) oraz krajobrazu rolniczego (gąsiorek). Ograniczenie powierzchni siedlisk w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie przyczyni się do zmniejszenia populacji tych gatunków z uwagi na dostępność odpowiednich nisz ekologicznych dla tych gatunków w sąsiedztwie terenu przedsięwzięcia. Na ostatnim odcinku (III) wszystkie warianty wobec gatunków rzadkich, cennych i kluczowych są całkowicie bezkolizyjne.

Na odc. I przebieg wszystkich wariantów jest bezkolizyjny, jeśli chodzi o przekraczanie siedlisk rozrodu ssaków. W analizie przyjęto, że przekroczenie przez warianty doliny rzeki Wisłoka (obecnie most na DK73) odbędzie się całkowicie bezkolizyjnie dla fauny otoczenia rzeki. W miejscu przekraczania przez wariant W2 rzeki Dulczy nie wykazano obecności stanowisk rozrodu gatunków chronionych ssaków (możliwe czasowe ograniczenie funkcjonalności korytarza ekologicznego i migracyjnego wzdłuż rzeki). Na kolejnym (II) odcinku następuje największe sumaryczne natężenie wpływu na powierzchnie siedlisk ssaków. Warianty W1, W1a, W1b oraz W2 odznaczają się najwyższym stopniem ingerencji, zdecydowanie mniejszy wpływ wykazują pozostałe warianty. Ingerencji poddane zostaną w przewadze siedliska bobra europejskiego. Jako, że gatunek ten jest szeroko rozpowszechniony w całym kraju nie przewiduje się znaczącego uszczuplenia liczebności populacji gatunku. Na ostatnim (III) odcinku największym wpływem na siedliska ssaków odznaczają się warianty skierowane na południe (W1, W2, W2a). Tutaj też następuje zwiększenie powierzchni dolin rzecznych. Praktycznie minimalnym wpływem na siedliska ssaków odznaczają się warianty W3 i W4, choć te przekraczają nieco więcej tras migracyjnych zwierząt.

Autorzy Raportu podkreślają, iż powyższe kolizje będą (w przypadku wariantów preferowanych) dotyczyły gatunków zwierząt i roślin powszechnie występujących, licznych w rozpatrywanym terenie, a uszczuplenia ich stanowisk nie powinny w sposób znacząco negatywny wpłynąć na stan zachowania ich populacji. W Raporcie zaproponowano szereg działań ochronnych (zasady lokalizacji zapleczy budowy, ogrodzenia ochronne, okresy ochronne, nadzór przyrodniczy itp.) mających na celu ograniczenie rozmiaru ingerencji w stanowiska chronionych gatunków.

W zasięgu możliwego oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się następujące obszary Natura 2000 (warianty preferowane): Wisłoka z dopływami PLH180052 - obszar kilkakrotnie przecinany przez rozbudowywaną drogę krajową, Goleś PLH180031 – w minimalnej odległości ok. 45 m od rozbudowywanej drogi (przy czym sąsiadujący z chronionym obszarem odcinek drogi krajowej dotyczy jej istniejącego odcinka), Las Nieglówicki PLH180040 – ok. 1,1 km, Łąki nad Młynówką PLH180041 – ok. 1,1 km, Liwocz PLH180046 – ok. 2,2 km i Dolna Wisłoka z dopływami PLH180053 – ok. 3,4 km. Inne obszary wchodzące w skład sieci Natura 2000 położone są w znacznym oddaleniu (ponad 5 km).

Realizacja planowanego zadania będzie się wiązała z bezpośrednią ingerencją jedynie w obszar Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052. Zgodnie z przedłożonymi dokumentami, przedmiotowa inwestycja w wariantach preferowanych będzie wiązała się z bezpośrednią ingerencją w następujące chronione w tym obszarze siedliska przyrodnicze: 91E0 (odc. II: wariant W1 – ok. 1,28 ha, W1a – ok. 1,29 ha, W1b – ok. 1,19 ha, pozostałe warianty brak kolizji; odc. III: W1 – ok. 2,78 ha, W2 – ok. 1,97 ha, W2a – ok. 1,30 ha, pozostałe warianty brak kolizji), 9170 (odc. III: W1 – ok. 0,50 ha, W2 – ok. 0,95 ha, W2a – ok. 0,93 ha,

pozostałe warianty brak kolizji), 3150 (odc. III: W1 – ok. 0,13 ha, W2 – ok. 0,34 ha, W2a – ok. 0,12 ha, pozostałe warianty brak kolizji) i 6430 (odc. III: W2 – ok. 0,08 ha). W przypadku wariantów preferowanych kolizja z siedliskami przyrodniczymi chronionymi w obszarze Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052 wyniesie.: ok. 2,49 ha w przypadku siedliska 91E0, co stanowi ok. 0,82% zasobów siedliska w obszarze, ok. 0,93 ha - siedliska 9170 (ok. 0,73%) i ok. 0,12 ha – siedliska 3150 (ok. 5,85%). W przypadku siedliska 3150 Autorzy Raportu wskazują, iż z uwagi na zaproponowane przekroczenie starorzecza Ropy (mosty o szerokim świetle) nie dojdzie do bezpośredniej ingerencji (zaboru) w to siedlisko.

W przedłożonym Raporcie i w jego kolejnych uzupełnieniach, dokonano szczegółowej analizy możliwego wpływu przedmiotowej inwestycji drogowej na poszczególne przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052, jego integralność oraz na spójność sieci obszarów Natura 2000. W dokonanej ocenie wzięto pod uwagę takie elementy jak: wartość siedliska przyrodniczego/gatunku i jego stan ochrony w obszarze Natura 2000; wielkość powierzchni siedliska przyrodniczego/zasobów gatunku, które mogą być utracone lub zmienione w wyniku realizacji przedsięwzięcia; stan zachowania struktury i funkcji siedliska przyrodniczego na powierzchni, która może być utracona lub zmieniona w wyniku realizacji przedsięwzięcia; wielkość i znaczenie powierzchni siedliska gatunku, która może być utracona lub zmieniona w wyniku realizacji przedsięwzięcia; trwałość zmian, które przedsięwzięcie spowoduje w siedliskach przyrodniczych i siedliskach gatunków; wpływ na łączność między różnymi fragmentami przestrzeni wykorzystywanej przez gatunek; znaczenie obszaru Natura 2000 dla ochrony siedliska przyrodniczego/gatunku; ogólny stan ochrony i trendy zasobów danego gatunku/siedliska przyrodniczego w kraju; zdolność gatunku do regeneracji/odbudowy populacji. Autorzy Raportu wskazują, iż planowana rozbudowa drogi krajowej w wariantach preferowanych (odc. I – W2a, odc. II – W1b, odc. III – W2a) nie będzie w sposób znacząco negatywny oddziaływać na żaden przedmiot ochrony ww. Natura 2000, jak również na jego integralność i spójność sieci.

W zasięgu możliwego oddziaływania (bezpośredniego i pośredniego) przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania następujących chronionych w tym obszarze Natura 2000 siedlisk przyrodniczych: żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) (9130), jaworzyny i lasy klonowo-lipowe na stokach i zboczach (*Tilio platyphyllis-Acerion pseudoplatani*) (9180), łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) (91F0), brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z *Littorelletea*, *Isoëto Nanojuncetea* (3130), pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220), zarośla wrześni na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część - z przewagą wrześni) (3230), zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wierzby) (3240), zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubri* p.p. i *Bidention* p.p. (3270), górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (*Nardion* – płaty bogate florystycznie) (6230), zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*) (6410), niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) (6510) i kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*) (9110).

Autorzy Raportu podkreślają, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie ingerować w koryta rzeczne poza krótkimi odcinkami niezbędnych umocnień stanowiącymi łącznie <0,01% długości linii brzegowej rzek w obszarze Natura 2000. Na tych krótkich odcinkach (jeżeli będzie taka konieczność) planowane są umocnienia z materiałów pochodzenia naturalnego: kamień, żwir, otoczaki, tłuczeń, piasek, faszyna, drewno, rośliny szuwarowe, darnina, trawy, krzewy, drzewa. Nie pogorszą one możliwości tworzenia się, trwania i naturalnej ewolucji siedlisk przyrodniczych związanych z korytami rzecznyymi (w tym 3130, 3220, 3230, 3240 i 3270).

W przypadku siedliska przyrodniczego ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) (6430), którego 2 płaty sąsiadują z trasą planowanej rozbudowy drogi krajowej na odc. II (przy przeprawie mostowej na rzece Wisłoce) i odc. III (przy rzece Ropie), autorzy Raportu wskazują, iż dokonane na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zmiany w projekcie wykluczają bezpośrednią ingerencję (zajęcie) w te płaty. Ponadto podczas budowy drogi będą one odgródzone od

obszaru prowadzonych prac. Nie przewiduje się również oddziaływań pośrednich i wtórnych, co związane jest z brakiem zmian warunków abiotycznych i biocenotycznych związanych z drogą.

Przedsięwzięcie będzie natomiast ingerować w następujące chronione siedliska przyrodnicze:

- Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (9170) - siedlisko jest przewidziane do rozcięcia i fragmentacji przez planowaną drogę w dwóch płatach o łącznej pow. ok. 0,93 ha. Przedsięwzięcie będzie wpływać bezpośrednio i pośrednio, a także wtórnie głównie na większy północny płat siedliska (wpływ na mniejszy południowy płat uznano za bardzo mało znaczący z uwagi na miejsce i obszar zajęcia). Nastąpi zniszczenie większości płata północnego oraz możliwa jest nieznaczna dalsza degeneracja pozostałych jego fragmentów związana z efektem ekotonowym. Ze względu na znaczną degenerację siedliska obecnie, niewielkie powierzchnie płatów, niekorzystny wydłużony ich kształt, ich izolację przestrzenną i znaczącą degenerację przekształcenie w obrębie tego siedliska nie będzie mieć znamion znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz spójność i integralność sieci w odniesieniu do typu siedliska;
- Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe (91E0): siedlisko jest przewidziane do rozcięcia i fragmentacji przez planowaną drogę na odc. II (1 płat) i III (kilka płatów) na łącznej pow. ok. 2,49 ha. Przedsięwzięcie będzie wpływać bezpośrednio i pośrednio na zróżnicowane pod względem stanu płaty siedliska przy przekraczaniu obiektami mostowymi rzek i sporadycznie w innych przypadkach (zniszczenia siedlisk łęgowych przy starorzeczach Ropy na odc. III). Nastąpi trwałe zniszczenie części płatów siedliska przy nasypach prowadzonych na mosty. Zdaniem Autorów Raportu, pod mostami nastąpi częściowa odbudowa siedliska, a zniszczenie w większości silnie zdegenerowanych płatów siedliska do łącznego udziału ok. 0,82% nie będzie mieć znamion znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz spójność i integralność sieci w odniesieniu do typu siedliska. Jakość siedlisk w strefach zajęcia w większości płatów jest obniżona w stosunku do wzorca ze względu na młody wiek, synantropizację, gatunki obce i inwazyjne. Oddziaływanie związane z fragmentacją i degeneracją niewielkich fragmentów łęgów odciętych od głównych obszarów występowania oceniane jest jako niewielkie. Na większości odcinków łęgi występujące wzdłuż przekraczanych przeprawami mostowymi koryt rzek rozcinane są poprzecznie i płaty po obu stronach przepraw mostowych są duże. Zachowanie łączności przestrzennej jest możliwe i bardzo prawdopodobne na skutek sukcesji ekologicznej pod mostami;
- Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* (3150): jeden płat tego siedliska o pow. ok. 0,12 ha jest przewidziane do rozcięcia i fragmentacji przez planowaną drogę na odc. III. Starorzecze rzeki Ropy planuje się przekroczyć w wariantcie preferowanym przeprawą mostową z zachowaniem jego struktury ekologicznej. Nie przewiduje się znaczącej zmiany warunków świetlnych, wilgotnościowych i innych mogących skutkować znacznym pogorszeniem dobrego obecnie stanu siedliska. Droga nie ograniczy łączności przestrzennej i zasilania wodą starorzeczy. Przy przyjętej technologii robót uniemożliwiającej obniżenie poziomu wód gruntowych nie wystąpią pośrednie lub wtórne efekty tych prac dla warunków wodnych w siedlisku. Autorzy Raportu wskazują, iż planowane przedsięwzięcie w wariantcie preferowanym nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska 3150 jako przedmiot ochrony ostoi.

Planowana rozbudowa drogi krajowej (w preferowanych wariantach) nie będzie ingerowała w sposób bezpośredni i pośredni w znajdujące się w granicach obszaru Natura 2000 stanowiska motyli - modraszka nausitous (6179) i modraszka telejus (6177). W przypadku czerwończyka nieparka (1060), gatunek ten był stwierdzany w pobliżu granic obszaru Natura 2000 i na jednym stanowisku w jego granicach w liczbie 10 osobników. Nie przewiduje się jednak zniszczenia populacji i zmniejszenia siedliska jakim są nieużytki.

Przedsięwzięcie będzie ingerowało w koryto rzeki Wisłoki i jej dopływów, stanowiące siedliska głowacza białopłetwego (1163), minoga strumieniowego (1096), łososia (1106) i brzanki (5264). Mając jednak na uwadze charakter, lokalizację i czas trwania prac budowlanych prowadzonych w granicach obszaru Natura 2000 oraz zaproponowane działania minimalizujące (w tym nadzór przyrodniczy, okresy ochronne) uznaje się, iż powyższe oddziaływania nie będą miały charakteru znaczącego, będą krótkotrwałe i przemijające. Autorzy Raportu podkreślają, iż planowana inwestycja drogowa nie będzie ingerować w koryta rzeczne poza krótkimi odcinkami niezbędnych umocnień, stanowiącymi łącznie <0,01% długości linii brzegowej rzek w ostoi. Na tych krótkich odcinkach (jeżeli będzie taka konieczność) planowane są umocnienia z materiałów pochodzenia naturalnego: kamień, żwir, otoczaki, tłuczeń, piasek, faszyna, drewno, rośliny szuwarowe, darnina, trawy, krzewy, drzewa. Nie pogorszą one możliwości tworzenia się, trwania i naturalnej ewolucji siedlisk ww. gatunków. Nie będą stanowiły przeszkód przestrzennych (brak przegród koryta) w spójności siedlisk w ostoi i między obszarami Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na zmiany chemizmu wody. Z tych względów nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na możliwość pogarszania warunków tworzenia siedlisk ww. gatunków oraz ograniczenia łączności przestrzennej i spójności sieci Natura 2000.

W przedłożonym Raporcie dokonano również analizy wpływu planowanej rozbudowy drogi krajowej na tymczasowe cele ochrony opracowane dla poszczególnych przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000. Przeprowadzona analiza wskazuje, iż inwestycja nie będzie zagrażała ww. celom ochrony. Zachowana zostanie stabilna powierzchnia poszczególnych siedlisk przyrodniczych, jak również zachowana zostanie ich struktura i funkcja. W przypadku chronionych gatunków zwierząt zostaną zachowane cele ochrony związane z wielkością ich populacji i jakością siedliska.

Mając na uwadze powyższe, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie oddziaływała w sposób znacząco negatywny na poszczególne przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wisłoka z dopływami PLH180052, na jego integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000. Opracowane tymczasowe cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000 nie będą zagrożone na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej.

W przypadku pozostałych obszarów Natura 2000 położonych w odległości do 5 km (Golesz PLH180031, Las Niegłowicki PLH180040, Łąki nad Młynówką PLH180041, Liwocz PLH180046, Dolna Wisłoka z dopływami PLH180053) przeprowadzona ocena oddziaływania nie wykazała (przede wszystkim z uwagi na zakres przedsięwzięcia, zasięg możliwych oddziaływań z nim związanych i położenie w stosunku do obszarów Natura 2000) możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na ich przedmioty ochrony, integralność tych obszarów oraz spójność sieci. Żaden z elementów przedsięwzięcia nie zagraża celom ochrony poszczególnych ostoi w sposób pośredni, wtórny lub skumulowany, a także nie stoi w sprzeczności z przyjętymi dla nich działaniami ochronnymi zarówno w fazie budowy, jak i funkcjonowania oraz likwidacji. Należy podkreślić, iż przypadku najbliższej położonego obszaru Golesz PLH180031 planowana inwestycja obejmuje istniejący odcinek drogi krajowej, ponadto ostoja i najbliższy płat siedliska chronionego 9170 położona jest w odległości ok. 45 m od najbliższego wariantu przedsięwzięcia obejmującego przebudowę w tym miejscu istniejącej drogi. Między chronionym siedliskiem i pasem drogowym występuje zwarty obszar drzewostanu niechronionego, ale o podobnej strukturze, co chronione siedlisko. Las ten stanowi swoistego rodzaju bufor chroniący siedlisko przed pośrednim oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. Na dalszym przebiegu istniejącej drogi krajowej odległości od siedlisk przyrodniczych chronionych w ostoi wzrastają, a między drogą i tymi leśnymi siedliskami występuje pasmo zabudowy i/lub gruntów ornych.

Realizacja planowanej inwestycji nie powinna również w sposób istotnie negatywny oddziaływać na przecinane przez nią korytarze ekologiczne o randze lokalnej, regionalnej i krajowej. Dla zachowania funkcjonalności ww. korytarzy zaprojektowano w ciągu inwestycji

drogowej szereg przejść dolnych dla dużych, średnich i małych zwierząt. Dla każdego obiektu celem zapewnienia funkcjonalności zastosowano szereg rozwiązań m.in. zaprojektowano ekrany przeciwośnieniowe, zabezpieczenia dedykowane nietoperzom, roślinność naprowadzającą oraz elementy stwarzające mikrosiedliska jak karpy, głazy, kłody.

Planowane przedsięwzięcie będzie elementem częściowo nowym w krajobrazie. Autorzy Raportu wskazują jednak, iż projektowana inwestycja drogowa dzięki należytemu skomponowaniu jej poszczególnych elementów i powiązaniu w harmonijną całość zapewni minimalizację oddziaływania na walory krajobrazowe terenu. Ukształtowanie wysokościowe zapewni wpisanie drogi w istniejący układ terenu. Przewiduje się wkomponowanie obiektu w otaczający teren przy użyciu odpowiedniej kolorystyki elementów drogowych oraz stosowania zieleni (w tym o funkcji krajobrazowej) w pasie drogowym. Nadto planuje się pozostawienie w maksymalnym zakresie istniejących zadrzewień i zieleni. Rozwiązania te służą minimalizacji oddziaływań na walory krajobrazowe i pozostawienia w obecnym kształcie głównych osi widokowych na cenne przyrodniczo i krajobrazowo elementy otaczające przedsięwzięcie, do których należą przede wszystkim tereny leśne i zadrzewione w przebiegu przedmiotowego odcinka drogi.

W Raporcie przedstawiono szereg działań minimalizujących możliwy negatywny wpływ przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, powierzchniowe formy ochrony przyrody i korytarze ekologiczne. Zagadnienia te zostały w dokumencie szczegółowo omówione wraz z analizą ich skuteczności.

W ramach inwestycji zostaną wykonane nasadzenia zieleni mające na celu przywrócenie względnej równowagi przyrodniczej, która została zaburzona poprzez realizację planowanego przedsięwzięcia. Nasadzenia będą służyły odbudowie powiązań ekologicznych oraz tworzenia korytarzy ekologicznych jak również do poprawy estetyki drogi i wzbogacenia krajobrazu w zieleni.

Przebieg rozbudowywanej drogi krajowej zaplanowany jest z maksymalnym zachowaniem wielkości terenów zalewowych (budowa drogi nie zmniejszy znacząco terenów zalewowych). Zaprojektowane mosty i przepusty umożliwią występowanie wód wezbraniowych również na terenach za wałami (zachowane zostanie zasilanie cennych przyrodniczo starorzeczy, łęgów i innych terenów podmokłych na odc. III przy korytach Wisłoki i Ropy).

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

W Raporcie przeanalizowano inwestycje istniejące i realizowane, z którymi może dojść do kumulacji oddziaływań z przedmiotowym przedsięwzięciem. Z uwagi na odległość nie dojdzie do kumulacji oddziaływań z drogą wojewódzką nr 992 Jasło – Granica Państwa na odc. pomiędzy DK28 a DK73, ani z rewitalizowaną linią kolejową nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz.

Do ewentualnych krótkotrwałych i odwracalnych oddziaływań skumulowanych może dojść w czasie realizacji prac budowlanych związanych z realizacją wałów cofkowych na potokach Dębówka, Gogołówka oraz Stony, które realizowane mają być przez PGW-Wody Polskie oraz Urząd Miasta i Gminy Brzostek i stanowić będą niejako dopełnienie obwałowań rzeki Wisłoki, które stanowić będzie na dwóch odcinkach, korpus drogowy drogi DK73.

Oddziaływanie skumulowane długoterminowe z tymi inwestycjami zapewni zwiększenie powierzchni obszaru chronionego przed wodami powodziowymi.

W odległości ok. 30 km od przedmiotowego przedsięwzięcia planowana jest budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku od Rzeszowa do granicy ze Słowacją. Przewiduje się, że oddanie do użytku drogi S19 (planowane na rok 2030) spowoduje, że na przedmiotowym odcinku DK73 odnotowywany zostanie nieznaczny wzrost ruchu we wszystkich kategoriach pojazdów. Założenia te zostały uwzględnione w prognozie ruchu, na której oparto wyliczenia w zakresie hałasu, powietrza, ścieków.

W obszarze realizacji inwestycji oraz jej sąsiedztwie zlokalizowane są obiekty i obszary zabytkowe, obiekty dziedzictwa kulturowego. W liniach rozgraniczających przedsięwzięcia na trasie odc. I i III nie występują zabytki, na odc. I zlokalizowane jest jedno stanowisko archeologiczne. W liniach rozgraniczających odc. II znajdują się: zabytkowa kapliczka Matki Boskiej (Podzamcze), zabytkowy układ urbanistyczny miasta Brzostek i jedno stanowisko archeologiczne.

Podczas budowy może wystąpić wpływ na zabytki archeologiczne. Zgodnie z Raportem w celu ochrony zabytków:

- zapewniony zostanie stały nadzór archeologiczny podczas robót ziemnych,
- przed realizacją robót ziemnych i budowlanych w liniach rozgraniczających przeprowadzone zostaną archeologiczne badania powierzchniowe i sondażowe, celem aktualizacji zasięgu istniejących stanowisk archeologicznych oraz występowania nowych stanowisk archeologicznych; na ich podstawie przeprowadzone zostaną wykopaliskowe prace ratownicze.

Ponadto, na początkowym etapie przed przystąpieniem do prac budowlanych należy wykonać inwentaryzację obiektów zabytkowych i na tej podstawie dobrać zakres prac w taki sposób, aby nie wpływał negatywnie na te obiekty.

Podczas realizacji zadania, jego wpływ na klimat będzie się przejawiał przez emisję gazów i pyłów do powietrza, niemniej jednak prognozowana wielkość tej emisji będzie nieznaczna. Emisja gazów cieplarnianych, w tym CO₂ na etapie budowy będzie emisją nieorganizowaną, chwilową, krótkookresową, odwracalną, przemieszczającą się wraz z frontem robót. Należy zaznaczyć, że oddziaływania te na tym etapie będą miały charakter czasowy i przemijający. W fazie eksploatacji nie przewiduje się pogorszenia oddziaływań, negatywnego wpływu na klimat. Podczas prac projektowych przedmiotowego przedsięwzięcia uwzględniono najważniejsze czynniki klimatyczne, które mogą oddziaływać na drogę oraz towarzyszącą jej infrastrukturę. Zrealizowanie przedmiotowego zamierzenia umożliwi usprawnienie płynności ruchu i skrócenie czasu podróży na odcinkach dróg już istniejących i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszaru miast, co przełoży się na zmniejszenie ilości wprowadzanych do powietrza zanieczyszczeń gazowych i pyłowych na tych obszarach. W związku z zapotrzebowaniem na prąd elektryczny na etapie realizacji i eksploatacji dojdzie do pośredniej emisji gazów cieplarnianych, która będzie powstawać w miejscu wytworzenia energii.

W zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziano, że zaproponowana technologia wykonania drogi pozwoli na właściwe dostosowanie przedsięwzięcia do zagrożeń będących ich następstwem, m.in. nawierzchnia będzie odporna na wysokie i niskie temperatury, zapewniony będzie system utrzymywania nawierzchni podczas ujemnych temperatur, oblodzeń i powstających zasp śnieżnych, zaprojektowano sprawny system odwodnienia wraz z połączonymi z nim zbiornikami retencyjnymi.

Nawiązując do analizy ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych uznaje się, że oddziaływanie drogi na środowisko w przypadku wystąpienia takich zjawisk będzie nieznaczące. Stosowana technologia podczas wykonywania prac będzie technologią typową, powszechnie wykorzystywaną w budownictwie drogowym. Przedsięwzięcie dzięki zastosowanym rozwiązaniom organizacyjnym, technicznym i technologicznym, nie będzie powodować zagrożeń wystąpienia poważnej awarii i katastrofy budowlanej. Realnym niebezpieczeństwem dla środowiska, będzie wydostanie się płynów eksploatacyjnych (paliw/olejów) z poruszających się po drodze pojazdów oraz transportowanych towarów niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego. Na przedmiotowym terenie występuje również zwiększone ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej z uwagi na przebieg trasy drogi przez tereny szczególnego zagrożenia powodzią oraz tereny osuwiskowe. Przedmiotowa droga wykonana zostanie w sposób zabezpieczający ją przed klęskami żywiołowymi, takimi jak: fale upałów, susze, pożary, nawalne deszcze i burze, katastrofalne opady śniegu, fale mrozu.

Przedsięwzięcie nie wymaga ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

Na Inwestora nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 176). W związku z tym, iż na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia posiadane dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają szczegółowo określić uwarunkowań związanych z jego realizacją i eksploatacją, m. in. doprecyzowania wymagają zagadnienia związane z:

- dokładną lokalizacją i parametrami technicznymi ekranów akustycznych,
- zakresem prac prowadzonych w korytach cieków naturalnych,
- gospodarką wodami opadowymi lub roztopowymi odprowadzanych z DK73 oraz budowanych lub przebudowanych poprzecznych dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G i GP, możliwości przekroczenia dopuszczalnej zawartości zanieczyszczeń oraz oczyszczania tych wód przed wprowadzeniem do środowiska – ziemi, wód, urządzeń wodnych,
- zakresem prac mających na celu stabilizację osuwisk lub ich likwidację, w tym ich odwodnienie na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia,
- przyjętymi rozwiązaniami projektowanymi i związanymi z nimi oddziaływań na środowisko przyrodnicze.

Ponadto, w ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, należy dokonać analizy i oceny wpływu na aktualne cele ochrony obszarów Natura 2000 położonych w odległości do 5 km od przedmiotowej inwestycji drogowej.

Z uwagi na odległość od najbliższej granicy państwa oraz lokalny zasięg oddziaływań przedsięwzięcia wskutek wprowadzanych do środowiska substancji i energii, nie wystąpi oddziaływanie o charakterze transgranicznym w żadnym komponencie środowiska. Wobec powyższego nie określono uwarunkowań w tym zakresie.

Ze względu na konieczność zachowania wymogów ochrony środowiska uznano za niezbędne nałożenie dodatkowych warunków. Warunki te są rozstrzygnięciami indywidualnymi. Niezależnie od nich dla przedsięwzięcia konieczne jest przestrzeganie ogólnie obowiązujących przepisów na etapie jego realizacji, eksploatacji i likwidacji.

Zgodnie z zapisem art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, poprzez obwieszczenie Burmistrza Brzostku z dnia 26 maja 2022 r., znak: MKOŚ.6220.9.2020, zamieszczone na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Brzostku, tablicach ogłoszeń/ Biuletynie Informacji Publicznej: Urzędu Gminy Jodłowa, Urzędu Miejskiego w Pilźnie, Urzędu Gminy w Brzyskach, Urzędu Miejskiego w Kołaczycach, Urzędu Miasta w Jasle, Urzędu Gminy w Jasle, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Rzeszów oraz w miejscu realizacji przedsięwzięcia, poinformowano strony postępowania o zgromadzeniu całości materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla analizowanego przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów. W związku z ww. obwieszczeniem, żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją.

Przychylając się do wniosku Inwestora, decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, w przypadku gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Droga krajowa nr 73 Wiśniówka – Jasło należy do podstawowego układu komunikacyjnego kraju, prowadząc ruch w kierunku północ-południe. Droga ta ma charakter strategiczny gdyż prowadzi do jednego z priorytetowych przejść granicznych łączących Unię Europejską z Ukrainą. Objęty przebudową odcinek drogi krajowej nr 73 pomiędzy Pilznem a Jasłem będzie podlegał także w części jej przedłożeniu nowym śladem tak aby uzyskać obwodnicę Pilzna, Kołaczyc, Brzostka oraz Jasła co uwolni te miejscowości od ruchu tranzytowego.

W związku z powyższym, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny, organ uznał za zasadne nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy całości zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie, m. in. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia, przy zachowaniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, spełniać będzie obowiązujące standardy jakości środowiska w tym zdrowia ludzi.

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

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca opis przedsięwzięcia.
2. Na wszystkie czynności związane z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do dziko występujących gatunków roślin, grzybów i zwierząt, również wynikające z wykonania określonych w niniejszej decyzji warunków, należy uzyskać stosowne zezwolenia, o których mowa w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.
3. Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Rzeszowie za pośrednictwem Burmistrza Brzostku w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.
4. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

BURMISTRZ BRZOSTKU

(-)

Wojciech Staniszewski

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Załącznik do decyzji:

- Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie – doręczenie elektroniczne e-PUAP
2. Strony postępowania za pośrednictwem BIP i tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Brzostku
3. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy Jodłowa, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
4. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miejskiego w Pilźnie, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
5. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy w Brzyskach, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
6. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miejskiego w Kołaczycach, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
7. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Miasta w Jasle, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
8. Strony postępowania za pośrednictwem Urzędu Gminy w Jasle, zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
9. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie
Al. Józefa Piłsudskiego 38, 35-001 Rzeszów
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Jasle
ul. Modrzejewskiego 12, 38-200 Jasło
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dębicy
ul. Parkowa 2, 39-200 Dębica

Opublikowano w Biuletynie Informacji
Urzędu Gminy Brzostka
Publicznej w dniu 04.04.2022r

Podpis

Brzostek, 30 czerwca 2022 r.

MKOŚ.6220.9.2020

Charakterystyka przedsięwzięcia

„Rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową obwodnic m. Pilzna, Brzostka, Kołaczyc i Jasła na odcinku Pilzno-Jasło”

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową obwodnic na odcinku Pilzno-Jasło. W ramach zadania wybudowane zostaną obwodnice dla miejscowości Pilzno, Brzostek, Kołaczycy i Jasło. Projektowana droga będzie drogą jednojezdniową o dwóch pasach ruchu, każdy o szerokości 3,5 m.

Trasa przedsięwzięcia zlokalizowana jest w granicach woj. podkarpackiego, powiatu dębickiego i jasielskiego, w obrębie sześciu gmin: Jodłowa, Brzostek, Brzyska, Jasło (gmina miejska) i Jasło (gmina wiejska), Kołaczycy i Pilzno. Parametry geometryczne drogi klasy GP i nośności nawierzchni do nacisku 115 kN/oś

Odcinek drogi objętej wnioskiem o całkowitej długości ok. 34,45 km podzielono na trzy odcinki (odc. I-III). Dla każdego odcinka analizowano kilka wariantów, z czego jako warianty inwestycyjne wskazano:

Odcinek I wariant W2a

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 – 7+917. Długość odcinka ok. 7,92 km, w tym ok. 2,32 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to skrzyżowanie ulic Stefana Żeromskiego i Lwowskiej w Pilźnie, koniec to granica gminy Pilzno. Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Pilzna.

Odcinek II wariant W1b

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 – 19+473. Długość odcinka ok. 19,48 km, w tym ok. 12,91 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to granica gminy Pilzno i gminy Brzostek, koniec to granica gminy Kołaczycy i gminy Jasło. Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Brzostka i Kołaczyc. Na odcinku II (w km ok. 6+270 – 7+020 DK73 i km ok. 89+600 – 90+062 rzeki Wisłoki oraz km ok. 7+910 – 9+150 DK73 i km ok. 90+823 – 92+366 rzeki Wisłoki) korpus drogowy będzie spełniać warunki techniczne dla budowli hydrotechnicznych i będzie pełnić również funkcję wałów przeciwpowodziowych.

Odcinek III wariant W2a

Kilometraż odcinka ok.: 0+000 – 7+047. Długość odcinka ok. 7,05 km, w tym ok. 6,17 km po nowym śladzie. Początek tego odcinka to granica gminy granica gminy Kołaczycy i gminy Jasło, koniec to miejsce włączenia do drogi krajowej nr 28 za Jasłem (zachodnia część miasta). Na tym odcinku zlokalizowana jest obwodnica Jasła.

Budowa drogi w wariantcie preferowanym wpisuje się w założenia zrównoważonego rozwoju wykorzystując teren pod planowaną infrastrukturę komunikacyjną, do pełnienia jednocześnie na ww. odcinkach funkcję infrastruktury hydrotechnicznej, przyczyniając się do zwiększenia powierzchni obszaru chronionego przed wodami powodziowymi.

Nie rozpatrywano wariantów alternatywnych w zakresie technologii, ponieważ jest ona powszechnie stosowana i zapewni sprawne funkcjonowanie terenu inwestycyjnego.

BURMISTRZ BRZOSTKU

(-)

Wojciech Staniszewski

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Opublikowano w Biuletynie Informacji
Urzędu gminy Brzostek
Publicznej w dniu 06.07.2022.

Podpis