



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38
35-001 Rzeszów

WOOŚ.420.5.1.2024.JK.90

Rzeszów, dnia 23 grudnia 2025 r.

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie:

- art. 104, art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), dalej Kpa;
- art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwszy, art. 75 ust. 1a, 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 2024 r., poz. 1112, ze zm.), dalej ustawa ooś;

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 08 listopada 2024 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu drogi krajowej DK9**”;

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) poświadczonych przez właściwy organ kopii map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie ono oddziaływać;
- 2) kopii map ewidencyjnych z naniesionym obszarem przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywanym obszarem, na który będzie ono oddziaływać;
- 3) Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykonawca: Promost Consulting, ul. Jana Niemierskiego 4, 35-307 Rzeszów, Autorzy opracowania: mgr inż. Jakub Gerczak (kierownik zespołu), dr Jan Dampc, mgr inż. Agnieszka Wilk, mgr inż. Aleksandra Dobrowolska, inż. Weronika Malowana, mgr inż. Marta Rodzeń, mgr Agnieszka Bester, mgr Magdalena Kut, mgr inż. Aneta Baran, lic. Artur Skitek, mgr inż. Mariusz Krajnik, mgr inż. Artur Wysocki (Rzeszów, październik 2024 r.);
- 4) Aneksu nr 1 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykonawca: Promost Consulting, ul. Jana Niemierskiego 4, 35-307 Rzeszów, Autorzy opracowania: mgr inż. Jakub Gerczak (kierownik zespołu), dr Jan Dampc, mgr inż. Agnieszka Wilk, mgr inż. Aleksandra Dobrowolska, mgr inż. Marta Rodzeń, mgr Agnieszka Bester, mgr Magdalena Kut, mgr inż. Aneta Baran, lic. Artur Skitek, mgr inż. Mariusz Krajnik, mgr inż. Krzysztof Czarnik (Rzeszów, luty 2025 r.);
- 5) Aneksu nr 2 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykonawca: Promost Consulting, ul. Jana Niemierskiego 4, 35-307 Rzeszów, Autorzy opracowania: mgr inż. Jakub Gerczak (kierownik zespołu), dr Jan Dampc, inż. Paulina Opałka, mgr inż. Aleksandra Dobrowolska, mgr inż. Marta Rodzeń, mgr Agnieszka Bester,

mgr Magdalena Kut, mgr inż. Aneta Baran, lic. Artur Skitek, mgr inż. Mariusz Krajnik, mgr inż. Krzysztof Czarnik (Rzeszów, maj 2025 r.);

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu drogi krajowej DK9**” w wariantcie wskazanym przez Inwestora, tj. wariantcie 4A z podwariantem 4.1A.

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

I. Określam:

1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa po nowym śladzie obwodnicy miasta Kolbuszowa oraz sąsiadujących miejscowości, stanowiącej odcinek drogi krajowej nr 9 (DK9), o długości ok. 12,2 km (od km ok. 0+000 do km ok. 12+249), o przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w każdą stronę wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przewidziano możliwość budowy drogi w dwóch etapach: pierwszy etap obejmujący budowę obwodnicy o przekroju jednojezdniowym dwukierunkowym wraz z jezdniami dodatkowymi, drugi etap obejmujący dobudowę drugiej jezdni. Obiekty inżynierskie, również w przypadku etapowania przedsięwzięcia, będą posiadać parametry docelowe. Ruch pieszy i rowerowy prowadzony będzie wzdłuż dróg poprzecznych i dodatkowych.

Zakres prac budowy przedmiotowego odcinka obwodnicy obejmie m.in.:

- budowę drogi głównej dwujezdniowej po dwa pasy ruchu w każdą stronę;
- budowę jezdni dodatkowych równoległych do obwodnicy do obsługi przyległego terenu;
- budowę obiektów mostowych (mosty, wiadukty, przepusty);
- przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych krzyżujących się z obwodnicą (wojewódzkich, powiatowych, gminnych);
- budowę systemu odwodnienia terenu (w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: kanalizacja deszczowa, rowy, przepusty, zbiorniki, ścieki i dreny);
- budowę urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego (m.in. bariery ochronne, osłony przeciwołnieniowe, sygnalizatory wiatru, bramy, zapory, oznakowanie pionowe i poziome);
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany akustyczne, ekrany antywołnieniowe, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronno-naprowadzające, urządzenia oczyszczające wody opadowo-roztopowe z drogi, zbiorniki retencyjne, nasadzenia zieleni naprowadzającej i kompensacyjnej);
- przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej nadziemnej i podziemnej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne);
- przebudowę kolidujących urządzeń wodnych (cieki wodne, rowy i drenaże melioracyjne);
- przebudowę i konserwację istniejących urządzeń melioracyjnych i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego w całym obszarze oddziaływania;
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów;
- budowę nowego układu oświetlenia drogowego;
- lokalnie budowę chodników, ścieżek rowerowych;
- prace przygotowawcze, w tym budowę obiektów tymczasowych;
- wykonanie wykopów i nasypów;
- wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg;
- wykonanie wyposażenia dróg;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego dróg;
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- uporządkowanie terenów zajętych dla potrzeb budowy;
- rozbiórkę/wyburzenia: istniejących zbędnych nawierzchni dróg, wyposażenia dróg, obiektów budowlanych kolidujących z projektowaną drogą.

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:

Etap budowy

1. 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.
2. Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe maszyn budowlanych i środków transportu, miejsca czasowego gromadzenia odpadów oraz placów składowych humusu i kruszyw, przewidziane do sytuowania poza pasem drogowym (trasa główna, dodatkowe jezdnie i drogi poprzeczne), należy zlokalizować w pierwszej kolejności na terenach planowanych do przekształcenia dla potrzeb budowy drogi, poza:
 - granicami obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005, terenami zadrzewionymi/leśnymi,
 - zinwentaryzowanymi miejscami występowania siedlisk przyrodniczych,
 - stanowiskami chronionych gatunków roślin,
 - stwierdzonymi miejscami bytowania płazów, korytarzami migracyjnymi płazów,
 - pasami do 100 m od: linii brzegowej cieków/rowów melioracyjnych (w szczególności cieków: Dąbrówka, Przyrwa, Górnianka i Werynia), zbiorników wodnych, granic Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 426 „Dolina kopalna Kolbuszowa”,
 - miejscami podmokłymi i miejscami, gdzie w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe,
 - obszarami bezpośredniego zagrożenia powodzią (poza zasięgiem wód wezbraniowych $Q_{1\%}$),
 - terenami o płytkim zaleganiu wód gruntowych, a także poza miejscami, w których stagnują wody (w tym opadowe lub roztopowe),tj. poza km ok: 0+000 – 0+200 strona prawa, 0+400 – 1+600 strona prawa i lewa; 2+500 – 6+000 strona prawa i lewa; 5+800 – 6+500 strona prawa; 11+300 – 12+150 strona prawa i lewa.

Na potrzeby wykonania obiektów inżynierskich przekraczających cieki, dopuszcza się lokalizowanie baz przyobiektowych w odległości mniejszej niż 100 m od brzegów cieków naturalnych oraz zbiorników wodnych i w granicach GZWP. Będą one zlokalizowane w dolinach tych cieków – znajdować się tam będą zaplecza techniczne, w tym stanowiska do pracy maszyn budowlanych, materiały będą czasowo składowane w ilościach nie większych niż dobowe zapotrzebowanie (konieczność zapewnienia ciągłości prac). Zaplecza budowlane, bazy materiałowe, miejsca postoju, tankowania i napraw maszyn budowlanych organizowane będą z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu, w pierwszej kolejności na terenach planowanych do przekształcenia na potrzeby realizacji zadania.

Teren, na którym zlokalizowane będą zaplecza budowy, miejsca magazynowania odpadów, materiałów budowlanych itp. należy uszczelnić i zabezpieczyć tak, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Miejsca te będą wybierane przy udziale nadzoru przyrodniczego.
3. Miejsca postoju maszyn budowlanych/sprzętu będą zabezpieczone przed możliwością przedostania się wycieków substancji ropopochodnych do gleby i wód (np. stosowane będą płyty drogowe), przy czym w pierwszej kolejności jako miejsca postoju maszyn wykorzystane zostaną tereny już utwardzone i uszczelnione (np. wyłączone czasowo fragmenty istniejących dróg).
4. Stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego zostaną zorganizowane na wydzielonych, utwardzonych i uszczelnionych powierzchniach oraz będą wyposażone w sorbenty i tace.

- W przypadku konieczności tankowania maszyn poza ww. powierzchniami, będzie ono prowadzone z zastosowaniem tac pod złączkami przewodów paliwowych.
5. Dla stanowisk konserwacji i remontów bieżących maszyn budowlanych i pojazdów transportujących stosowane będą zabezpieczenia miejscowe, np. płyty drogowe, folie, maty lub tace podkładane bezpośrednio pod miejsce naprawy, zadaszenie. Na terenie budowy nie będą prowadzone remonty związane z usuwaniem substancji ropopochodnych lub innych substancji niebezpiecznych z układów paliwowych lub chłodniczych maszyn budowlanych i pojazdów transportujących.
 6. Podczas fazy realizacji, materiały mogące powodować zagrożenie dla wód będą magazynowane na szczelnym podłożu, z zabezpieczeniem przed kontaktem z wodami opadowymi. Miejsca magazynowania materiałów (w szczególności substancji) niebezpiecznych zostaną zorganizowane na powierzchniach szczelnych lub w zadaszonych kontenerach. Magazynowanie substancji ropopochodnych na etapie realizacji inwestycji odbywać się będzie na uszczelnionym podłożu w specjalistycznych pojemnikach dostosowanych do tego typu substancji (np. paliwo będzie magazynowane w dwupłaszczowych zbiornikach).
 7. Stanowiska agregatów prądotwórczych wykonane będą w formie szczelnej wanny.
 8. Na terenie budowy, na wypadek awarii zgromadzone będą odpowiednie środki zabezpieczające przed migracją szkodliwych substancji do ziemi lub do wód (np. sorbenty).
 9. Sąsiadujące z planowanym przedsięwzięciem płaty cennych siedlisk przyrodniczych, stanowiska chronionych gatunków i tereny podmokłe, należy na czas prowadzonych prac 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. Należy umieścić tabliczki informacyjne, w jakim celu grodzenia są wykonane oraz rozpięcie taśmy ostrzegawczej w celu ich uwidocznienia. Kilometraż, rodzaj i sposób wykonania grodzień ochronnych powinien zostać ustalony przez nadzór przyrodniczy. Przed rozpoczęciem prac przygotowawczych i budowlanych, nadzór przyrodniczy powinien zweryfikować lokalizację/zasięg występowania siedlisk przyrodniczych i stanowisk chronionych gatunków. Wszelkie prace przygotowawcze i budowlane w miejscach występowania siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków, względem których wskazano potrzebę minimalizacji oddziaływań, powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym.
W przypadku siedlisk przyrodniczych wskazuje się na potrzebę wykonania grodzień ochronnych w następującym orientacyjnym kilometrażu: ok. 5+000 - 5+300 (strona lewa obwodnicy; 9170 i 91E0) i ok. 5+100 - 5+400 (strona prawa obwodnicy; 9170 i 91E0). Nadzór przyrodniczy powinien w razie potrzeby wyznaczyć dodatkowe lokalizacje tymczasowych grodzień ochronnych.
 10. 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 nie powinna przekraczać 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.
 11. Wykonawca robót budowlanych na potrzeby budowy obwodnicy 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. Wyznaczone drogi tymczasowe powinny w maksymalnym stopniu pokrywać się z drogami docelowymi. Lokalizacja dróg tymczasowych powinna być wybierana przy udziale nadzoru przyrodniczego. Niedopuszczalne jest organizowanie przejazdów pojazdów w bród przez koryta cieków.

12. 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 w ww. okresie lęgowym (np. z uwagi na kolizję z niezinwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym), 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 odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
13. Wycinka drzew, w szczególności starych, dziuplastych, powinna zostać poprzedzona kontrolą specjalistów 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 na 24 godziny, z uwagi na potencjalne kryjówki 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 odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.
14. Część karp i kłód pochodzących z karczowania drzew należy wykorzystać jako element zagospodarowania przejść dla zwierząt.
15. Prace związane z wyburzeniem obiektów kubaturowych i rozbiórką obiektów inżynierskich (np. mostowych), powinny być poprzedzone (1-3 dni przed terminem planowanej rozbiórki) kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego pod kątem obecności w nich nietoperzy, ptaków i innych chronionych gatunków zwierząt. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, wyburzenie/rozbiórkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia tych obiektów (np. po wyprowadzeniu lęgów) lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
16. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (humusu) wraz z roślinnością zielną, powinno zostać przeprowadzone poza głównym okresem wegetacyjnym, tj. poza okresem od 1 marca do 31 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 inwestycji, 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 odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków. Skład specjalistów nadzoru przyrodniczego powinien być dostosowany do terminu i miejsca prowadzonych prac ziemnych.
17. Zdjętą wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi należy magazynować selektywnie na placu budowy w sposób uporządkowany (pryzmy), celem jej dalszego wykorzystania do urządzania terenów zieleni przydrożnej, zagospodarowania przejść dla zwierząt, umacniania skarp, uporządkowaniem terenów, dróg itp. Zdjęty humus należy przechowywać w przyzmac lub wałach o wysokości do 4 m przez okres nie dłuższy 2 lata poza dolinami cieków i terenami podmokłymi oraz poza terenami zadrzewionymi, zinventaryzowanymi siedliskami przyrodniczymi i stanowiskami chronionych gatunków. Pryzmy powinny być kształtowane w taki sposób, aby zachować ich stateczność

- i równocześnie ograniczyć zajętość terenu, możliwość rozmycia w czasie opadów lub zasiedlenie przez chronione gatunki (np. przez brzegówkę). Należy zapobiec degradacji humusu, związanej 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).
18. Ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów, w szczególności w dolinach przekraczanych cieków wodnych oraz w miejscach kolizji inwestycji z siedliskami przyrodniczymi, stanowiskami chronionych gatunków roślin i terenami podmokłymi. W tych miejscach należy zwrócić szczególną uwagę, by nie stosować humusu zanieczyszczonego roślinami inwazyjnymi. Zidentyfikować gatunki inwazyjne i nadzorować ich utylizację. Niezanieczyszczone masy ziemne należy w jak największym stopniu zagospodarować na terenie przedsięwzięcia.
19. 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:
- pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez ich owinięcie matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach 1,7 x 1,5 m), a następnie ich oszalowanie deskami do wysokości 1,5-2,0 m (w zależności od wysokości drzewa); osłony należy minimum trzykrotnie opasać drutem, co 0,4-0,6 m;
 - grupy drzew/krzewów wygrodzić płotem o min. wysokości 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;
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami; należy w maksymalnym stopniu wykorzystywać metody bezwykopowe;
 - przycinanie korzeni należy prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa;
 - 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 miazgę 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;
 - 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 godzin; 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;
 - 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;
 - 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;
 - w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.

20. Wszelkie prace ingerujące w koryta cieków wodnych/rowów melioracyjnych, które mogą powodować naruszenie struktury brzegów, dna oraz powstanie zawiesiny i zmętnienie 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) oraz pod nadzorem przyrodniczym celem wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących. W przypadku konieczności przeprowadzenia prac budowlanych w ww. okresach, należy je wykonać po zastosowaniu działań eliminujących/ograniczających możliwe negatywne skutki prac budowlanych (np. stosując tymczasowe wygradzenia herpetologiczne uniemożliwiające dostawanie się płazów na teren prowadzonych prac). Powyższe odstępstwo nie dotyczy cieków (Przyrwa, Górnianka), stanowiących siedlisko cennych i chronionych gatunków ryb i kręgloustych (śliza pospolitego, kozy pospolitej, piekielnicy, różanki pospolitej, minoga ukraińskiego) – w miejscach tych prace ingerujące w strukturę dna koryta cieku oraz jego skarp brzegowych nie powinny być prowadzone w okresie ich tarła, tj. należy je prowadzić poza okresem III – VI.
21. Prace związane z ingerencją w koryta cieków wodnych 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). Grubość warstwy narzutu nie może zaburzać naturalnego przepływu wody. 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) z dopuszczeniem zachowania naturalnego nachylenia skarp koryt, 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 zasypywanie 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 będą prowadzone wyłącznie ze stanowisk brzegowych i etapowo (nie mogą się odbywać na obu brzegach jednocześnie). Wykonywane roboty w obrębie koryt cieków i rowów nie mogą zakłócać ciągłości swobodnego przepływu w nich wody, stosunków wodnych na gruntach przyległych, jak również powodować powstawania progów piętrzących itp. Wycinka drzew i krzewów nadwodnych powinna być ograniczona do niezbędnego minimum, wynikającego wyłącznie z braku możliwości zastosowania innych technologii wykonania prac ziemnych.
22. Przekraczanie cieków wodnych liniową infrastrukturą techniczną (np. kablem elektroenergetycznym, kanałem technologicznym) będzie wykonywane metodą bezwykopową np. metodą przewiertu sterowanego bez ingerencji w koryta i brzegi cieków wraz z towarzyszącą im roślinnością wysoką i średnią. Przewiertu sterowane/wloty i wyloty przecisku będą wykonywane bez potrzeby wykonania umocnienia koryt cieków (bez ingerencji w ich koryta).
23. Na odcinkach sąsiadujących z ciekami wodnymi, siedliskami przyrodniczymi zależnymi od wód (np. 91E0, 3150), zbiornikami wodnymi i terenami podmokłymi (znajdującymi się w odległości do co najmniej 50 m), ewentualne prace związane odwodnieniowe będą

przewodzone w taki sposób, aby nie doprowadzić do pogorszenia występujących stosunków wodnych, np. poprzez fazowanie robót, wykonywanie głębokich wykopów krótkimi odcinkami, wykonywanie odwodnienia po wcześniejszym odizolowaniu terenu wykopu od otoczenia przy użyciu odpowiednich zapór (np. ścianek Larsena) wkopanych poniżej poziomu wód gruntowych, wykonanie odwodnienia powyżej stwierdzonego poziomu wody gruntowej, zastosowanie metod ograniczających ilości odpompowywanej wody i czas jego prowadzenia. Okres prac odwodnieniowych w ww. miejscach powinien zostać maksymalnie ograniczony oraz prowadzony pod nadzorem przyrodniczym.

24. Miejsca możliwej wzmożonej aktywności płazów należy zabezpieczyć (odgrodzić) na czas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych tymczasowym płótkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy). Tymczasowe grodzenia powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) i mieć wysokość min. 60 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii czy geowłókniny, należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łączeń 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. Co najmniej 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:

- strona lewa budowanej drogi: 0+750 - 0+890, 1+590 - 1+830, 2+590 - 3+000, 3+550 - 3+870, 4+200 - 5+650, 6+030 - 6+560, 6+860 - 7+270, 8+710 - 8+930 i 10+360 - 10+520;
- strona prawa budowanej drogi: 0+160 - 0+360, 1+130 - 1+320, 1+590 - 1+830, 2+590 - 2+880, 3+550 - 3+650, 4+200 - 5+650, 6+030 - 6+560, 6+860 - 7+270, 7+400 - 7+600, 7+960 - 8+370, 8+710 - 8+930 i 11+250 - 11+360.

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 płótków herpetologicznych (np. w miejscach występowania zastoisk wody, wykopów wypełnionych wodą). Montaż płótków będzie prowadzony pod nadzorem herpetologa. Stan techniczny płótków (szczelność) należy kontrolować podczas całego okresu realizacji inwestycji.

25. Znajdujące się na terenie budowy wykopy (np. pod konstrukcje nośne), studzienki, drenaże 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. pochylnie, 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 powinny być niezwłocznie uwalniane i przenoszone w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska, poza strefę prowadzonych prac.
26. Nie dopuścić do tworzenia się w zasięgu prowadzonych prac budowlanych zastojów z wodą, celem uniknięcia ich zasiedlenia przez płazy. W razie stwierdzenia zastojów, po wykluczeniu ich zasiedlenia przez płazy lub gady, należy je jak najszybciej usunąć. W przypadku stwierdzenia jaj, larw i osobników dorosłych płazów lub gadów w zastojach wody na placu budowy – należy je odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce poza terenem realizacji.
27. W przypadku konieczności częściowej lub całkowitej likwidacji zbiorników wodnych, terenów podmokłych, 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, tereny te należy dobrze oznakować i nie prowadzić w tym miejscu prac do momentu, aż wszystkie stadia rozwojowe płazów oraz osobniki gadów zostaną odłowione i przeniesione w inne odpowiednie danemu gatunkowi miejsca, położone poza strefą zagrożenia ze strony prac związanych z budową obwodnicy. Głównym warunkiem rozpoczęcia likwidacji zbiorników jest brak obecności w nich płazów (i innych zwierząt). Optymalnym terminem realizacji jest przełom września i października (z uwagi na opuszczenie przez większość płazów przeobrażonych z postaci larwalnych, a jednocześnie brak osobników zimujących). Dokładny termin przeprowadzenia prac powinien być ustalany przez nadzór herpetologiczny indywidualnie dla każdego zbiornika na podstawie obserwacji w terenie oraz warunków temperaturowych. Ważne jest, by prace rozpocząć w momencie, kiedy w zbiorniku pozostała niewielka liczba larw (lub już ich tam w ogóle nie ma), jednak zanim płazy przystąpią do zimowania. Proces likwidacji zbiornika należy rozpocząć od szczelnego wygradzenia zbiornika tymczasowym grodzieniem herpetologicznym (wykonanym na zasadach określonych w ww. warunku I.2)24. niniejszej decyzji) na początku września (by nie dopuścić do niego płazów zimujących) przy jednoczesnym odławianiu zwierząt opuszczających zbiornik (np. przy pomocy wiaderk wkopanych przy ogrodzeniu od strony zbiornika). Po odłowieniu zwierząt (także z części lądowej wygradzonego obszaru) należy przeprowadzić stopniowe obniżanie lustra wody do dna (w przypadku częściowej likwidacji – w części likwidowanej, oddzielonej szczelną ścianką), przy ciągłym odławianiu, następnie penetracja dna przez wykwalifikowanych pracowników i odłowienie pozostałych zwierząt (nie tylko płazów). Miejsca uwolnienia zwierząt powinny być ustalane przez nadzór przyrodniczy i oddalone od pasa robót ziemnych o co najmniej 200 m. W przypadku wykorzystania pomp, węże ssące należy zabezpieczyć siatkami, tak by nie przedostały się do nich płazy. Najlepiej na końcówkę węża zamontować konstrukcję przypominającą kosz ze szczelnej siatki (oczka < 5 mm), która będzie umieszczona ok. 20-30 cm od otworu węża, aby uniknąć zgniatania płazów przy zasysaniu. Alternatywnie, w sąsiedztwie likwidowanego zbiornika można wykopać rzapie (wykop w sąsiedztwie, o dnie położonym poniżej likwidowanego zbiornika), do którego dopływ można zabezpieczyć siatką. Zasypanie (osuszonej) misy zbiornika należy dokonać

- bezpośrednio po odłowieniu zwierząt, małym, jednostronnym frontem roboczym, w obecności pracownika nadzoru herpetologicznego na przedpolu zasypywanego obszaru i przy umożliwieniu samodzielnej ucieczki zwierząt. Po zasypaniu ok. $\frac{3}{4}$ likwidowanego zbiornika należy odczekać dwa dni i ewentualnie odłowić pozostałe płazy. Po tej czynności należy bezzwłocznie zasypać pozostałą część zbiornika. Nadzór przyrodniczy w razie konieczności wskaże sposób i lokalizację wykonania tymczasowego ogrodzenia herpetologicznego zabezpieczającego miejsce zlikwidowanego zbiornika przed dostępem płazów (zjawisko filopatрии) oraz objęcia go monitoringiem. W przypadku częściowej likwidacji zbiornika, pozostałą jego część (na zewnątrz ścianki szczelnej) należy pozostawić jako siedlisko rozrodcze płazów.
28. W przypadku bezzwłędnej konieczności wykonywania prac wymienionych w warunku I.2).21 niniejszej decyzji w innym terminie (np. w terminie zimowym lub wiosennym), prace związane z wykonaniem szczelnego wygrodzienia likwidowanego zbiornika/siedliska należy przeprowadzić w okresie jesiennym, tak aby nie dopuścić do hibernacji/rozrodu płazów w nich.
 29. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. 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 wartościowe przyrodniczo (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 trawami (rodzimiymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie).
 30. Po wykonaniu nasypów i rowów wskazane jest umocnienie skarp i obsianie ich trawami (rodzimiymi gatunkami typowymi 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.
 31. Podczas fazy realizacji przedsięwzięcia, woda dla pracowników będzie dostarczana w butelkach, natomiast do celów technologicznych beczkowozami.
 32. Powstające na etapie realizacji inwestycji ścieki bytowe będą gromadzone w bezodpływowych, szczelnych zbiornikach przenośnych sanitariatów, instalowanych na zapleczach placu budowy, skąd będą okresowo wywożone przez specjalistyczną firmę do oczyszczalni ścieków.
 33. Woda na potrzeby przeprowadzenia prób ciśnieniowych sieci wodociągowych i rurociągów tłocznych kanalizacji sanitarnej, pobierana będzie z istniejącej sieci wodociągowej.
 34. Wody zużyte do hydraulicznych prób szczelności sieci wodociągowych i rurociągów tłocznych kanalizacji sanitarnej zostaną odprowadzone do odbiorników końcowych, projektowanych lub już wykonanych odcinków kanalizacji sanitarnej, bądź zostaną wywiezione wozami asenizacyjnymi do oczyszczalni ścieków.
 35. W przypadku zorganizowania stanowiska mycia kół pojazdów do obsługi przedsięwzięcia, będzie to stanowisko z zamkniętym obiegiem wody (powstający szlam będzie odebrany przez uprawnionego odbiorcę odpadów).
 36. Odwodnienie terenu budowy, w szczególności terenu zaplecza budowy będzie utrzymywanie z wykorzystaniem osadników.
 37. W przypadku potrzeby odwadniania wykopów budowlanych stosowane będą technologie/metody ograniczające możliwość obniżenia poziomu zwierciadła wód podziemnych poza obszarem realizacji przedsięwzięcia.
 38. Wody z odwadniania wykopów budowlanych przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych oraz urządzeń wodnych będą oczyszczane ze względu na zawartość zawiesiny ogólnej.

39. Podczas realizacji prac budowlanych materiały przeznaczone do wbudowania dostarczane będą na plac budowy w postaci gotowych wyrobów, prefabrykatów i mieszanek (np. beton, mieszanka asfaltowa).
40. Podczas prac związanych z rozbiórką/budową obiektów inżynierskich wody cieków wodnych zostaną zabezpieczone przed przedostawaniem się do nich odpadów i materiałów budowlanych (np. poprzez stosowanie platform roboczych, siatek metalowych o odpowiednio drobnych oczkach, zasieków grodzień itp.).
41. W celu ograniczenia oddziaływania na jakość powietrza na etapie realizacji należy m.in.: przewozić materiały sypkie oraz masy bitumiczne pojazdami wyposażonymi w opony, utrzymywać placu budowy w stanie ograniczającym pylenie (np. poprzez systematyczne porządkowanie placu budowy, zraszanie wodą w okresach suchych pylących materiałów, unikanie rozsypywania materiałów pylistych), czyścić na bieżąco drogi z naniesionego błota, przykrywać miejsca magazynowania materiałów sypkich (np. plandekami, folią budowlaną) lub przechowywać w szczelnych pojemnikach, kontenerach, unikać pracy na jałowym biegu silników spalinowych maszyn, urządzeń i środków transportu (np. w czasie postoju, przy przerwach w pracy), ograniczać dostawy i rozładunek materiałów mogących powodować pylenie w czasie występowania silnych wiatrów. Ponadto, podczas prac związanych z rozbiórką istniejących obiektów zraszać wyburzane elementy i powierzchnie mogące powodować pylenie.
42. W pobliżu zabudowań mieszkalnych uciążliwe akustycznie prace budowlane należy wykonywać tylko w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Ograniczenie to nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, niepozwalającej na ich przerwanie.
43. 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.
44. Przed rozpoczęciem robót budowlanych i po ich zakończeniu należy przeprowadzić inwentaryzację stanu istniejących budynków i budowli położonych w zasięgu min. do 40 m od pasa robót, celem udokumentowania ewentualnego wpływu prac budowlanych na ich stan techniczny.
45. Z uwagi na zidentyfikowane na trasie inwestycji stanowiska archeologiczne należy po uzyskaniu stosowych Decyzji WUOZ w razie potrzeby przeprowadzić przedinwestycyjne badania wykopaliskowe oraz zapewnić objęcie prac ziemnych ścisłym nadzorem archeologicznym. W przypadku ujawnienia nowych stanowisk archeologicznych, zapewnić przeprowadzenie ratowniczych badań wykopaliskowych, również po uzyskaniu odpowiednich Decyzji WUOZ.
46. Drogi przejazdu dla transportu materiałów i maszyn budowlanych wyznaczone zostaną możliwie daleko od obiektów zabytkowych, w celu ochrony obiektów zabytkowych na etapie realizacji i likwidacji zadania.

3) Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktu I.1) i I.2) decyzji.
2. Ogrodzić całą trasę obwodnicy (obustronnie) siatką drucianą na metalowych słupkach, o wysokości 250 cm nad powierzchnią terenu, o następujących parametrach:
 - od głębokości 50 cm p.p.t. do wysokości 60 cm n.p.t. – wielkość oczek siatki do 10 x 15 cm,
 - od wysokości 60 cm do 120 cm – wielkość oczek siatki do 5 x 15 cm,
 - od wysokości 120 cm do 250 cm – wielkość oczek siatki do 15 x 15 cm.Dodatkowo, zastosować na całej długości ogrodzenia drogowego ogrodzenie ochronne dla płazów: od głębokości 30 cm p.p.t. do wysokości 60 cm n.p.t. – siatka metalowa o wielkości oczek nie większych niż 0,5 x 0,5 cm z odgiętą górną krawędzią (trwałą przewieszka) na zewnątrz grodzzonego terenu na min. 5-10 cm, pod kątem 45-90°. Siatka

- herpetologiczna powinna być w sposób trwały i szczelny przymocowana do ogrodzenia drogowego.
3. Furtki w ogrodzeniu drogowym wyposażać w mechanizmy samozamykające i zaprojektować tak, aby przestrzenie pomiędzy skrzydłami furty, a słupkami ogrodzenia i podłożem, nie były większe niż szerokość najmniejszych oczek w siatce ogrodzenia drogi. Furtki winny otwierać się wyłącznie w kierunku przeciwnym do pasa drogowego.
 4. Ogrodzenie drogowe musi spełniać następujące warunki:
 - ogrodzenie należy prowadzić możliwie blisko krawędzi jezdni, jak najmniej ingerując w obszar otaczający;
 - w przypadku przebiegu drogi w wykopie, ogrodzenie musi być zlokalizowane przy krawędzi wykopu w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi;
 - w przypadku przebiegu drogi na nasypie, ogrodzenie musi być zlokalizowane przy możliwie blisko podstawy nasypu;
 - w przypadku przechodzenia ogrodzenia nad rowem odwadniającym drogę, rów ten należy przykryć (zarurować), lub zastosować konstrukcje, zabezpieczające przed przedostawaniem się zwierząt na pas ruchu z jednoczesnym zachowaniem przepływu wody (np. w formie stalowych krat lub płyt perforowanych);
 - w przypadku przechodzenia ogrodzenia przez pasy technologiczne należy zastosować dodatkowe rozwiązania zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów na ww. pasy (np. poprzez stosowanie gumowych uszczelnień);
 - ogrodzenie należy skonstruować w taki sposób, by naprowadzało zwierzęta na przejścia, łączyło się w sposób płynny ze wszystkimi obiektami umożliwiającymi migrację zwierząt tak, aby nie pozostała pusta przestrzeń między tymi obiektami/ekranami antyolśnieniowymi, a ogrodzeniem, uniemożliwiając przedostanie się zwierząt na pas drogowy;
 - w miejscach lokalizacji przepustów dla małych zwierząt, płazów i cieków wodnych, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem przepustu;
 - ogrodzenie drogowe należy prowadzić jako długie odcinki proste, bez gwałtownych załamań (zalecanie jednorazowe załamania, nie większe niż 15°); odstępstwa od tego wymogu mogą wynikać jedynie z braku możliwości technicznych oraz ukształtowania terenu;
 - rozstaw słupów w ogrodzeniu drogowym nie powinien przekraczać 300 cm.
 5. W przypadku konieczności dodatkowego zastosowania samodzielnych stałych ogrodzeń herpetologicznych (np. pomiędzy zintegrowanymi funkcjonalnie przejściami), należy je wykonać (w zależności od lokalnych uwarunkowań) jako ażurowe (siatka stalowa o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, rozpięta na słupkach stalowych rozstawionych w odległości nie większej niż co 150-200 cm) lub pełne (np. płyty betonowe, prefabrykaty betonowe kształtowe, płyty stalowe, płyty polimerowe) o wysokości 60 cm, wkopane w ziemię na głębokość min. 30 cm (w przypadku stosowania elementów pełnych należy stosować zintegrowany pas (bieżnię) przeznaczony dla ruchu zwierząt, częściowo wkopany w ziemię), wyposażone (w razie konieczności) w tzw. przewieszkę tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz pasa drogowego pod kątem 45-90° oraz w razie potrzeby w „zawrotkę”, tj. zakończenie na kształt litery „U”, o zalecanych wymiarach 30-50 x 70-80 cm. W miejscach, gdzie zachodzi konieczność przerwania samodzielnych wygradzeń herpetologicznych należy zastosować rynny wpadowe o szer. min. 50 cm z kratą posiadającą szczeliny o szerokości ok. 6 cm. Kraty wpadowe należy stabilnie zamocować na rynnie, w sposób uniemożliwiający przemieszczanie się jej w trakcie przejazdów; krata musi być odporna na odkształcenia pod wpływem obciążeń związanych z ruchem pojazdów. Należy zastosować rozwiązania ułatwiające czynności eksploatacyjne (czyszczenie itp.), np. zapewnić możliwość szybkiego zdejmowania kraty poprzez odkręcenie śrub montażowych. Rynna wraz z kratą nie może posiadać elementów stanowiących dla przechodzących zwierząt potencjalnej pułapki. Połączenie wygradzenia herpetologicznego z rynną wpadową należy wykonać od strony drogi. W pasie bezpośrednio przylegającym do ogrodzeń herpetologicznych nie należy

- stosować wysiewu i nasadzeń roślinności, które umożliwiałyby płazom wspinanie i przekraczanie ogrodzeń oraz przykładowo utrudniałyby naprowadzanie zwierząt do przejść.
6. 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 nie powinna przekraczać 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.
 7. 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). Ograniczyć do niezbędnego minimum, wynikającego z zapewnienia trwałości konstrukcji i uwarunkowań terenowych, stosowanie elementów żelbetowych i betonowych.
 8. Zbiorniki retencyjne należy zlokalizować poza zidentyfikowanymi płacami siedlisk przyrodniczych. Zbiorniki retencyjne zaprojektowane poza ogrodzeniem drogowym należy indywidualnie ogrodzić ogrodzeniem drogowym o którym mowa w warunku I.3)2. niniejszej decyzji.
 9. Zaprojektować przejścia dla zwierząt w km obwodnicy (o ile nie zaznaczono inaczej) ok.:
 - 0+600 (przejście suche dla małych zwierząt); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość – 1,5 m;
 - 1+014 – MG/PZDsz-2_4.1A (przejście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 2,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 3,0 m;
 - 1+400 (przejście suche dla małych zwierząt); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość – 1,5 m;
 - 2+779 – P/PZŁ-1_4.1A (przejście suche dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość – 1,5 m;
 - 3+456 – P/PZŁ-2_4.1A (przejście suche dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 3+617 – P/PZM-3_4.1A (przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z ciekim (rowem)); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,5 m;
 - 4+356 – P/PZŁ-4_4.1A (przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z okresowo prowadzącym wodę rowem; przejście pod drogą główną i drogą gminną (0+313 wg DG)); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 2,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 3,0 m;
 - 4+508 – P/PZŁ-5_4.1A (przejście suche dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 4+508 (0+465 wg DG) – P/PZŁ-5P_4.1A (przejście suche dla płazów; przejście zintegrowane funkcjonalnie z P/PZŁ-5_4.1A); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 4+709 – P/PZŁ-6_4.1A (przejście suche dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 4+709 (0+665 wg DG) – P/PZŁ-6P_4.1A (przejście suche dla płazów; przejście zintegrowane funkcjonalnie z P/PZŁ-6_4.1A); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 4+911 – P/PZŁ-7_4.1A (przejście suche dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 4+911 (0+867 wg DG) – P/PZŁ-7P_4.1A (przejście suche dla płazów; przejście zintegrowane funkcjonalnie z P/PZŁ-7_4.1A); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 5+245 (na drodze dodatkowej) – P/PZM-8a_4.1A (przejście dla małych zwierząt zespolone z rowem); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,5 m;

- 5+265 – P/PZM-8_4.1A (przejście dla małych zwierząt zespolone z rowem); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,5 m;
 - 6+321 – WG/PZDd-4_4.1A (przejście dla dużych zwierząt zespolone z jarem okresowo prowadzącym wody); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 5,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 7,5 m;
 - 7+070 – MG/PZM-5_4.1A (przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim (rowem)); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,5 m;
 - 7+601 – MG/PZM-6_4.1A (przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim (rowem)); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,5 m;
 - 8+183 – MG/PZM-8_4.1A (przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim (rowem)); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,5 m;
 - 8+715 – P/PZŁ-9_4.1A (przejście suche dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 12+005 – P/PZM-10_4.1A (przejście dla małych zwierząt zespolone z ciekim (rowem)); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,5 m.
10. 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 dolnych dla średnich i dużych zwierząt zapewnione zostanie doświetlenie ich powierzchni poprzez stosowanie otworów lub szczelin doświetleniowych w pasie rozdziału (jeśli pozwalają na to cechy konstrukcyjne obiektu i zachowanie BRD);
 - c) przejścia dolne dla małych zwierząt, w tym zespolone z ciekim, powinny mieć przekrój prostokątny lub eliptyczny/łukowy; przepust może być wykonany z betonu, tworzywa sztucznego lub metalu;
 - d) w przypadku funkcjonalnie zintegrowanych ze sobą przejść (P/PZŁ-5_4.1A – P/PZŁ-5P_4.1A, P/PZŁ-6_4.1A – P/PZŁ-6P_4.1A, P/PZŁ-7_4.1A – P/PZŁ-7P_4.1A) przestrzeń pomiędzy nimi należy zagospodarować w sposób zapewniający ich funkcjonalność oraz bezpieczeństwo migrujących zwierząt (np. poprzez zastosowanie półek ziemnych, stosowne ukształtowanie terenu, ewentualne zastosowanie struktur ochronno-naprowadzających, wyeliminowanie wszystkich potencjalnych pułapek antropogenicznych itp.);
 - e) w przypadku przejść zespolonych z ciekami powinny być one wyposażone w obustronne pasy 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 przyścia (bez gwałtownych załamów w pionie i poziomie); w przypadku przejść dla małych zwierząt dopuszcza się zastosowanie obustronnych półek pokrytych w sposób szczelny i trwały warstwą min. 10 cm gruntu rodzimego;
 - f) znajdujące się w obrębie/sąsiedztwie dojeżdżających do przejść drogi technologiczne/dojazdowe powinny posiadać nawierzchnię gruntową, w sytuacjach koniecznych dopuszczalne jest ich umacnianie kruszywami naturalnymi lub łamanymi (przy czym dopuszcza się wykonanie nawierzchni powierzchniowo utrwalonej i pokrytej drobnym, luźnym kruszywem); drogi dojazdowe powinny posiadać małe natężenie ruchu (< 500 pojazdów/dobę); nachylenie skarp ww. dróg nie powinno być większe 1:2;
 - g) zagospodarowanie powierzchni przejść i obszarów dojeżdżających 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 (w tym gleba organiczna);
- w przypadku obiektów zespolonych z ciekim należy zachować w jak największym stopniu roślinność naturalną (pozostawić drzewa i krzewy niekolidujące z budową obiektów rosnące wzdłuż cieku/rowu, nasadzić zielen zbliżoną w jak największym zakresie do poprzedniej);
- 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 pod powierzchnią dolnych (w zasięgu strefy usłonecznionej) i dojść przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju;
- wprowadzenia gęstych, rzędowych nasadzeń krzewów o nieregularnej linii wzdłuż ekranów przeciwoślnieniowych i ogrodzeń (uwzględniając przebieg stwierdzonych i potencjalnych tras przelotu nietoperzy oraz zalecenie kształtowania wąskich pasów trawiastych);
- wprowadzenia nasadzeń krzewów oraz bylin na powierzchni przejścia – pojedynczo i w grupach (po kilka sztuk);
- rozmieszczenia na powierzchni przejścia (o ile zezwalają na to odrębne przepisy oraz ukształtowanie terenu) karp korzeniowych i kłód (kilka/kilkanaście sztuk);
- rozmieszczenia przy wylotach przejść dolnych (o ile zezwalają na to odrębne przepisy oraz ukształtowanie terenu) większych głazów (kilka/kilkanaście sztuk), pojedynczo i w małych grupach;
- w przypadku, gdy przejścia mają być wykorzystywane przez gady zaleca się uwzględnić konieczność 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), konieczne jest zaprojektowanie odpowiedniej struktury roślinności złożonej z gatunków zapewniających bazę pokarmową oraz dogodne miejsca ukrycia; mikrosiedliska powinny być tworzone z wykorzystaniem roślinności oraz głazów, karp korzeniowych, kłód drewna, konarów, gałęzi itp.;
- w pobliżu przejść dla zwierząt wprowadzane nasadzenia drzew należy zabezpieczyć przed zgryzaniem przez zwierzęta (np. przy użyciu siatki lub perforowanych rulonów);
- h) 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;
- ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków;
- w przypadku przepustów dla małych zwierząt, płazów, zespolonych z ciekami, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu (przepusty o świetle pionowym > 2 m) lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem/wylotem przepustu;
- umacnianie stoków, skarp oporowych i stromych nasypów (położonych w strefach dostępnych dla zwierząt) należy prowadzić z możliwie najszerszym 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;

- 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 w obrębie 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 zasypaniem 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 zachowywanego/odtworzanego naturalnego nachylenia cieku); 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); w przypadku bezwzględnej konieczności lokalizacji zbiorników retencyjnych w odległości < 50 m od krawędzi przejść wynikającej z panujących trudnych uwarunkowań terenowych, należy przyjąć rozwiązania projektowe możliwie ograniczające ich ingerencję w strefy przemieszczania zwierząt (lokalizacja i kształt zbiorników, przebieg ogrodzenia drogowego, nasadzenia roślinności izolacyjnej itp.); 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 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 na odcinku co najmniej 100 m od krawędzi obiektu (w każdym kierunku) nawierzchnię gruntową, w sytuacjach koniecznych dopuszczalne jest ich umacnianie kruszywami naturalnymi lub łamanymi (przy czym dopuszcza się wykonanie nawierzchni powierzchniowo utrwalonej i pokrytej drobnym, luźnym kruszywem);

- nie projektować (za wyjątkiem sytuacji wynikających z warunków technicznych i względów BRD) oświetlenia drogi w rejonie przejść dla średnich i dużych zwierząt – w odległości co najmniej 200 m (obszary leśne) i 500 m (obszary bezleśne lub z niewielkim udziałem lasów) w każdą stronę od skrajni przejścia; w przypadku niemożności spełnienia ww. wymogu dopuszcza się zastosowane oświetlenia o możliwie najmniejszej mocy oraz możliwie najniższej wysokości latarni;

- nie należy wprowadzać znaków pionowych (odblaskowych), barier, barier energochłonnych, schodów w rejonie światła przejść i dojeżdżać tj. w odległości 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 wszystkich przejściach dla średnich i dużych zwierząt drewniane ekrany przeciwoślńieniowe o wysokości minimalnej 2,5 m (mierzonej łącznie z podwaliną); ekrany powinny być 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;
 - w przypadku konieczności dostosowania przejść do potrzeb przemieszczania się nietoperzy należy wprowadzić rzędowe nasadzenia (szpalery) drzew i wysokich krzewów w otoczeniu przejść, 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; w przypadku przejść dolnych (bez względu na wymiary) należy zawsze projektować ekrany przeciwoślńieniowe (o minimalnej wysokości 4 m; dopuszcza się ich częściowe lub całkowite zastąpienie siatkami o oczkach nie większych niż 5 x 5 cm); elementy podwyższające pułap przelotu nietoperzy należy zastosować w miejscach o podwyższonej aktywności nietoperzy, tj. w dolinie cieku Przywra (km ok. 1+050 - 1+300), na wysokości ul. Leśnej i Sokołowskiej (km ok. 4+000 - 5+000) oraz jaru okresowo prowadzącego wody w m. Werynia (km ok. 6+200 - 6+400);
 - i) kształtowanie struktur naprowadzających zwierzęta do przejścia:
 - ogrodzenia ochronne wzdłuż drogi powinny posiadać płynne i szczelne połączenie ogrodzeń z wylotami przejść dolnych;
 - należy unikać prowadzenia ogrodzeń na stromych skarpach; w przypadku konieczności prowadzenia ogrodzeń w górę skarp o nachyleniu > 1:2,5 (zwłaszcza przy połączeniach z przejściami) konieczne jest zwiększenie wysokości minimalnej ogrodzenia co najmniej o 10%;
 - wprowadzić gęste, rzędowe nasadzenia krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu), łączących się z czołem przejść dolnych;
 - wprowadzić struktury roślinności naprowadzającej, tj. nasadzeń drzew i krzewów w obszarze dojeżdżania do przejść dolnych wykonanych w taki sposób, by tworzyły ciągłe lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia, ukierunkowując ruch zwierząt; należy uwzględnić gatunki stanowiące atrakcyjną bazę żerową w okresie owocowania;
 - konieczne jest zamontowanie na konstrukcjach drewnianych na powierzchni przejść i na dojeżdżaniach min. 2 lizawki solne na każde przejście dla zwierząt średnich i dużych;
 - j) celem ograniczenia użytkowania przejść przez ludzi należy je zabezpieczyć poprzez zastosowanie (o ile zezwalają na to odrębne przepisy oraz ukształtowanie terenu) następujących rozwiązań (odpowiednich dla danego przejścia – jego typu i lokalizacji):
 - 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 niższa 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.
11. Należy zaprojektować nasadzenia zieleni drogowej o funkcji izolacyjno-osłonowej, krajobrazowej, naprowadzającej, dogęszczającej i ozdobnej w łącznym rozmiarze nie mniejszym niż 10 ha. Nasadzenia należy zlokalizować w pasie drogowym i/lub w jego

- sąsiedztwie (wzdłuż ciągów komunikacyjnych łączących się z budowaną obwodnicą). Gatunki drzew i krzewów do nasadzeń należy dostosować do panujących w danym miejscu warunków siedliskowych i charakteru istniejącej 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. Gatunki nierodzące drzew i krzewów dopuszcza się do stosowania w przypadku zieleni ozdobnej. Nie należy stosować gatunków drzew i krzewów mogących stanowić atrakcyjną bazę pokarmową dla ssaków kopytnych oraz ptaków śpiewających (za wyjątkiem bezpośredniego sąsiedztwa przejść dla zwierząt). 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.
12. Studzienki ściekowe, studnie, niecki wpadowe/chłonne i inne elementy odwodnienia budowanej obwodnicy, 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 o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm na wlotach do zbiorników retencyjnych, klap zwrotnych na wylotach kanałów hydrotechnicznych i kanalizacji deszczowej do cieków/rowów melioracyjnych), 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.
 13. Nie projektować systemu odprowadzania wód roztopowo-opadowych za pomocą korytek krakowskich lub głębokich rowów betonowych.
 14. Usytuowanie obiektów inżynierskich (obiektów mostowych, przepustów) nie może powodować istotnych zmian koryta cieku (kształt, przebieg, spadek dna) oraz warunków przepływu wód. Filary obiektów mostowych powinny być zlokalizowane poza korytami przekraczanych cieków, w odległości nie mniejszej niż 1-krotna szerokość koryta cieku.
 15. Kolorystyka projektowanych obiektów inżynierskich powinna być stonowana, zbliżona do kolorów występujących w bezpośrednim otoczeniu obiektów (stonowane odcienie zieleni, szarości, brązu).
 16. Przed zasypaniem zbiorników rozrodczych płazów kolidującym z inwestycją drogową należy wykonać zbiorniki zastępcze (kompensacyjne). Do zbiorników zastępczych należy przenosić odłowione osobniki. W innym przypadku odłowione płazy należy przenosić do najbliższych zbiorników o zbliżonych właściwościach ekologicznych. Zbiorniki zastępcze powinny być wygrodzone w trakcie wykonywania prac od placu budowy tymczasowym płótkiem herpetologicznym (wykonanym zgodnie z warunkiem I.2)24. niniejszej decyzji) i objęte stałym nadzorem przyrodniczym (do czasu zakończenia prac budowlanych). Zbiorniki zastępcze powinny być zasilane wodami gruntowymi oraz wodami opadowymi i roztopowymi spływającymi z terenów zielonych wokół zbiornika. Niedopuszczalne jest ich zasilanie wodami pochodzącymi z systemu odwodnienia projektowanej obwodnicy. System zasilania zbiorników powinien zapewniać ich funkcjonowanie przez cały okres aktywności płazów. Zbiornik powinien posiadać nieregularny kształt, łagodne nachylenie skarp (1:3 - 1:5 na całej długości linii brzegowej) oraz stopniowo zwiększającą się głębokość od 30 do 100 cm, przy czym płycizny (o głębokości ok. 30 cm) powinny zajmować większą część zbiornika (ok. 80%). Skarpy zbiornika powinny być wykonane z humusu, ewentualnie z gliny lub piasku. Zbiornik nie może być wybetonowany. Zbiornik powinien zostać pozostawiony do naturalnej sukcesji.

Zbiornika nie należy zarybiać. Zbiornik nie powinien być grodzony. Wybór lokalizacji i wykonanie zbiorników zastępczych powinno być w uzgodnieniu i pod nadzorem przyrodniczym. Zbiorniki kompensacyjne powinny być wykonane w liczbie i o powierzchni nie mniejszej od tych likwidowanych na potrzeby realizacji inwestycji.

17. Wody opadowo-roztopowe z powierzchni jezdni dzięki odpowiednio ukształtowanym spadkom podłużnym i poprzecznym będą odprowadzane bezpośrednio do rowów drogowych lub poprzez wpusty deszczowe do kanalizacji deszczowej - tak ujęte zostaną odprowadzone do zbiorników retencyjnych (w km drogi ok. 12+249 wody odprowadzane będą do rowu lewego przy istniejącej drodze krajowej nr 9 (DK9) w kierunku Rzeszowa - brak zbiornika retencyjnego).
18. Kanalizacja deszczowa zostanie wykonana na odcinku obwodnicy w km ok. 0+400 - 1+500, z uwagi na brzegową kolizję projektowanej drogi z Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych nr 426 „Dolina kopalna Kolbuszowa”.
19. Wody opadowo-roztopowe z obiektów mostowych będą ujmowane poprzez dedykowany tym obiektom system odwodnienia, który będzie zintegrowany z systemem odwodnienia drogi.
20. Na wylotach urządzeń kanalizacyjnych zostaną zamontowane kłapy zwrotne lub kraty zabezpieczające.
21. Zostaną wykonane następujące zbiorniki retencyjne:

Lp.	Nazwa zbiornika	Lokalizacja zbiornika		Typ zbiornika	Urządzenie oczyszczające
		Km obwodnicy (ok.)	Strona		
1.	4.1A/Zb-1	0+280	P	szczelny	Osadnik + separator
2.	4.1A/Zb-2	0+880	L	szczelny	Osadnik + separator
3.	4.1A/Zb-3	1+200	P	szczelny	Osadnik + separator
4.	4.1A/Zb-4	1+710	L	nieszczelny	Brak – woda z terenów zielonych (skarpy)
5.	4.1A/Zb-5	1+710	P	nieszczelny	Brak – woda z terenów zielonych (skarpy)
6.	4.1A/Zb-6	2+610	P	szczelny	Osadnik + separator
7.	4.1A/Zb-7	2+870	L	szczelny	
8.	4.1A/Zb-8	3+730	L	szczelny	Osadnik + separator
9.	4.1A/Zb-8a	5+180	L	szczelny	Osadnik + separator
10.	4.1A/Zb-8b	5+340	L	szczelny	Osadnik + separator
11.	4A/Zb-9	7+000	P	szczelny	Osadnik + separator
12.	4A/Zb-10	7+525	P	szczelny	Osadnik + separator
13.	4A/Zb-11	8+090	L	szczelny	Osadnik + separator
14.	4A/Zb-12	8+250	P	szczelny	Osadnik + separator
15.	4A/Zb-13	8+800	P	szczelny	Osadnik + separator
16.	4A/Zb-14	8+800	L	szczelny	
17.	4A/Zb-15	10+400	L	nieszczelny	Osadnik + separator
18.	4A/Zb-16	11+250	P	szczelny	Osadnik + separator
19.	-	12+249	L	Brak zbiornika retencyjnego - odprowadzenie wody do rowu lewego przy istn. DK9 w kierunku Rzeszowa	Osadnik + separator

22. Zbiorniki retencyjne zostaną wykonane jako otwarte z przelewami do odbiorników (przelew grawitacyjny lub z wykorzystaniem przepompowni).
23. Wody opadowe lub roztopowe ze zbiorników retencyjnych kierowane będą do odbiorników, którymi będą cieki naturalne: Przyrywa, Werynia, Górnianka, cieków bez nazwy, a także istniejących w terenie rowów melioracyjnych.

24. W przypadku etapowej budowy obwodnicy, powierzchnia i objętość projektowanych zbiorników retencyjnych zostanie dostosowana w etapie I do ilości wód przejmowanych z mniejszej zlewni (z jednej jezdni), a w etapie II, tj. w momencie rozbudowy o drugą jezdnię – zostanie zwiększona do docelowych wartości. Zarówno w I jak i II etapie wody opadowo-roztopowe odprowadzane będą do tych samych odbiorników.
25. Na wypadek awarii projektowane przepompownie wód wyposażone będą w dwie pompy (jedna awaryjna), a w przypadku problemów z ich zasilaniem stosowane będą agregaty prądotwórcze.
26. Zakres ingerencji w koryta cieków naturalnych będzie następujący:

Lp.	Nazwa ciek naturalnego	Km obwodnicy	Długość przebudowy koryta [mb]	Długość konserwacji koryta [mb]	Długość umocnienia koryta [mb]
1.	Przyrwa	ok. 1+075	-	ok. 150 m	umocnienie w rejonie ujścia rowu przy istn. obiekcie mostowym w ciągu DK9 – ok. 10 m; umocnienie w rejonie przejścia dla zwierząt MG/PZDsz-2_4.1A i wylotów kanalizacji: – powyżej obiektu ok. 70 m (łącznie z umocnieniem wylotów z kanalizacji), – poniżej obiektu ok. 50 m (łącznie z umocnieniem wylotów z kanalizacji)
2.	Werynia	ok. 2+640	-	-	umocnienie w rejonie ujścia rowu – ok. 10 m
3.	Górnianka	ok. 11+275	ok. 140 m (po istniejącym śladzie)	ok. 30 m	umocnienie w rejonie wylotu z kanalizacji – ok. 10 m

27. Konserwacja ciek Przyrwa polegać będzie na wyprofilowaniu i odmuleniu dna oraz skarp koryta. W rejonie ujścia rowu przy istniejącym obiekcie mostowym w ciągu DK9 dno ciek zostanie wyprofilowane do szerokości ok. 7 m, a skarpy - do pochylenia od 1:2,5 do 1:2,0 (w uzasadnionych przypadkach maksymalne nachylenie skarp wynieść może 1:1,5). Umocnienie dna oraz skarp ciek zostanie wykonane narzutem kamiennym na długości min. 5 m od osi wylotu w każdą stronę (łącznie 10 m umocnienia). W rejonie przejścia dla zwierząt PZDsz-2_4.1A wykonane zostanie umocnienie dna narzutem kamiennym, natomiast skarp - opaską faszynową, powyżej której zostanie wykonane umocnienie narzutem kamiennym na odcinku o sumarycznej długości ok. 120 m (w rejonie wylotów z kanalizacji umocnienie skarpy tylko narzutem kamiennym).
28. Konserwacja ciek Werynia polegać będzie na wyprofilowaniu i odmuleniu dna oraz skarp koryta ciek w miejscu ujścia rowu. Dno ciek zostanie wyprofilowane do szerokości ok. 2 m, a skarpy - do pochylenia od 1:2,5 do 1:2,0 (w uzasadnionych przypadkach maksymalne nachylenie skarp wynieść może 1:1,5). Umocnienie dna i skarp ciek będzie wykonane materiałem naturalnym (np. narzutem kamiennym) na długości min. 5 m od osi ujścia w każdą stronę (łącznie 10 m umocnienia).
29. Przebudowa ciek Górnianka polegać będzie na wyprofilowaniu i odmuleniu dna oraz skarp koryta ciek. W projektowanym przekroju koryta ciek szerokość dna wyniesie ok. 2 m, a nachylenie skarp od 1:2,5 do 1:2,0 (w uzasadnionych przypadkach maksymalne nachylenie skarp wynieść może 1:1,5). W rejonie wylotu kanalizacji deszczowej wykonane zostanie umocnienie dna i skarp ciek materiałem naturalnym (np. narzutem kamiennym), na długości min. 5 m od osi wylotu w każdą stronę (łącznie min. 10 m umocnienia).
30. Budowane stacje transformatorowe kontenerowe wyposażone będą w szczelne misy olejowe umieszczone pod transformatorami, o pojemności gwarantującej przejście całej objętości oleju w przypadku rozszczelnienia transformatora.
31. Wykonane zostaną ekrany akustyczne zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Oznaczenie ekranu	Początek km ok.	Koniec km ok.	Wysokość [m]	Strona drogi
1	E-1	0+965 obwodnicy	1+156 obwodnicy	4,0	prawa
2	E-2	10+229 obwodnicy	10+306 obwodnicy	2,0	lewa
3	E-3a	11+981 obwodnicy	12+102 obwodnicy	6,0	prawa
4	E-3b	12+102 obwodnicy	12+197 obwodnicy	5,0	prawa
5	E-4	12+191 obwodnicy	-0+005 istniejącej DK9	5,5	prawa
6	E-5	-0+043 istniejącej DK9	0+062 istniejącej DK9	6,0	prawa
7	E-6a	0+100 istniejącej DK9	0+161 istniejącej DK9	4,0	prawa
8	E-6b	0+166 istniejącej DK9	0+206 istniejącej DK9	4,0	prawa
9	E-7	12+149 obwodnicy	0+194 istniejącej DK9	5,0	lewa
10	E-8	4+947 obwodnicy	5+034 obwodnicy	2,0	prawa

Ww. ekrany akustyczne posiadać będą wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych DLR min. 24 dB (klasa B3).

W celu poprawy widoczności lub doświetlenia ekrany wykonane będą jako przezroczyste. W miejscach, gdzie pozwolą na to warunki drogowe (względny BRD) ekrany akustyczne należy zaprojektować jako ekrany nieprzeźroczyste, o parametrach akustycznych co najmniej takich jak ww. ekrany przezroczyste.

32. W miejscach wjazdów na posesje zlokalizowanych w ciągu ww. ekranów akustycznych, wykonane zostaną szczelne bramy wjazdowe, o wysokości i właściwościach akustycznych co najmniej takich jak ekrany. Ponadto, bramy, te zostaną wyposażone w mechanizmy ułatwiające ich otwieranie/zamykanie.
33. Na ekranach przeźroczystych 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.
34. W celu uniemożliwienia przedostawania się drobnych zwierząt na drogę, panele akustyczne będą szczelnie połączone z podwaliną, aby nie występowała wolna przestrzeń pomiędzy ekranem a podłożem. Podwalina powinna być zagłębiona w gruncie na głębokość min. 10 cm. Wszelkie ubytki spowodowane osiadaniem lub osuwaniem się ziemi ze skarp należy niezwłocznie uzupełniać. W miejscach, gdzie ekrany będą pełnić funkcję ogrodzenia, ekrany posadowione na palach należy zabezpieczyć przed podkopywaniem zwierząt za pomocą siatki ocynkowanej wkopanej w grunt pod panelami (na głębokość przynajmniej 0,5 m i o wielkości oczek ok. 2 x 15 cm).
35. Nie obsadzać drzewami i krzewami ekranów akustycznych. Nie nasadzać pnączy na przezroczystych ekranach oraz na wszelkich ekranach od strony jezdni, a w razie pojawienia się pnączy, należy natychmiast je usuwać.
36. Gdy za ekranami znajdują się drzewa i krzewy, należy w tych miejscach stawiać ekrany nieprzeźroczyste. W uzasadnionych wypadkach (względny BRD) można zastosować ekrany przeźroczyste zabezpieczone znakami graficznymi (jak w warunku I.3)31. niniejszej decyzji).

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

1. Prace przygotowawcze i budowlane na całym odcinku budowanej obwodnicy 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);

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 i miejsc składowania humusu, 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 tymczasowych ogrodzeń zabezpieczających zinventaryzowane 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, rozlewisk, terenów podmokłych 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 sposobu zagospodarowania humusu na placu budowy w celu uniknięcia zasypywania lokalnych obniżień terenu, terenów podmokłych, siedlisk przyrodniczych i innych przyrodniczo cennych miejsc;
 - nadzorowanie sposobu zagospodarowania humusu zanieczyszczonego szczątkami, kłaczami roślin inwazyjnych (w szczególności nawłoci późnej),
 - nadzorowanie zagospodarowania otoczenia obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt,
 - nadzorowanie wykonania drogowych ogrodzeń ochronno-naprowadzających,
 - nadzorowanie wykonania nasadzeń zieleni drogowej i osłonowo-naprowadzającej,
 - nadzorowanie wykonania i zagospodarowania zbiorników kompensacyjnych,
 - uczestnictwo przy odbiorach technicznych – dotyczy to zwłaszcza wykonanych przejść dla płazów i małych zwierząt, naprowadzeń do nich i zagospodarowania ich otoczenia;
- 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;
- c) za każdy rok prowadzenia nadzoru przyrodniczego należy przygotować stosowne sprawozdanie z realizacji wszystkich zadań nadzoru przyrodniczego, które należy przekazać do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie w terminie do 31 stycznia.
2. Należy prowadzić coroczny monitoring obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt pod kątem trwałości zagospodarowania ich powierzchni oraz otoczenia (stref dojazdów), stanu technicznego ogrodzeń ochronno-naprowadzających, ekranów przeciwoślennych, ekranów/siatek chiropterologicznych, występowania pułapek antropogenicznych, stanu zachowania roślinności na przejściach (osłonowo-naprowadzającej) oraz pod względem penetracji przez ludzi:
- a) przejścia dla zwierząt średnich i dużych:
- kontrola drożności przejść – usuwanie wszystkich przeszkód ograniczających przepustowość ekologiczną obiektu; w przypadku obiektów zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów rolniczych, należy zwrócić uwagę także na niekorzystne zjawisko składowania sprzętu i odpadów pochodzących z prowadzenia gospodarki rolnej;
 - 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,
- 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 dużych kamieni, głazów lub pni drzew zabezpieczających przed wjeżdżaniem pojazdów,
 - luźne rozlokowanie karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia,
 - obsadzenie niewysokimi drzewami lub kępami krzewów z rodzimych gatunków całej powierzchni przejścia,
- 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 dla dużych i średnich zwierząt, ogrodzeń herpetologicznych oraz ekranów/siatek chiropterologicznych; należy zwrócić szczególną uwagę na:
- połączenia ogrodzeń z obiektami inżynierskimi i ekranami,
 - szczelność ogrodzeń (wszystkich typów) przy powierzchni gruntu,
 - szczelność bram i furtek oraz intensywność ich niepożądanego wykorzystywania.

Prace obejmują usuwanie roślinności (martwej i przerastającej konstrukcje ogrodzeń) oraz wszelkiego materiału utrudniającego przemieszczanie zwierząt.

- harmonogram i termin realizacji:

- kontrola szczelności ogrodzeń dla dużych i średnich zwierząt – 2 razy w ciągu roku (marzec, sierpień),
 - kontrola szczelności ekranów/siatek chiropterologicznych – 2 razy w ciągu roku (marzec, pierwsza połowa lipca),
 - 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).
- 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 (przy udziale dendrologa) – prowadzenie nasadzeń uzupełniających drzew i krzewów w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek – co najmniej raz w roku, wczesną wiosną (najpóźniej do końca kwietnia),
- kontrola stanu zabezpieczenia sadzonek przed zwierzętami z usunięciem wszelkich usterek, – co najmniej 2 razy w roku: wczesna wiosna, późna jesień,
- wykaszanie roślinności wzdłuż ogrodzeń dla płazów (pas szerokości min. 50 cm) – 2 razy w roku z wyłączeniem okresu wzmożonej migracji płazów; skoszoną biomasę należy usunąć – zalecane wykorzystanie do użytku gleby na powierzchni przejść dla dużych i średnich zwierząt,
- wszystkie powierzchnie otwarte (trawy, ziołorośla) na przejściach powinny być regularnie koszone – z reguły 2 razy w roku,
- powierzchnie w promieniu min. 2 m od małych przejść powinny być regularnie koszone – z reguły 2 razy w roku,
- z wykaszania powinny być wyłączone powierzchnie obsadzone gatunkami drzew liściastych, gdyż pokrywa trawiasta stanowi naturalną ochronę przed przemarzaniem oraz zmniejsza intensywność uszkodzania sadzonek przez zwierzęta;

e) pielęgnację nasadzeń przydrożnych 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.; prace te należy przeprowadzać przy udziale dendrologa;

f) monitoring stanu technicznego i zagospodarowania obiektów należy rozpocząć rok po oddaniu danego obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia wszelkich nieprawidłowości, uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania niezbędne dla przywrócenia stanu pierwotnego, poprawy ich funkcjonalności.

3. Po zakończeniu wszelkich prac związanych z realizacją budowy obwodnicy 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.
- Uzyskane wyniki monitoringu przejść wraz z analizą ekspercką w zakresie funkcjonalności i skuteczności ekologicznej poszczególnych obiektów oraz oceną stanu zagospodarowania przejść należy przedstawić w corocznych raportach przekazywanych do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie do końca lutego każdego roku. Do wyników należy dołączyć dokumentację fotograficzną w formie cyfrowej. W raporcie końcowym należy zestawić i poddać analizie eksperckiej wszystkie dane uzyskane w całym okresie prowadzenia obserwacji, przedstawiając końcowe wnioski z ewentualnymi zaleceniami względem koniecznych do wprowadzenia zmian.
4. Kontrolę przejść dla zwierząt należy przeprowadzać za pomocą:
 - 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.
 5. Zakres monitoringu przejść dla zwierząt (warunek II.3 niniejszej decyzji) i dobór stosowanych metod warunek II.4 niniejszej decyzji) należy dostosować do biologii/ekologii gatunków zwierząt, którym są one dedykowane oraz do specyfiki samych monitorowanych obiektów.
 6. Monitorowaniem wykorzystania przejść przez zwierzęta, o którym mowa w warunku II.3 niniejszej decyzji, należy objąć wszystkie obiekty inżynierskie, dostosowane do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt. Dla przejść objętych monitorowaniem, należy opracować plany kontroli (szczegółowy opis metodyki, liczbę kontroli i terminy) uwzględniające biologię i ekologię gatunków zwierząt, dla których migracji zostały zaprojektowane. Opracowane plany kontroli (wraz ze stosownym uzasadnieniem) należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie wraz z pierwszymi wynikami monitoringu wykorzystania przejść przez zwierzęta.
 7. Uzyskane wyniki monitoringu przejść wraz z analizą ekspercką w zakresie funkcjonalności i skuteczności ekologicznej poszczególnych obiektów oraz oceną stanu zagospodarowania przejść należy przedstawić w corocznych raportach przekazywanych do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie do końca lutego każdego roku. Do wyników należy dołączyć dokumentację fotograficzną w formie cyfrowej. 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. W raporcie końcowym należy zestawić i poddać analizie eksperckiej wszystkie dane uzyskane w całym okresie prowadzenia obserwacji, przedstawiając końcowe wnioski z ewentualnymi zaleceniami względem koniecznych do wprowadzenia zmian, czy też potrzeby kontynuowania monitoringu.
 8. Należy przeprowadzić monitoring wykonanych zbiorników zastępczych (kompensacyjnych) dla płazów pod kątem stanu ich zagospodarowania/zachowania (warunki wodne, sukcesja roślinności) oraz ich zasiedlenia i rozrodu przez płazy (wraz

z ustaleniem liczebności populacji płazów oraz ich sukcesu rozrodczego). Zbiorniki należy kontrolować przez pięć lat (co roku) od oddania inwestycji do użytkowania. Co roku należy wykonać tyle kontroli terenowych, by uchwycić wszystkie potencjalnie mogące rozmnażać się gatunki płazów. Harmonogram kontroli będzie zależny od warunków pogodowych oraz dat rozpoczęcia i szczytu godów poszczególnych gatunków płazów. Wszystkie obserwacje zbiorników powinny zostać udokumentowane w postaci fotografii. Podczas monitoringu specjalista powinien zidentyfikować zagrożenia dla populacji płazów. W przypadku pojawienia się w zbiornikach ryb, należy wykonać ich odłowy – poza sezonem aktywności płazów (odłowy od października do pierwszej połowy marca). Uzyskane wyniki monitoringu wraz z analizą ekspercką w zakresie funkcjonalności i skuteczności ekologicznej poszczególnych zbiorników oraz oceną stanu ich zagospodarowania należy przedstawić w corocznych raportach przekazywanych do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie do końca lutego każdego roku.

III. 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.

W ramach ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania należy odnieść się m.in. do następujących kwestii:

- dokładnej lokalizacji i parametrów technicznych ekranów akustycznych,
- systemu odwodnienia drogi, z uwzględnieniem obiektów inżynierskich i gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi w zakresie m. in.: ilości wód opadowych lub roztopowych odprowadzanych z terenu przedsięwzięcia z podziałem na zlewnie i odbiorniki wód, parametrów zbiorników retencyjnych, parametrów kanalizacji deszczowej, maksymalnej przepustowości urządzeń oczyszczających i odbiorników wód; na mapach należy przedstawić lokalizację zlewni bilansowych, kanalizacji deszczowej, rowów, zbiorników i urządzeń oczyszczających, miejsca wprowadzania wód,
- odwadniania wykopów budowlanych,
- prac związanych z przebudową sieci drenarskiej,
- prac związanych z konserwacją, przebudową i przełożeniem cieków naturalnych i rowów melioracyjnych,
- rozwiązań konstrukcyjnych planowanych obiektów inżynierskich, w tym mostu na rzece Przyrwa,
- prac związanych z lokalizacją tymczasowych obiektów inżynierskich w obrębie cieków naturalnych i rowów melioracyjnych,
- prac związanych z prowadzeniem infrastruktury liniowej pod dnem cieków naturalnych,
- prac związanych z likwidacją zbiorników wodnych,
- monitoringu jakości odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych,
- przyjętych rozwiązań projektowych wraz z ponowną oceną oddziaływań na środowisko przyrodnicze oraz analizą skuteczności przyjętych rozwiązań minimalizujących te oddziaływania.

IV. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Stwierdzam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

Po roku od dnia oddania 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 co najmniej jak w tabeli poniżej:

Lp.	Nr ewid. działki	Obręb	Gmina	Powiat	Nazwa drogi i km ok.	Strona drogi	Oznaczenie receptora z analizy akustycznej
1	987/1	Zarębki	Kolbuszowa	kolbuszowski	obwodnica: 1+050	prawa	4
2	148	Kupno			obwodnica: 10+265	lewa	47
3	716/4	Kupno			obwodnica: 12+040	prawa	53
4	717/7	Kupno			obwodnica: 12+212	prawa	58
5	717/7	Kupno			DK9: 0+049	lewa	59
6	1873/3	Kupno			DK9: 0+022	prawa	62
7	1038/3	Kolbuszowa Dolna			obwodnica: 4+980	prawa	41
8	1833/2	Widółka			DK9: 0+121	lewa	80
9	1833/2	Widółka			obwodnica: 12+204	lewa	81
10	2017/2	Widółka			DK9: 0+168	prawa	68

Wyniki pomiarów hałasu wykonanych minimum w ww. punktach pomiarowych, służyć będą kalibracji i weryfikacji modelu obliczeniowego oraz zostaną one przetransponowane na ogół terenów podlegających ochronie w zakresie emisji hałasu, zlokalizowanych w sąsiedztwie przedmiotowej drogi.

W przypadku wykonania przedsięwzięcia etapowo, tj. najpierw w układzie jednojezdniowym, a potem w układzie docelowym dwujezdniowym analiza porealizacyjna wykonana zostanie po roku od dnia oddania do użytkowania każdego etapu.

Analiza przedstawiona zostanie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Marszałkowi Województwa Podkarpackiego 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.

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

VII. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 08 listopada 2024 r., znak: ORZ.I-1.4110.2.14.2024.GC Pana Wiesława Sowy – Zastępcy Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu drogi krajowej DK9**”.

Wniosek został prawidłowo skompletowany - zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy ooś.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod nr 1611/2024.

Informacja o przedłożonym Raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, dalej Raport została umieszczona w publicznie dostępnym

wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod nr 1612/2024.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, ustawy ooś, w związku z § 2 ust. 1 pkt 32 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839, ze zm.) - tj. „*drogi inne niż wymienione w pkt 31 nie mniej niż o czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku oraz zmianę przebiegu lub rozbudowę istniejącej drogi o dwóch pasach ruchu co najmniej do czterech pasów ruchu na długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku*”, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto, w zakres przedsięwzięcia wchodzi zadania kwalifikowane do:

- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku § 3 ust. 1 pkt 62;
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 71;
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku § 3 ust. 1 pkt 67;
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 89 ww. rozporządzenia.

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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie jest organem właściwym do wydania żądanej decyzji na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwszy ustawy ooś, z uwagi na ww. kwalifikacje przedsięwzięcia.

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

Pismem z dnia 14 listopada 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.1.2024.JK.4 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, wezwał Inwestora do uzupełnienia formalnego wniosku. Uzupełnienia zostały dostarczone w dniu 02 grudnia 2024 r. i w dniu 11 grudnia 2024 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, obwieszczeniem z dnia 12 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.1.2024.JK.9, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Po analizie przedłożonego Raportu, stwierdzono, że zawiera on braki merytoryczne w stosunku do wymagań dla tego typu dokumentacji określonych w art. 66 ust. 1 ustawy ooś. Pismem z dnia 20 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.1.2024.JK.13 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wezwał Inwestora do uzupełnienia Raportu.

W dniu 20 lutego 2025 r. Inwestor przekazał do tut. Organu uzupełnienie Raportu (Aneks nr 1, Rzeszów, luty 2025 r.) wraz z którym przedłożono zaktualizowane mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem przedsięwzięcia i przewidywanym terenem jego oddziaływania.

Po analizie przedłożonego uzupełnienia Raportu, stwierdzono, że w dalszym ciągu posiada braki merytoryczne w stosunku do wymagań dla tego typu dokumentacji określonych w art. 66 ust. 1 ustawy ooś. W związku z czym pismem z dnia 15 kwietnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.5.1.2024.JK.29 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wezwał Inwestora do uzupełnienia Raportu.

W dniu 30 maja 2025 r. Inwestor przedłożył do tut. Organu uzupełnienie Raportu (Aneks nr 2, Rzeszów, maj 2025 r.).

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 ustawy ooś, pismami z dnia 26 czerwca 2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, wystąpił odpowiednio do Państwowego Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie (znak pisma: WOOŚ.420.5.1.2024.JK.41) o wydanie opinii w sprawie przedmiotowego przedsięwzięcia i do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie (znak pisma: WOOŚ.420.5.1.2024.JK.42) o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Rzeszowie w opinii z dnia 10 lipca 2025 r., znak: SNZ.9020.6.1.2025.ASz, przy uwzględnieniu technologii,

parametrów, rozwiązań i zabezpieczeń zaproponowanych w dokumentacji, pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. W przedmiotowej opinii Państwowy Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Sanitarny wskazał, iż przy uwzględnieniu uwarunkowań i założeń wskazanych w raporcie przedmiotowe przedsięwzięcie spełni wymogi w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w postanowieniu z dnia 04 lipca 2025 r., znak: RZ.RZŚ.4900.26.2025.MS, uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Ustalając warunki realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji kierowano się m.in. stanowiskiem przedstawionym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie przedstawionym w ww. postanowieniu, przy czym, m.in. na podstawie dokumentacji, w części uszczegółowiono/zmodyfikowano zapisy określające ograniczenia i wymagane rozwiązania.

W raporcie dokonano porównania proponowanych wariantów przebiegu obwodnicy, zarówno pod względem rozwiązań projektowych i technicznych, jak również wpływu na stan środowiska (m.in. wpływu na środowisko przyrodnicze, klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne, środowisko gruntowo-wodne, klimat, krajobraz, wody powierzchniowe i podziemne) oraz dobra materialne i obiekty kulturowe.

W raporcie przeprowadzono analizy, określono oddziaływanie i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją, eksploatacją i likwidacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji, zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

W toku postępowania, w dniu 31 marca 2025 r. do tut. Organu wpłynęło pismo osoby prowadzącej na działkach ewidencyjnych nr 23/1, 23/2 i 24, obręb Kolbuszowa Górna, gm. Kolbuszowa (zlokalizowanych w przewidywanym obszarze realizacji i obszarze oddziaływania przedsięwzięcia) pasiekę pszczelarską, z wnioskiem o przesunięcie trasy inwestycji. W piśmie tym wskazano, że budowa drogi w rejonie ww. działek spowoduje zniszczenie prowadzonego na ww. działkach pasieki, stanowiącej siedlisko dla pszczoł i dziko żyjących owadów, a przedstawiona proponowana krótsza trasa ograniczy oddziaływanie na środowisko, wynikające m.in. ze spalania paliw. W odpowiedzi na ww. pismo, pismem z dnia 16 kwietnia 2025 r. tut. Organ poinformował wnioskującego, iż *„Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, nie ustala wariantów realizacji przedsięwzięcia, w tym przebiegu projektowanej drogi, a określa uwarunkowania środowiskowe w oparciu o warianty przedstawione w dokumentacji. Na podstawie dotychczas zgromadzonego materiału dowodowego Wariant 4.1A jest wskazany przez Inwestora do realizacji. Tut. Organ nie dysponuje środkami prawnymi, pozwalającymi na wydanie rozstrzygnięcia niebędącego przedmiotem wniosku. Informuję jednocześnie, że możliwość wskazania przez organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach Inwestorowi innego wariantu do realizacji, niż wskazany przez Inwestora w raporcie, spośród przedstawionych w dokumentacji wariantów o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), uzależniona jest od zaistnienia okoliczności ściśle określonych w art. 81 ust. 1 ww. ustawy i dotyczy to sytuacji w której „z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę”. Należy mieć również na uwadze, że prawną przesłanką do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jest spowodowanie przez przedsięwzięcie znacząco negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, lub spowodowanie nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania w obszarze dorzecza”*.

Ponadto, poinformowano wnioskującego, że w przedmiotowym postępowaniu strony postępowania zawiadamiane są o działaniach urzędu poprzez obwieszczenia, które publikowane są w siedzibie tut. Organu na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu oraz są przekazywane do publikacji gminom, przez które przebiega trasa drogi.

Zauważa się, że proponowana przez wnioskującego trasa prowadzi w większości przez tereny zalesione/zadrzewione i w większym stopniu w porównaniu z wariantem wnioskowanym przez Inwestora przecina tereny obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Jak wyjaśnił Inwestor w piśmie z dnia 16 października 2025 r., znak: ORZ.I-1.4110.2.2.2025.BLo przebieg trasy, w tym proponowanym alternatywnym wariantie byłby trudny do zrealizowania ze względu na ograniczenia środowiskowe, m.in. przez defragmentację i ingerencję w obszar Natura 2000.

W dniu 11 lipca 2025 r. do tut. Organu drogą elektroniczną wpłynęło pismo osoby zainteresowanej z dnia 10 lipca 2025 r., w sprawie rozważenia przebiegu trasy obwodnicy prowadzonej po zachodniej stronie miasta Kolbuszowa, np. w wariantie 9. Tut. Organ w odpowiedzi na ww. pismo poinformował wnioskującego pismem z dnia 21 lipca 2025 r. o brakach formalnych dostarczonego wystąpienia.

W prowadzonym postępowaniu w dniach **od 06 sierpnia 2025 r. do 04 września 2025 r.** zapewniono udział społeczeństwa – zgodnie z art. 79 ustawy ooś. Obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 01 sierpnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.5.1.2025.JK.56 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, organie właściwym do wydania opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz organie właściwym 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. Zostało ono zamieszczone na tablicy ogłoszeń i Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie, tablicach ogłoszeń/ Biuletynie Informacji Publicznej: Urzędu Miejskiego w Kolbuszowej, Urzędu Gminy Cmolas oraz w miejscu realizacji przedsięwzięcia.

Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa do tut. Urzędu wpłynęły pisma zawierające wnioski i uwagi do przedmiotowego przedsięwzięcia w dniach: 26 sierpnia 2025 r., 31 sierpnia 2025 r., 02 września 2025 r. i 03 września 2025 r., w których mieszkańcy regionu/osoby zainteresowane wykazały uwagi dotyczące wyboru wariantu W4.1 oraz wnioskowały o zmianę przebiegu trasy i poprowadzenie jej zgodnie z wariantem zlokalizowanym po zachodniej stronie miasta, tj. wariantie nr 9 (W9) lub zbliżonym.

Ponadto, w związku z prowadzonym udziałem społeczeństwa Inwestor przekazał do tut. Organu pisma dostarczone bezpośrednio do Inwestora:

- w dniu 06 sierpnia 2025 r. - pismo złożone przez tą samą osobę zainteresowaną, o tożsamych uwagach i wnioskach jak w ww. piśmie złożonym również do tut. Organu w dniu 11 lipca 2025 r.,
- w dniu 04 września 2025 r.

We wszystkich ww. pismach dostarczonych na etapie prowadzonego udziału społeczeństwa mieszkańcy regionu obwodnicy/osoby zainteresowane, wnioskowały o zmianę wyboru wariantu realizacyjnego na wariant 9 (W9), który zgodnie z pismami w stosunku do wariantu proponowanego do realizacji przez Inwestora, tj. wariantu 4A z podwariantem 4.1A (dalej W4.1A):

- pozwoli na ominięcie miasta, w tym newralgicznych punktów zabudowy/zwartej zabudowy, początek/koniec obwodnicy odpowiednio w miejscowościach Kupno/Cmolas (względ społeczny),
- pozwala połączyć planowaną obwodnicę Kolbuszowej z obwodnicą Nowej Dęby, tworząc spójny ciąg transportowy, a zlokalizowanie obwodnic po jednej stronie miejscowości będzie mniej kosztowne, nie będzie wymagało budowy przepraw kolejowych, pozwoli na utworzenie „silnego korytarza północ-południe”, pozwoli na skomunikowanie Kolbuszowej z autostradą A4 przez węzeł Sędziszów Małopolski i przyszły węzeł Ropczyce (względ komunikacyjny),
- ułatwi transport i przyciągnie inwestorów do znajdującej się po stronie zachodniej Kolbuszowej Podstrefy Kolbuszowa Euro-Park Mielec, do którego transport jest ograniczony

i nie pozwala osiągnąć potencjału rozwojowego tego rejonu, co będzie mieć wpływ na rozwój gospodarczy Kolbuszowej (względy gospodarcze)

- obsłuży kierunki odbywające się w kierunku Mielca, Tarnobrzega, Stalowej Woli i Rzeszowa o największym ruchu pojazdów,
- cieszy się dużym poparciem społecznym (m.in. w lokalnej prasie i Internecie) - W4.1A wymaga wyburzeń i budowy przepraw kolejowych w wariantcie,
- w przypadku wprowadzenia dodatkowego połączenia (zjazdu, węzła) przy drodze powiatowej nr 1228R, W9 zapewni dogodne powiązanie z ruchem lokalnym, wspierając codzienne życie mieszkańców i działalność gospodarczą (wzgląd funkcjonalny),
- skomunikowany jest z licznymi instytucjami i obiektami stanowiącymi bogactwo kulturowe i turystyczne (skansenu, park dinozaurów, stadionu, agroturystyk),
- jest wariantem słusznym i odpowiadającym ma rzeczywiste potrzeby mieszkańców oraz przyszłe perspektywy rozwoju podkarpacia.

Ponadto, w pismach zaznaczono obawy o przejrzystość procesu wyboru przebiegu obwodnicy. W innym piśmie wskazano, że grunty na których przebiegać ma obwodnica kupiono kiedyś za mniejsze kwoty, a obecnie ich właściciele liczą na duże odszkodowania, co „budzi w ludziach niepokój i daje poczucie niesprawiedliwości”. Zaznaczyć należy, że kwestie wykupu gruntów i wypłaty odszkodowań nie są przedmiotem przedmiotowego postępowania. Zgodnie z wyjaśnieniami Inwestora wariant W4.1A został opracowany w toku prac przygotowawczych, realizowanych w ramach umowy podpisanej z Wykonawcą w dniu 12 kwietnia 2021 r., a wybór wariantów wskazanych w Raporcie był poruszany w akcjach informacyjnych, podczas których osoby zainteresowane mogły wyrażać swoje uwagi i sprzeciwy.

Wyjaśnić należy, że wskazany w pismach osób zainteresowanych/mieszkańców regionu obwodnicy przebieg jej trasy w wariantcie W9, w wyniku analizy wielokryterialnej został odrzucony przez Inwestora i nie jest wariantem rozpatrywanym w ramach przedmiotowego postępowania, w ramach którego przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w wariantach wyłonionych przez Inwestora na podstawie wcześniejszych etapów. Zgodnie z Raportem i wyjaśnieniami Inwestora przekazanymi do tut. Urzędu w dniu 23 października 2025 r. (pismo z dnia 16 października 2025 r.) w ramach Studium Korytarzowego rozpatrywano warianty po wschodniej stronie Kolbuszowej (W1-W5) oraz po stronie zachodniej Kolbuszowej (W6-W9), w sumie dziewięć wariantów. Na etapie studium korytarzowego przeprowadzona została akcja informacyjna, w wyniku której, po zebraniu m.in. stanowisk mieszkańców gmin wariant W9 uzyskał najwięcej punktów w analizie wielokryterialnej spośród wariantów zachodnich i razem z W2, W3 i W4 (które otrzymały najwięcej punktów z wariantów wschodnich) został wytypowany do dalszego etapu Studium Techniczno - Ekonomiczno – Środowiskowego (STEŚ-R Etap I). Na etapie STEŚ-R Etap I w wyniku przeprowadzonej kolejnej akcji informacyjnej na wniosek Gminy Kolbuszowa zmodyfikowano wariant W4 i wprowadzony został W4.1A. W ramach akcji informacyjnej na tym etapie (spośród rozpatrywanych wówczas W2, W3, W4, W4.1A, W9) W9 i W2 otrzymały najmniejszą liczbę punktów, a W4.1A największą. W9 i W2 nie zostały uwzględnione w dalszych etapach, w tym nie były przedmiotem analizy w ramach dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. Raportu.

Niemniej, w odniesieniu do uwag dotyczących kwestii komunikacyjnych, zgodnie ze zgromadzoną w toku przedmiotowego postępowania dokumentacją trasa W4.1A została wkomponowana w planowaną sieć transportową. W niedalekiej odległości od W4.1A przebiega linia kolejowa przewidziana do rozbudowy w ramach Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej, przy której zlokalizowany będzie terminal kontenerowy PCC Intermodal, który będzie posiadał bezpośrednie połączenie z planowaną trasą obwodnicy W4.1A. Po stronie wschodniej miasta w przeważającej ilości występują obszary przemysłowe z terenami przewidzianymi w miejscowych planach pod usługi i przemysł, w porównaniu ze stroną zachodnią miasta, na której przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej. Jak wskazał Inwestor na podstawie pisma z Urzędu Miejskiego w Kolbuszowej miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje lokalizację głównego obszaru strefy Euro Park Mielec po wschodniej stronie miast, przy ulicy Sokołowskiej i Leśnej, który skomunikowany

będzie z W4.1A. Zgodnie z Raportem „Skrzyżowanie SR-3 połączy obwodnicę z drogą powiatową nr DP3101R biegnącą w kierunku Weryni oraz drogą gminną biegnącą do centrum Kolbuszowej oraz umożliwić będzie wszystkie relacje skrajne. Skrzyżowanie to będzie również umożliwiać połączenie z obwodnicą specjalnej strefy”.

W pismach skarżących zwrócono uwagę, iż wariant po stronie zachodniej w większym stopniu odciąży Kolbuszową, mając na uwadze m.in. duży ruch w kierunku Mielca, Tarnobrzega, Stalowej Woli i Rzeszowa. Jak wskazał w wyjaśnieniach Inwestor przeprowadzona Analiza i Prognoza Ruchu wykazała, że wariant W9 efektywnie przejmie ruch pojazdów w kierunku Mielca, jednak globalnie, wariant realizacyjny przejmie większy strumień ruchu. Wynika to m.in. z długości odcinków obwodnicy (w W9 – ok. 16,77 km zastąpiłoby ok. 11,5 km istniejącej DK9). W 2059 r. prognozowane natężenie dla W4.1A wyniesie 26890 – 37450 poj./dobę, a dla W9 wyniesie 24190-31800 poj./dobę, co potwierdza większe odciążenie innych dróg przez W4.1A.

Na mapie orientacyjnej (załącznik do Raportu) przedstawiającej przebieg W9 w miejscu skrzyżowania z DP1228R zaznaczono most. Wnioskujące strony widzą potrzebę budowy dodatkowego połączenia W9 z krzyżującą się DP1228R. Inwestor w piśmie z dnia 16 października 2025 r. wskazał, iż połączenie DP1228R było analizowane na wcześniejszych etapach projektowych. Nie było ono jednak wystarczające, dopiero skomunikowanie z drogami wojewódzkimi DW875 i DW987 uznano za wystarczające, jako, że drogi te przejmują ruch tranzytowy od strony Mielca i Sędziszowa Małopolskiego.

Inwestor w piśmie z dnia 16 października 2025 r. wskazuje także, iż sugestie o tym, że W9 jest najbardziej akceptowalny społecznie nie znajdują potwierdzenia w przeprowadzonej akcji informacyjnej na etapie STEŚ-R Etap I. W9 otrzymał 268 głosów sprzeciwu, W4 - 69 głosów sprzeciwu. Podkreślenia wymaga fakt, że inwestycje liniowe, do jakich należą drogi budzić mogą sprzeciwy społeczne, w szczególności jeśli są planowane po nowym śladzie. Ze względów ekonomicznych obwodnica w wariantcie W9 byłaby najbardziej kosztowna z analizowanych wariantów, co jak wyjaśnił Inwestor wykazała analiza efektywności ekonomicznej. W odniesieniu do wymaganych wyburzeń, w związku z budową drogi w W4.1A wymagane jest wyburzenie dwóch budynków gospodarczych (altan), nie nastąpi konieczność wyburzeń budynków mieszkaniowych.

Ponadto, jak wskazał Inwestor w trakcie akcji informacyjnej otrzymał szereg sprzeciwów na przebieg obwodnicy w trasie W9, co wynika z kolizji trasy tego wariantu m.in. z Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowskim Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz dużymi kompleksami leśnymi. Zurbanizowana część miasta i gminy Kolbuszowa zlokalizowana jest po zachodniej stronie miasta, w celu ominięcia zabudowy trasę W9 częściowo poprowadzono przez obszary chronione, kompleksy leśne oraz trasy turystyczne (ścieżka edukacyjna).

Przebieg obwodnicy w wariantcie inwestycyjnym pozwoli na skomunikowanie jej z autostradą A4. Jak wskazano w Raporcie „Włączenie obwodnicy zaprojektowano prostopadle do osi drogi istniejącej co wynika z zagospodarowania terenu przyległego (zabudowa mieszkalna), ale również daje możliwość kontynuacji nowego odcinka drogi krajowej na przedłużeniu obwodnicy w kierunku zachodnim do węzła autostradowego „Rzeszów Zachodni””. Przyjęte przez Inwestora rozwiązania zakładają taką kontynuację w ramach odrębnych zadań. W kierunku północnym obwodnica Kolbuszowej ma łączyć się z obwodnicą Nowej Dęby (dla której obecnie toczy się w tut. Urzędzie postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) planowanym nowym odcinkiem Komorów-Cmolasy, w kierunku południowym nowym odcinkiem DK9 Widelka – A4 Rzeszów Zachód.

Zaznaczyć należy, że W9 nie został przedstawiony w Raporcie jako racjonalny wariant alternatywny i tut. Organ nie posiada kompletnych danych, pozwalających na pełną analizę jego oddziaływań. Niemniej na podstawie przedstawionych w Raporcie i wyjaśnieniach Inwestora informacji, przekazane uwagi osób zainteresowanych/mieszkańców nie dają podstaw do odmowy realizacji trasy drogi w wariantcie inwestorskim.

Odnosnie zmiany wariantu wskazanego do realizacji zaznaczyć należy, że postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej prowadzone jest na wniosek Inwestora, a zgodnie z art. 81 ust. 1 ustawy o oświadczeniu o oddziaływaniu przedsięwzięcia

na środowisko wynika brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji, spośród wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, wariant dopuszczony do realizacji. W niniejszym postępowaniu Inwestor wskazał do realizacji W4.1A, którego wybór poprzedzony został zgodnie z Raportem oraz przekazanymi wyjaśnieniami, wymaganymi analizami. Natomiast w przypadku braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantach, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, oraz w przypadku braku zgody wnioskodawcy na wskazanie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariantu dopuszczanego do realizacji, organ odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia. Podkreślić należy, iż prawną przesłanką do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jest stwierdzenie znacząco negatywnego oddziaływanie przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 lub spowodowanie przez przedsięwzięcie, nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania w obszarze dorzecza.

Mając na względzie przeprowadzone w ramach oceny oddziaływania analizy dla wariantu wskazanego do realizacji przez Inwestora oraz powyższe wyjaśnienia tut. Organ nie widzi podstaw do zmiany lokalizacji wariantu na trasę poprowadzoną po zachodniej stronie Kolbuszowej.

Tym samym w przedmiotowym przypadku tut. Organ nie posiada podstaw prawnych do wyboru do realizacji wariantu innego niż wariant wskazany przez Inwestora w ramach Raportu.

W dniu 03 września 2025 r. strona postępowania – mieszkaniec miejscowości Zarębki dokonywała wglądu w akta sprawy, w siedzibie Organu prowadzącego postępowanie. Treść Raportu oraz załączników do wniosku, stanowiących akta sprawy udostępniana była przez tut. Organ na wniosek strony.

W dniu 11 września 2025 r. do tut. Organu wpłynął wniosek Pana Piotra Rymarowicza, działającego w imieniu stowarzyszenia Towarzystwo na rzecz Ziemi z siedzibą w Oświęcimiu, ul. Leszczyńskiej 7, 32 – 600 Oświęcim, w sprawie chęci uczestnictwa w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony oraz o udostępnienie dokumentacji stanowiącej akta przedmiotowej sprawy, w tym, m.in. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Raportu, zebranych w przedmiotowym postępowaniu opinii i uzgodnień.

Zgodnie z art. 44 ust. 1 ustawy ooś Towarzystwo na rzecz Ziemi z siedzibą w Oświęcimiu przystąpiło do udziału w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony, o czym poinformowano strony postępowania obwieszczeniem z dnia 18 września 2025 r., WOOŚ.420.5.1.2024.JK.74.

Wnioskowane dokumenty zostały udostępnione Towarzystwu na rzecz Ziemi pismem z dnia 18 września 2025 r., WOOŚ.420.5.1.2025.JK.77.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa po nowym śladzie obwodnicy miasta Kolbuszowa oraz sąsiadujących miejscowości, stanowiącej odcinek DK9, o długości ok. 12,2 km (od km ok. 0+000 do km ok. 12+249), przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w każdą stronę wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przewidziano możliwość budowy drogi w dwóch etapach: pierwszy etap obejmujący budowę obwodnicy o przekroju jednojezdniowym dwukierunkowym wraz z jezdniami dodatkowymi, natomiast drugi etap przewiduje dobudowę drugiej jezdni. Obiekty inżynierskie (wiadukty) prowadzone nad obwodnicą, również w przypadku etapowania przedsięwzięcia będą budowane o rozpiętości docelowej. Ruch pieszny i rowerowy prowadzony będzie wzdłuż dróg poprzecznych i dodatkowych.

Teren realizacji planowanej obwodnicy położony jest w województwie podkarpackim, w granicach powiatu kolbuszowskiego, na terenie miasta i gminy Kolbuszowa oraz gminy Cmolas.

Początek obwodnicy stanowi jej skrzyżowanie z DK9 – skrzyżowanie SR-1, w rejonie istniejącej DK9 w miejscowości Cmolas (ok. km 161+260 obecnej DK9, przed istniejącym obiektem mostowym na rzece Przyrwa, który nie jest przewidziany do przebudowy w ramach tego zadania), gdzie przewidziano również przebudowę odcinka DK9 o długości ok. 500 m. Koniec odcinka obwodnicy to prostopadłe włączenie do osi drogi istniejącej DK9

się na granicy miejscowości Kupno i Widelka, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie SR-4 oraz przebudowę odcinka DK9 o długości ok. 170 m. Zaplanowany przebieg drogi i geometrie skrzyżowań SR-1 i SR-4 dają możliwość kontynuacji nowego odcinka drogi krajowej na przedłużeniu obwodnicy w kierunku zachodnim do węzła autostradowego „Rzeszów Zachodni” (odrębna inwestycja) oraz na kontynuację drogi w przypadku budowy nowego odcinka DK9 nowym śladem (odrębna inwestycja) w kierunku północno-zachodnim.

Na przecięciu z drogą wojewódzką nr 875 (DW875) zaplanowano skrzyżowanie SR-2 zlokalizowane między istniejącymi skrzyżowaniami na drodze wojewódzkiej tj. w odległości ok. 460 m od skrzyżowania typu rondo od strony zachodniej oraz w odległości ok. 550 m od skrzyżowania skanalizowanego od strony wschodniej. Skrzyżowanie SR-2 nie koliduje z istniejącym pod drogą wojewódzką, a oddalonym od obwodnicy o ok. 240 m istniejącym przejściem dla zwierząt średnich przy potoku Werynia. Od skrzyżowania SR-2 obwodnica biegnie w kierunku południowym do projektowanego skrzyżowania SR-3, które połączy ją z drogą powiatową nr 3101R (DP3101R).

Zakres prac budowy przedmiotowego odcinka obwodnicy obejmie m.in.:

- budowę drogi głównej dwujezdniowej po dwa pasy ruchu w każdą stronę;
- budowę jezdni dodatkowych równoległych do obwodnicy do obsługi przyległego terenu;
- budowę obiektów mostowych (mosty, wiadukty, przepusty);
- przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych krzyżujących się z obwodnicą (wojewódzkich, powiatowych, gminnych);
- budowę systemu odwodnienia terenu (w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: kanalizacja deszczowa, rowy, przepusty, zbiorniki, ścieki i drenaże);
- budowę urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego (m.in. bariery ochronne, osłony przeciwołnieniowe, sygnalizatory wiatru, bramy, zapory, oznakowanie pionowe i poziome);
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany akustyczne, ekrany antywołnieniowe, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronno-naprowadzające, urządzenia oczyszczające wody opadowo-roztopowe z drogi, zbiorniki retencyjne, nasadzenia zieleni naprowadzającej i kompensacyjnej);
- przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej nadziemnej i podziemnej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne);
- przebudowę kolidujących urządzeń wodnych (cieki wodne, rowy i drenaże melioracyjne);
- przebudowę i konserwację istniejących urządzeń melioracyjnych i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego w całym obszarze oddziaływania;
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów;
- budowę nowego układu oświetlenia drogowego;
- lokalnie budowę chodników, ścieżek rowerowych;
- prace przygotowawcze, w tym budowę obiektów tymczasowych;
- wykonanie wykopów i nasypów;
- wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg;
- wykonanie wyposażenia dróg;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego dróg;
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- uporządkowanie terenów zajętych dla potrzeb budowy;
- rozbiórkę/wyburzenia: istniejących zbędnych nawierzchni dróg, wyposażenia dróg, obiektów budowlanych kolidujących z projektowaną drogą (2 budynków gospodarczych/altan).

W ramach zadania wykonane będą obiekty inżynierskie przedstawione poniżej:

Lp.	Nazwa Obiektu	Przybliżona lokalizacja (km środka obiektu ok.)
1	WG-1 4.1A	0+384
2	-	0+600
3	MG/PZDsz-2 4.1A	1+014
4	-	1+400
5	WD-3 4.1A	2+562
6	P/PZŁ-1 4.1A	2+779

Lp.	Nazwa Obiektu	Przybliżona lokalizacja (km środka obiektu ok.)
7	P/PZŁ-2 4.1A	3+456
8	P/PZM-3 4.1A	3+617
9	P/PZŁ-4P 4.1A	4+356 (0+313 wg DG)
10	P/PZŁ-5 4.1A	4+508
11	P/PZŁ-5P 4.1A	4+508 (0+465 wg DG)
12	P/PZŁ-6 4.1A	4+709
13	P/PZŁ-6P 4.1A	4+709 (0+665 wg DG)
14	P/PZŁ-7 4.1A	4+911
15	P/PZŁ-7P 4.1A	4+911 (0+867 wg DG)
16	P/PZM-8a 4.1A	5+245 (na drodze dodatkowej)
17	P/PZM-8 4.1A	5+265
18	WG/PZDd-4 4.1A	6+321
19	MG/PZM-5 4.1A	7+070
20	MG/PZM-6 4.1A	7+601
21	WG-7 4.1A	7+774
22	MG/PZM-8 4.1A	8+183
23	P/PZŁ-9 4.1A	8+715
24	WD-9 4.1A	10+349
25	WG-10 4.1A	11+232
26	P/PZM-10 4.1A	12+005

Tut. Organ za zasadne uważa wykonanie obiektów w km ok. 0+600 i ok. 1+400 obwodnicy (które nie zostały wskazane przez Inwestora w dokumentacji) oraz w miejscu dwóch przepustów, opisanych w Raporcie jako P/PZŁ-4 4.1A i P/PZŁ-4P 4.1A, budowę obiektu pełniącego funkcję przejścia dla zwierząt średnich w km ok. 4+356, dla którego przyjęto symbol P/PZŁ-4P 4.1A.

Podstawowym celem inwestycji jest m.in.:

- zwiększenie przepustowości i poziomu bezpieczeństwa na istniejącej DK9 poprzez przeniesienie znacznej części ruchu na projektowaną obwodnicę, co wpłynie na poprawę warunków ruchu na obecnej drodze krajowej oraz układzie dróg lokalnych współpracujących;
- wyprowadzenie ruchu ciężkiego na drogę (obwodnicę), której parametry techniczne nawierzchni będą dostosowane do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś;
- odsunięcie ciężkiego, tranzytowego ruchu od obszarów mieszkalnych;
- zmniejszenie uciążliwości oddziaływań na środowisko przez ruch pojazdów w zakresie hałasu, drgań, zanieczyszczenia powietrza, wód itp. od istniejących, odciążanych dróg;
- utworzenie potencjalnych obszarów inwestycyjnych w pobliżu nowej drogi.

Zakładanym efektem budowy obwodnicy Kolbuszowej będzie głównie:

- znacząca poprawa przepustowości układu komunikacyjnego miasta i przyległych miejscowości;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- upłynnienie ruchu na ciągu drogi DK9;
- poprawa warunków środowiskowych (hałas, zanieczyszczenie powietrza) na terenach przyległych do korytarza obecnej DK9, której odcinek zastąpi obwodnica.

Podstawowe docelowe parametry budowanej obwodnicy:

- klasa techniczna drogi – Gp,
- prędkość projektowa – 110 km/h (na odcinku szlakuwym),
- ilość jezdni – docelowo 2/2 (przekrój dwujezdniowy/dwupasowy),
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- przekrój drogi/liczba pasów ruchu – szlakuwy jednojezdniowy 1/2 (I etap, w przypadku budowy etapowej), szlakuwy dwujezdniowy 2/2 (układ docelowy),
- kategoria ruchu – KR6.

Ponadto, w ramach zadania przewiduje się przebudowę/budowę dróg, o docelowych parametrach:

- droga wojewódzka nr 875 (DW875) na odcinku o długości ok. 230 m: klasa techniczna drogi G, kategoria ruchu KR4-KR5,

- droga wojewódzka – obecny ciąg DK9 po wybudowaniu obwodnicy: klasa techniczna drogi G, kategoria ruchu KR5,
- drogi powiatowe: klasa techniczna drogi Z lub L, kategoria ruchu KR3,
- drogi gminne: klasa techniczna drogi D lub L, kategoria ruchu KR1-KR3,
- jezdnie dodatkowe: klasa techniczna drogi D, kategoria ruchu KR1.

Niweleta drogi poprowadzona zostanie w dostosowaniu do istniejącego ukształtowania terenu. Przewidziano wykonywanie znacznych ilości wykopów i nasypów, w wyniku których bilans gruntów jest ujemny.

W celu zapewnienia połączeń komunikacyjnych równoległe do obwodnicy, po obu jej stronach projektowane są jezdnie dodatkowe przeznaczone do obsługi ruchu lokalnego związanego z przyległymi do obwodnicy terenami. Drogi te prowadzone są na całej długości odcinka obwodnicy, za wyjątkiem krótkich odcinków, gdzie obsługa przyległego terenu może odbywać się poprzez istniejącą drogę lub układ dróg lokalnych. Jezdnie dodatkowe włączane są do dróg publicznych lub wewnętrznych gminnych, a także do projektowanych skrzyżowań lub węzłów. Dodatkowo w celu skrócenia dojazdu do nieruchomości z uwagi na długi odcinek, gdzie nie występują przejazdy w ciągu dróg poprzecznych km ok. 7+775 obwodnicy, zaprojektowano przejazd gospodarczy pod obwodnicą umożliwiający skomunikowanie obszarów położonych po przeciwnej stronie obwodnicy. Wariant realizacyjny posiada optymalny przebieg geometryczny zapewniający wymagany poziom bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi.

Na etapie STEŚ-R Etap I przeanalizowano przebieg obwodnicy w pięciu wariantach trasy (nr 2, 3, 4, 4 z podwariantem 4.1 oraz 9). Dla każdego wariantu przebiegu analizowano również dwa warianty ukształtowania niwelety drogi (A i B).

Wariant 2A oraz 2B zlokalizowany po wschodniej stronie miasta o długości ok. 13,4 km, tj. od km ok. 0+000 do km ok. 13+450 (wariant A niwelety) i długości ok. 13,7 km, tj. od km ok. 0+000 do km ok. 13+721 (wariant B niwelety).

Wariant 3A oraz 3B zlokalizowany po wschodniej stronie miasta o długości ok. 8,6 km, tj. od km ok. 0+000 do km ok. 8+605 (wariant A niwelety) i długości ok. 8,7 km, tj. od km ok. 0+000 do km ok. 8+740 (wariant B niwelety).

Wariant 4A oraz 4B zlokalizowany po wschodniej stronie miasta o długości ok. 12,8 km, tj. od km ok. 0+000 do km ok. 12+812,72 (wariant A i B niwelety).

Wariant 4A z podwariantem 4.1A oraz 4B z podwariantem 4.1B zlokalizowany po wschodniej stronie miasta o długości ok. 12,2 km, tj. od km ok. 0+000 do km ok. 12+249 (wariant A niwelety) i długości ok. 12,2 km, tj. od km ok. 0+511 do km ok. 12+710 (wariant B niwelety). W zakresie tego wariantu początkowy odcinek od km ok. 0+000 do km ok. 6+112 (wariant A niwelety) oraz od km ok. 0+511 do km ok. 6+662 (wariant B niwelety), stanowi przebieg podwariantu 4.1. W celu umożliwienia wykonania miarodajnego porównania wariantów analizowana była kompilacja wariantu 4 z podwariantem 4.1 czyli w zakresie obejmującym pełną obwodnicę jako jeden wariant.

Wariant 9A oraz 9B zlokalizowany po zachodniej stronie miasta o długości ok. 16,8 km, tj. od km ok. 0+000 do km ok. 16+774 (wariant A i B niwelety).

W ramach podsumowania wykonanych prac projektowych przeprowadzona została porównawcza analiza wielokryterialna, uwzględniająca szeroki wachlarz odpowiednio dobranych kryteriów dla wszystkich wariantów: techniczne, środowiskowe, funkcjonalno-ruchowe, ekonomiczne i społeczne, w szczególności kryteriów środowiskowych i społecznych. Na podstawie analizy wielokryterialnej wybrano trzy warianty, cechujące się najwyższą oceną, które zostały wskazane do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach: wariant 3A (dalej W3A), wariant 4A (dalej W4A), wariant 4A z podwariantem 4.1A (W4.1A). We wszystkich wariantach przedsięwzięcia droga ma przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu w każdą stronę. W miejscach włączenia projektowanej obwodnicy do istniejącej DK9 we wszystkich wariantach zaprojektowano skrzyżowania umożliwiające wjazd i wyjazd z miasta od strony Radomia oraz Rzeszowa. Ponadto, skrzyżowania zaprojektowano na połączeniu z DW875 oraz drogami powiatowymi i gminnymi. We wszystkich analizowanych wariantach obwodnica będzie miała połączenie z tymi samymi drogami i we wszystkich możliwych relacjach. Rozpatrywane warianty różnią

się m.in. przebiegiem, długością (W3A - ok. 8,6 km, W4A – ok. 12,8 km, W4.1A – ok. 12,2 km), zajętością terenu, stopniem ingerencji w tereny leśne i zadrzewione, zbiorniki wodne, tereny zabudowane itp. Na podstawie dodatkowej wielokryterialnej analizy bazującej na kryteriach społecznych i środowiskowych (takich jak: zajęcie nowych terenów, oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne, ochrona przyrody (oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz kolizje z chronionymi siedliskami przyrodniczymi i chronionymi gatunkami roślin), oddziaływania na faunę, kolizję z dużymi kompleksami leśnymi, hałas i dobra materialne, wpływ na krajobraz, dziedzictwo kulturowe, uwarunkowania społeczne) za wariant preferowany uznano W4.1A, natomiast za wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznano W3A – wariant ten nie spełnia jednak przyjętych kryteriów technicznych, ekonomicznych i społecznych.

W4.1A, tj. wariant wskazany przez Inwestora do realizacji zlokalizowany jest po wschodniej stronie miasta o długości: ok. 12,2 km, kilometrowany od km ok. 0+000 do km ok. 12+249. Wariant na początkowym odcinku 800 m biegnie w gminie Cmolas, na pozostałym odcinku w gminie Kolbuszowa, w tym na odcinku od km ok. 5+500 do ok. 6+000 w granicach administracyjnych miasta Kolbuszowa. Modyfikacja W4A, w wyniku której opracowano W4.1A pozwoliła na uniknięcie wyburzeń 4 budynków mieszkaniowych oraz pozwoliła poprowadzić drogę poza obszarami zabudowanymi występującymi na zastąpionej trasie W4.

Jak wskazano w Raporcie za wyborem tego wariantu do realizacji przemawia:

- najmniejsza ingerencja w infrastrukturę lokalną, ograniczono zakres koniecznych rozbiórek (brak konieczności wyburzeń budynków mieszkaniowych), a przebieg drogi będzie sąsiadował ze zwartą zabudową mieszkalną jedynie na włączeniu końca obwodnicy do istniejącej DK9 w miejscowości Kupno i Widelka,
- droga w tym wariantcie prowadzona jest na optymalnych parametrach geometrycznych w planie i profilu, co bezpośrednio przekłada się na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego; na podstawie wykonanej dla wszystkich wariantów oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, W4.1A znalazł się na pierwszym miejscu wśród wariantów objętych wnioskiem;
- przebieg obwodnicy w W4.1A w znacznie większym zakresie niż W3A zastąpi istniejący odcinek drogi DK9, stanowiąc jednocześnie obwodnicę nie tylko samego miasta Kolbuszowa, ale również miejscowości Zarębki, Kolbuszowa Górna oraz Kupno,
- sposób powiązania obwodnicy W4.1A z istniejącą drogą DK9 umożliwia w przyszłości kontynuację obwodnicy jako nowego odcinka DK9 zarówno od strony Radomia jak i Rzeszowa;
- preferowany wariant przebiegu obwodnicy umożliwia najkorzystniejsze skomunikowanie obwodnicy z układem drogowym specjalnej strefy przemysłowej położonej między ulicami Sokołowską oraz Leśną nie ograniczając jednocześnie jej rozwoju;
- największa ilość przejść dla zwierząt (powodując zmniejszenie możliwości kolizji i śmiertelności zwierząt oraz zapewniając lepsze warunki migracji);
- wariant ten jest najbardziej uzasadniony ekonomicznie, co potwierdziła wykonana analiza efektywności ekonomicznej, w której przebieg obwodnicy w W4.1A charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem efektywności ekonomicznej;
- wariant pozytywnie przyjęty przez społeczeństwo – przebieg wg wariantu proponowanego został pozytywnie zaopiniowany również przez władze samorządowe;
- preferowany wariant cechuje się najmniejszą ilością zużycia materiałów podczas budowy sieci elektroenergetycznych;
- preferowany wariant cechuje się najmniejszym dobowym zapotrzebowaniem na energię elektryczną potrzebną do zasilania infrastruktury drogowej;
- w wariantcie preferowanym wystąpi najmniejsza ilość ekranów akustycznych;
- w wariantcie preferowanym wystąpi najmniejsza potrzeba ilości mas ziemnych do nabycia w celu wykonania nasypów drogowych, co wiązać się będzie z mniejszym oddziaływaniem na klimat akustyczny oraz oddziaływaniem na jakość powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia.

W4A (wariant racjonalny alternatywny) zlokalizowany jest po wschodniej stronie miasta o długości: ok. 12,8 km, kilometrowany od km ok. 0+000 do km ok. 12+813. Wariant od

km ok. 0+000 do km ok. 1+600 zlokalizowany w gminie Cmolas, a na pozostałym odcinku w gminie Kolbuszowa, w tym na odcinku od km ok. 5+650 do ok. 6+500 w granicach administracyjnych miasta Kolbuszowa.

W3A (wariant racjonalny najkorzystniejszy dla środowiska) zlokalizowany jest po wschodniej stronie miasta o długości: ok. 8,6 km, kilometrowany od km ok. 0+000 do km ok. 8+606. Wariant na całym przebiegu zlokalizowany w gminie Kolbuszowa, w tym na odcinku od km ok. 3+276 do km ok. 4+130 w granicach administracyjnych miasta Kolbuszowa. W3 pozwala na odciążenie od ruchu drogowego krótszego odcinka DK9 niż W4.1A i W4. W porównaniu z wariantem wskazanym do realizacji, W3A nie wymaga jednak wyburzeń budynków (aspekt społeczny) oraz wykazuje mniejsze oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, poprzez mniejszą ingerencję/kolizję z:

- z obszarem Natura 2000 Puszcza Sandomierska,
- w cenne siedliska leśne, w tym siedliska ptaków będące przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska,
- z cennymi rozrodzco dla płazów zbiornikami wodnymi (o połowę względem wariantu wybranego przez inwestora),
- z terenami zadrzewionymi i zakrzewionymi,
- zdiagnozowanymi korytarzami migracji zwierząt, przez co jego realizacja wiąże się z potrzebą budowy najmniejszej ilości obiektów z funkcją przejść dla zwierząt.

Ukształtowanie niwelety względem dróg poprzecznych w wariantcie B w przebiegu wariantu 4, 4.1 i 3 Inwestor odrzucił z uwagi na kryteria ekonomiczne.

W dokumentacji odniesiono się również do sytuacji polegającej na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. W sytuacji rezygnacji z realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ruch pojazdów nadal odbywał się będzie po istniejącej DK9, prowadzącej ruch drogowy na linii północ-południe kraju, na której notowany jest ciągły wzrost natężenia ruchu pojazdów. Prognozowany dalszy wzrost natężenia ruchu spowoduje znaczne ograniczenie przepustowości ruchu pojazdów, w szczególności w miejscach jednopoziomowych skrzyżowań z drogami poprzecznymi. Zgodnie z dokumentacją odcinek DK9 przez Kolbuszową nie posiada zabezpieczeń ograniczających oddziaływanie drogi na środowisko. Wzrost natężenia ruchu pojazdów na istniejącej DK9 przyczyni się do pogorszenia klimatu akustycznego w jej rejonie, zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza (z uwagi na brak możliwości rozkładu na inną drogę, brak płynności ruchu, częstego hamowania i ruszania pojazdów) i do wód (skutkiem braku realizacji przedsięwzięcia będzie brak minimalizacji oddziaływania na wody, w tym wód powierzchniowych i wód podziemnych). Jak wskazano w Raporcie, na odcinku istniejącej DK9 przebiegającym przez tereny zabudowane miejskie, stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych mogą przekraczać dopuszczalne normy. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK9 znajdują się budynki mieszkalne, na które silnie oddziałują hałas czy wibracje generowane przez ruch samochodowy. Z uwagi na pogarszający się stan techniczny nawierzchni drogowej ww. oddziaływanie ulegają coraz większemu nasileniu. W przypadku braku realizacji drogi, w sytuacji wzrastającego ruchu samochodowego i utrudnionych warunków ruchu, emisja zanieczyszczeń do powietrza z DK9 może zwiększać się, zatem jakość powietrza atmosferycznego na tym obszarze może się pogarszać. Wykonane w ramach monitoringu środowiska pomiary krótkookresowe/długookresowe hałasu w 2018 r. w 4 punktach przy zabudowie mieszkaniowej w miejscowości Kolbuszowa wskazały przekroczenie wartości dopuszczalnych hałasu. Również pomiary przeprowadzone przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad przy sporządzaniu strategicznych map hałasu wykazały przekroczenia wskaźników LDWN i LN w powiecie kolbuszowskim. Należy przyjąć, że w przyszłości, przy wzrastających natężeniach ruchu samochodowego i braku realizacji przedmiotowej inwestycji, ten stan będzie ulegał dalszemu pogorszeniu.

W wariantcie realizacyjnym trasa drogi częściowo przebiega w większości przez tereny niezabudowane, a odcinek o zwartej zabudowie mieszkaniowej występuje miejscu włączenia końca obwodnicy do DK9. Najbliższe tereny chronione akustycznie zlokalizowane są przy skrzyżowaniach planowanej drogi z drogami istniejącymi.

Na podstawie Raportu najbliższe tereny chronione pod względem akustycznym względem projektowanego zadania, wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) względem wariantu realizacyjnego to:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A),
- tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci lub młodzieży, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A), przy czym w przypadku niewykorzystania tych terenów zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy,
- tereny zabudowy zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 65 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A),
- tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 65 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A), przy czym w przypadku niewykorzystania tych terenów zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

Kwalifikacji akustycznej terenów, w oparciu o które przeprowadza się obliczenia rozprzestrzeniania hałasu, dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a na terenach gdzie nie ma obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego na podstawie faktycznego, aktualnego zagospodarowania i wykorzystania terenu, mając na uwadze art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647).

W ramach dokumentacji przeanalizowano możliwość wykorzystania różnych typów zabezpieczeń akustycznych, tj. ekranów akustycznych, wałów ziemnych, ekranów ziemnych i cichej nawierzchni. Dokonano analizy wielokryterialnej, przypisując kryteriom brany pod uwagę (koszty inwestycyjne, koszty utrzymania, trwałość, bezpieczeństwo ruchu drogowego, zajętość terenu, akceptowalność społeczna, estetyka oraz ingerencja w krajobraz) określone wagi. Na podstawie wyników analizy, za najkorzystniejsze rozwiązanie uznano ekrany akustyczne i wały ziemne. Ze względu na to, że odcinki obwodnicy wymagające zabezpieczeń przebiegają przez tereny zagospodarowane i zabudowane, gdzie należy ograniczać zajęcie terenu (szerokość pasa drogowego obwodnicy) jako planowane do zastosowania zabezpieczenie akustyczne wytypowane zostały ekrany akustyczne. Jak wyjaśniono zastosowanie samej nawierzchni o lepszych właściwościach akustycznych (tzw. cichej nawierzchni), nie byłoby wystarczające do dotrzymania wartości dopuszczalnych hałasu w miejscach o prognozowanych przekroczeniach o w wyższych wartościach, niż jej prognozowana skuteczność. W związku z tym wybrano wykonanie ekranów akustycznych, które zapewnią ochronę klimatu akustycznego na wymaganym poziomie.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą pracowały maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie m.in.: pojazdy transportujące materiały i surowce, ładowarki, koparki, żurawie, zrywarki, frezarki nawierzchni, szlifierki, piły mechaniczne, młoty pneumatyczne. Ze względu na przewidywane uciążliwości akustyczne związane z budową drogi dla mieszkańców terenów zabudowanych przyległych do inwestycji, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Ograniczenie to, nie dotyczy prac, których uwarunkowania technologiczne, nie pozwalają na ich przerwanie np. wykonanie warstw bitumicznych. Stosowany będzie sprawny technicznie sprzęt i maszyny, prace będą prowadzone w sposób ograniczający ich wykonywanie przez wiele urządzeń/maszyn jednocześnie. Teren zaplecza budowy zlokalizowany zostanie w możliwie jak największym oddaleniu od zabudowań mieszkalnych. Teren budowy będzie się przesuwiał razem z frontem prowadzonych prac. Uciążliwości tego etapu będą krótkotrwałe, odwracalne, ustaną z chwilą zakończenia prac na danym odcinku.

W ramach zadania planuje się przebudowę napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu poniżej 110 kV. Objęte przebudową zostaną linie kablowe, napowietrzne linie

średniego i niskiego napięcia, stacja transformatorowa SN/nn. Skrzyżowania linii napowietrznych średniego i niskiego napięcia w przęsłach kolidujących zostaną przebudowane na sieci kablowe lub napowietrzne. Sieci kablowe zostaną przebudowane jako kablowe.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 r. poz. 2448) wartości dopuszczalne pola elektromagnetycznego o częstotliwości 50 Hz nie mogą przekraczać dla miejsc dostępnych dla ludności: 10 kV/m (składowa elektryczna) oraz 60 A/m (składowa magnetyczna), dla obszarów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową: 1 kV/m (składowa elektryczna), 60 A/m (składowa magnetyczna).

Mając na uwadze powyższe, w tym charakter i usytuowanie linii elektroenergetycznych, przewiduje się, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektroenergetycznych dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową i miejsc dostępnych dla ludności zgodnie z ww. rozporządzeniem w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 r., poz. 2448).

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.

W celu uniknięcia konfliktów społecznych i szkód w majątku, konieczne jest wykonanie przed rozpoczęciem prac, w zasięgu min. do 40 m od pasa robót inwentaryzacji (fotograficznej i opisowej) obiektów budowlanych na terenach przyległych. Inwentaryzacja ta zostanie wykonana celem udokumentowania ewentualnego wpływu etapu prac na stan techniczny budynków. Zostanie ona wykonana również po zakończeniu prac.

Zgodnie z Raportem, badania wykonane dla drogi o natężeniu ruchu rzędu 10-20 tysięcy pojazdów na dobę wskazują na brak zagrożeń dla budynków i mieszkańców położonych w odległości 15 m od drogi. Natomiast przy odległościach większych od 20 m organizm ludzki w praktyce nie odczuwa wibracji pochodzących od transportu drogowego. Biorąc pod uwagę klasę drogi, natężenie ruchu oraz odległość zabudowy od jezdni (najbliższe budynki zlokalizowane są ok. 20 m od krawędzi jezdni) można wnioskować, że w trakcie eksploatacji obwodnicy nie przewiduje się negatywnego wpływu drgań na otaczającą zabudowę.

Prognoza ruchu będąca podstawą obliczeń emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych została oparta na generalnego pomiaru ruchu w roku 2021 oraz pomiarów, stacji ciągłego pomiaru ruchu oraz pomiarów i analiz własnych. Na podstawie tych danych oszacowano średniodobowe natężenie ruchu oraz udział ruchu w godzinach dziennych i nocnych, dla pojazdów lekkich i ciężkich oraz udział ruchu w średniej godzinie dziennej i nocnej.

Przedmiotowy odcinek drogi podzielono na mniejsze odcinki o różnym natężeniu ruchu pojazdów, opierając się na lokalizacji skrzyżowań. Prognozowane średniodobowe natężenie ruchu pojazdów (SDR) dla wariantu realizacyjnego wyniesie, w zależności od odcinka w wariantcie wskazanym do realizacji: w 2030 r., tj. pierwszym roku po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania 12208 - 19500 poj./dobę (z udziałem pojazdów ciężkich 17-24 % w zależności od odcinka) i w 2034 r. 18200 - 26220 poj./dobę (z udziałem pojazdów ciężkich 17-23 % w zależności od odcinka).

Mapa hałasu drogowego obliczona została z wykorzystaniem oprogramowania SoundPlan 8.2. Obliczenia wykonane zostały w siatce rastrowej o rozmiarze 5 m na wysokości względnej $h=4$ m. Przeprowadzono obliczenia dla punktów receptorowych, zlokalizowanych przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej. Błąd programu szacuje się na ok. $\pm 1,5$ dB. Metodę obliczeniową oparto o model rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawarty w normie PN-ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”.

Obliczenia wykonane dla projektowanej drogi dla przypadku bez zastosowania zabezpieczeń akustycznych wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu,

zarówno w porze dnia, jak również porze nocy (dla perspektywy roku 2030 i 2034), dla trzech rozpatrywanych wariantów. Celem dotrzymania norm akustycznych, wskazano na konieczność zastosowania środków ograniczających oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych. Z przedstawionych wyników obliczeń z uwzględnieniem planowanych ww. ekranów akustycznych, zarówno dla przypadku przekroju jednojezdniowego jak i docelowego dwujezdniowego, wykonanych dla perspektywy roku 2030 i 2034 wynika, iż w wariantcie preferowanym przy zastosowaniu planowanych ekranów, określonych w tabeli w warunku I.3)31. niniejszej decyzji, nie prognozuje się wystąpienia przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu podczas eksploatacji drogi.

Wyniki przedmiotowej analizy odnoszą się do skumulowanego oddziaływania obwodnicy z drogami krzyżującymi się o znaczącym oddziaływaniu. Uwzględniono m.in. niżej wymienione odcinki dróg przyjmując dobowe natężenia ruchu:

- DW875 – 2080 - 2296 szt. pojazdów/dobę w 2030 r. , 3008 - 3064 szt. pojazdów/dobę w 2034 r.,
- DP3101R – 416 - 1704 szt. pojazdów/dobę w 2030 r. , 640 - 2312 szt. pojazdów/dobę w 2034 r.,
- DP1216R – 1112 szt. pojazdów/dobę w 2030 r. , 1232 szt. pojazdów/dobę w 2034 r.,
- DP1218R – 1296 szt. pojazdów/dobę w 2030 r. , 1512 szt. pojazdów/dobę w 2034 r.

Ze względu na dużą odległość przebiegu linii kolejowej nr 71 w odniesieniu do terenów chronionych akustycznie oraz niskie natężenie ruchu pojazdów na przedmiotowej linii (obecnie w dniu roboczym: w porze nocnej ok. ośmiu pociągów pasażerskich i pięciu pociągów towarowych, w porze dziennej ok. dziesięciu pociągów pasażerskich i pięciu pociągów towarowych) ich oddziaływanie na klimat akustyczny w aspekcie ewentualnej kumulacji uznano za pomijalne.

W doborze zabezpieczeń przeciwhałasowych brano pod uwagę wyniki otrzymane dla prognozy 2034 rok, o większym natężeniu ruchu pojazdów niż rok 2030. Ekran akustyczny zlokalizowany będzie w tym samym kilometrażu dla drogi w układzie docelowym dwujezdniowym i dla przypadku drogi jednojezdniowej. Znaczna część ekranów akustycznych znajduje się w rejonie skrzyżowań w związku z czym, w celu zapewnienia dobrej widoczności przy dojazdach zastosowano ekrany transparentne, odbijające, które posiadać będą wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - $DLR \geq 24$ dB (klasa B3). W miejscach wjazdów na posesje zlokalizowanych w ciągu ww. ekranów akustycznych, wykonane zostaną szczelne bramy wjazdowe, o wysokości i właściwościach akustycznych co najmniej takich jak ekrany. Ponadto, bramy te zostaną wyposażone w mechanizmy ułatwiające ich otwieranie/zamykanie.

Ze względu na możliwe niedokładności i błędy analiz dla ustalenia wielkości emisji rozprzestrzeniania się hałasu, zasadnym jest przeprowadzenie analizy porealizacyjnej obejmującej kontrolne pomiary hałasu, w lokalizacjach jak w tabeli w punkcie V niniejszej decyzji. Wyniki pomiarów hałasu wykonanych minimum w ww. punktach pomiarowych, służyć będą kalibracji i weryfikacji modelu obliczeniowego oraz zostaną one przetransponowane na ogół terenów podlegających ochronie w zakresie emisji hałasu, zlokalizowanych w sąsiedztwie przedmiotowej drogi. W przypadku wykonania przedsięwzięcia etapowo, tj. najpierw w układzie jednojezdniowym, a potem w układzie docelowym dwujezdniowym analiza porealizacyjna wykonana zostanie po oddaniu do użytkowania każdego etapu.

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, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Na obecnym etapie, na podstawie wykonanych analiz akustycznych nie stwierdza się konieczności zachowania dodatkowych rezerw terenu pod ewentualne dodatkowe zabezpieczenia akustyczne, w przypadku stwierdzenia konieczności ich budowy na podstawie m.in. analizy porealizacyjnej. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zostanie ponownie zweryfikowana konieczność ewentualnych rezerw terenu pod dodatkowe zabezpieczenia akustyczne.

Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania przebudowywanych sieci, w tym linii napowietrznych na klimat akustyczny.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie miała miejsce niezorganizowana emisja pyłów i gazów do powietrza powstająca w wyniku m.in.: prowadzonych prac rozbiórkowych, ziemnych, układania nawierzchni bitumicznych, spalania paliw w maszynach budowlanych wykonujących roboty ziemne i środkach transportu. Ww. emisje będą ograniczane m.in. poprzez: stosowanie sprawnego sprzętu, unikanie pracy na jałowym biegu silników spalinowych maszyn, urządzeń i środków transportu (np. w czasie postoju, przy przerwach w pracy), przykrywanie miejsc magazynowania materiałów sypkich (np. plandekami, folią budowlaną) lub przechowywanie w szczelnych pojemnikach, kontenerach, ograniczenia dostaw i rozładunków materiałów mogących powodować pylenie w czasie występowania silnych wiatrów, przewożenie materiałów sypkich i mas bitumicznych pojazdami wyposażonymi w opończe, bieżące oczyszczenie dróg z błota, utrzymywanie placu budowy w stanie ograniczającym pylenie (np. poprzez systematyczne porządkowanie placu budowy, zraszanie wodą w okresach suchych pyłących materiałów, unikanie rozsypywania materiałów pylistych). Podczas prac związanych z rozbiórką istniejących obiektów wyburzane elementy i powierzchnie mogące powodować pylenie będą zraszane. Emisje i uciążliwości powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter przemijający, okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia ww. prac.

Przedstawiona dokumentacja zawiera m.in. obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu dla prognozy ruchu i rodzaju pojazdów w latach 2030 i 2034. Cała trasa została podzielona na odcinki uwzględniając m. in. różne: natężenie ruchu, prędkości ruchu pojazdów. W obliczeniach analizowano zanieczyszczenia typowo komunikacyjne, m. in.: dwutlenek azotu. Załączone obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, poza pasem drogowym.

Celem uniknięcia wtargnięcia zwierząt na jezdnię główną, zaprojektowano na całej jej długości system stałych obustronnych ogrodzeń ochronnych. Planuje się również wykonanie ogrodzeń dla zbiorników retencyjnych projektowanych poza ogrodzeniem drogowym.

Realizacja planowanej inwestycji drogowej wymaga przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów w rozmiarze ok. 53 ha w przypadku W4.1A, w tym ok. 30 ha zadrzewień, ok. 17 ha lasów w administracji Lasów Państwowych i ok. 6 ha lasów niebędących w zarządzie Lasów Państwowych. W zamian Inwestor planuje wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w rozmiarze ok. 8 ha.

W związku ze zmianą sposobu użytkowania terenu w pasie inwestycji zachodzi również potrzeba odcinkowej przebudowy cieków naturalnych i rowów melioracyjnych. Przebudowa cieków/rowów polegać będzie na wykonaniu robót mających na celu dostosowanie koryt do zaprojektowanych obiektów inżynierskich. Roboty obejmować będą umocnienie i stabilizację koryt wraz z niezbędną regulacją w obrębie pasa drogowego. Zakresy umocnień zostały dokładnie przeanalizowane i ograniczone do niezbędnego minimum – przede wszystkim w miejscach koniecznych do zabezpieczenia. Parametry przebudowanych rowów (szerokość w dnie, nachylenie skarp, spadek podłużny) nawiązują do układu istniejącego, nie powodując zmian w warunkach przepływu wód.

W ramach przedmiotowej inwestycji drogowej planuje się dostosowanie szeregu budowanych w jej ciągu obiektów inżynierskich do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

Trasa planowanej obwodnicy (w każdym wariantcie) przebiegać będzie w całości po nowym śladzie (na wschód od m. Kolbuszowa i istniejącej drogi krajowej DK9 – zastępując jej przebieg na odcinku ok. km 161+260 - 173+250 w przypadku W4.1A), w terenie o słabo urozmaiconej rzeźbie, w większości w mozaice terenów użytkowanych rolniczo, nieużytków, zadrzewień, niewielkich kompleksów leśnych oraz zabudowy mieszkaniowej. Planowana droga przecina szereg cieków i rowów melioracyjnych oraz drogi publiczne i linię kolejową nr 71 Ocice – Rzeszów. Na przedmiotowym obszarze występują niewielkie zbiorniki śródpolne oraz kompleks stawów hodowlanych w Weryni (ok. 100 m w kierunku wschodnim od osi planowanej drogi).

Przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania odcinkowo w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005 oraz w odległości ok. 10,3 km od granic specjalnego obszaru ochrony siedlisk Mrowle Łąki PLH180043. W zasięgu możliwego oddziaływania inwestycji nie występują pomniki przyrody. Trasa planowanej inwestycji drogowej przebiega poza głównymi korytarzami ekologicznymi, wyznaczonymi 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), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

Na potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji drogowej na środowisko przyrodnicze przeprowadzono w okresie od 15 marca 2022 r. do 7 marca 2023 r. kontrole terenowe, których liczba była różna w zależności od badanego elementu środowiska przyrodniczego. Kontrole prowadzone były w ok. 300 m buforze po obu stronach trasy planowanej obwodnicy (każdy wariant), przy czym bufor ten w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005 był powiększony do ok. 500 m. W Raporcie i w jego kolejnych uzupełnieniach przedstawiono stosowny opis metodyki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej wraz z jej uzasadnieniem. Ponadto zgromadzono dostępne dane literaturowe, informacje z różnych instytucji, wyniki innych inwentaryzacji przyrodniczych obejmujących analizowany teren oraz dane źródłowe dla ww. obszaru Natura 2000. W oparciu o uzyskane wyniki poszczególnych kontroli terenowych oraz zgromadzone dostępne dane literaturowe, przeprowadzono waloryzację przyrodniczą terenu w zasięgu możliwego oddziaływania przedsięwzięcia.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej oraz na podstawie danych pozyskanych z różnych instytucji, na badanym terenie zidentyfikowano cenne siedliska przyrodnicze należące do 6 typów: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris* (6510), łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe (91E0), łąkowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe *Ficario-Ulmetum* (91F0), grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny *Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum* (9170) i starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaion*, *Potamion* (3150). Zinwentaryzowano co najmniej 9 chronionych gatunków mchów (bielistka siwa, drabik drzewkowaty, fałdownik szeleszczący, gajnik lśniący, płonnik pospolity, rokitnik pospolity, torfowce *Sphagnum* sp., widłoząb kędzierzawy, widłoząb miotłowy) i 2 gatunki roślin naczyniowych (kukułka szerokolistna, pomocnik baldaszkowy). Nie stwierdzono w badanym buforze występowania chronionych gatunków grzybów, w tym porostów.

Badany obszar jest miejscem występowania różnych grup bezkręgowców zasiedlających zróżnicowane nisze ekologiczne. W badanym obszarze stwierdzono w trakcie wykonanych kontroli występowanie jedynie pospolitych i szeroko rozpowszechnionych gatunków objętych ochroną gatunkową – ślimaka winniczka, trzmieci *Bombus* sp. (kamiennika, rudego, ziemnego), modliszkę zwyczajną, witezia żeglarza i mrówkę rudnicę.

W celu poznania składu gatunkowego ryb w rejonie planowanej inwestycji pozyskano dane źródłowe. Zgromadzone dane wskazują na możliwość występowania w niektórych kolidujących z inwestycją ciekach chronionych gatunków ryb i kręgloustych (śliz pospolity, koza pospolita, piekielnica, różanka pospolita, minóg ukraiński).

W trakcie przeprowadzonych kontroli herpetologicznych zinwentaryzowano co najmniej 6 gatunków płazów (ropucha szara, rzekotka drzewna, żaba trawna, grupa żab zielonych, traszka grzebieniasta, traszka zwyczajna) i 3 gadów (jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna, zaskroniec zwyczajny). Zidentyfikowano istniejące i potencjalne siedliska rozrodcze płazów oraz ich lokalne szlaki migracyjne.

W badanym buforze zidentyfikowano łącznie 84 gatunki ptaków, w tym 9 wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (dalej Dyrektywa Ptasia) (derkacz – miejsce

rozrodu, bocian biały – miejsce rozrodu i żerowisko, czapla biała – żerowisko, błotniak stawowy – żerowisko, dzięcioł czarny – miejsce rozrodu i żerowisko, dzięcioł średni – miejsce rozrodu i żerowisko, dzięcioł zielonosiwy – żerowisko, gąsiorek – miejsce rozrodu, lerka – miejsce rozrodu). Badany obszar stanowi miejsce gniazdowania głównie pospolitych i szeroko rozpowszechnionych gatunków ptaków charakterystycznych dla mozaiki terenów zabudowanych oraz towarzyszących im obszarów otwartych i zadrzewień.

W badanym buforze stwierdzono występowanie co najmniej 19 gatunków ssaków (bez drobnych gryzoni), z czego co najmniej 11 należało do gatunków chronionych (bóbr europejski, gronostaj europejski, kret europejski, wiewiórka pospolita, wydra europejska, borowiec wielki, karlik drobny, karlik malutki, karlik większy, mroczek późny, mroczek pozłocisty oraz nieoznaczone nietoperze z dwóch rodzajów – *Nyctalus* i *Myotis*). Z ww. taksonów dwa należały do gatunków wymienionych w Załączniku II dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (dalej Dyrektywa Siedliskowa) – bóbr europejski i wydra europejska. Zwierzęta kopytne, w szczególności sarna europejska i jeleń szlachetny, wykorzystują ten teren często. Na badanym terenie nie znaleziono miejsc rozrodu nietoperzy, jak również ich zimowych schronień.

Przedmiotowy odcinek drogi nie koliduje z głównymi korytarzami ekologicznymi, wyznaczonymi w *Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*, celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej. Zidentyfikowano tu lokalne szlaki migracyjne płazów. Ssaki łowne przemieszczają się po całej powierzchni badanego buforu bez wyraźnych miejsc ich koncentracji.

W przedłożonym Raporcie dokonano identyfikacji i oceny możliwych oddziaływań przedmiotowej inwestycji drogowej (na każdym etapie jej realizacji) na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego (w tym również na korytarze ekologiczne i krajobraz) oraz na powierzchniowe formy ochrony przyrody, w tym na obszary sieci Natura 2000. W przeprowadzonej ocenie oddziaływania uwzględniono również aspekt oddziaływania skumulowanego.

Przeprowadzona w Raporcie analiza możliwego wpływu planowanej inwestycji drogowej na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym na gatunki chronione, powierzchniowe formy ochrony przyrody, korytarze ekologiczne i krajobraz wskazuje, iż z uwagi na przyjęte rozwiązania projektowe i zaproponowane w Raporcie środki minimalizujące, nie będzie ona w sposób znaczący na nie oddziaływać. Autorzy Raportu określili rozmiar i charakter oddziaływań przedmiotowej inwestycji drogowej (na każdym jej etapie) na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Z oceny tej wynika, iż możliwe negatywne oddziaływania będą najczęściej dotyczyły siedlisk przyrodniczych i gatunków szeroko rozpowszechnionych, licznych i niezagrożonych na analizowanym terenie, przez co uszczuplenia ich zasobów nie powinny mieć znacząco negatywnego wpływu w skali lokalnej, regionalnej i krajowej. Realizacja planowanej inwestycji drogowej będzie wiązała się z ingerencją w siedliska przyrodnicze wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, zlokalizowane poza granicami obszaru Natura 2000. W przypadku wariantu preferowanego (W4.1A) realizacja przedmiotowej inwestycji będzie wiązała się z koniecznością ingerencji w następujące siedliska przyrodnicze: 91E0 (zabór ok. 56% z 7,2 ha w buforze), 9170 (zabór ok. 41 % z 4,67 ha siedliska w buforze) i 3150 (zabór ok. 5% z 0,09 ha w buforze). Autorzy Raportu na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzili, iż powyższe ingerencje nie będą miały znaczącego wpływu na lokalne zasoby ww. siedlisk – stanowisko to wynika przede wszystkim z powszechności występowania tych siedlisk oraz stanu ich zachowania. Ponadto celem ograniczenia rozmiaru tej ingerencji zaproponowano wykonanie tymczasowych ogrodzeń ochronnych. Nie uznano również za istotne dla lokalnych zasobów ingerencje planowanej inwestycji w stanowiska chronionych gatunków mszaków i roślin naczyniowych. Analizy przedstawione w Raporcie nie wskazują również, aby realizacja planowanej inwestycji mogła zagrażać lokalnym populacjom zwierząt, jej oddziaływania będą najczęściej dotyczyły gatunków licznych i powszechnie występujących. Celem ograniczenia ingerencji w populacje chronionych i/lub rzadkich gatunków zwierząt na etapach prac przygotowawczych i budowlanych proponuje się zastosowanie szeregu działań ochronnych, w tym okresów

ochronnych, tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych i prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym. Realizacja planowanej inwestycji w wariancie preferowanym będzie wiązała się również z konieczności ingerencji w 9 zbiorników wodnych. W zamian zaproponowano stosowną kompensację przyrodniczą – budowę zbiorników kompensacyjnych.

Trasa przedmiotowej inwestycji drogowej nie koliduje z głównymi korytarzami ekologicznym wyznaczonymi w *Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*, celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej. W Raporcie zidentyfikowano lokalne szlaki migracji płazów, jak również miejsca o podwyższonej aktywności nietoperzy, które kolidują z trasą przedmiotowej inwestycji drogowej. Zastosowanie obustronnych ogrodzeń ochronnych na całej długości drogi spowoduje powstanie pełnej fizycznej bariery ekologicznej z przerwaniem łączności ekologicznej, prowadzącej do skutków na poziomie siedliskowym, gatunkowym i osobniczym. Celem ograniczenia negatywnych skutków z tym związanych zaprojektowano system przejść dla małych, średnich i dużych zwierząt w ciągu przedmiotowej drogi. Wyposażenie ogrodzenia drogowego na całej jego długości w siatkę herpetologiczną wyeliminuje śmiertelność migrujących płazów. Ponadto wyposażenie szeregu obiektów w wysokie ekrany i/lub siatki chiropterologiczne zapewni bezpieczny przelot nietoperzom na drugą stronę drogi.

Przeprowadzona w Raporcie analiza funkcjonalności zaprojektowanych przejść wskazuje, iż ich lokalizacje i przyjęte rozwiązania projektowe zapewnią im wysoką funkcjonalność. Dla każdego obiektu celem zapewnienia funkcjonalności przyjęto szereg rozwiązań m.in. zaprojektowano ekrany antyolśnieniowe, zabezpieczenia dedykowane nietoperzom (ekrany/siatki podwyższające pułap przelotu), roślinność ochronno-naprowadzającą oraz elementy stwarzające mikrosiedliska (karpy, głązy, kłody).

Planowana inwestycja drogowa w preferowanym wariancie W4.1A będzie przecinała na odcinku ok. 2,5 km (km ok. 2+570 - 5+100) brzeżne fragmenty obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005. Obszar ten stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków. Stwierdzono tu występowanie 43 gat. ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Obszar jest cenny z punktu widzenia liczebności bociana czarnego, bociana białego, ptaków drapieżnych i derkacza (powyżej 1% populacji polskiej). W przypadku kraski, podgorzałki i czapli białej obszar stanowi miejsce gniazdowania ponad 10% krajowej populacji tych gatunków. Ponadto, obszar jest miejscem liczego występowania w okresie lęgowym świergotka polnego, lelka, dudka, dzięciołów (średniego, czarnego, białoszyjego, zielonosiwego i zielonego), gąsiorka, lerki, trzmiełojada, jarzębatki i ortolana. Dla obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005 ustanowiony został plan zadań ochronnych (Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 20 listopada 2023 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005 (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2023 r. poz. 5109)). Z danych będących posiadaniem tu. Organu (zebranych na potrzeby opracowania planu zadań ochronnych dla ww. obszaru Natura 2000) wynika, iż teren ten nie jest szczególnie cenny dla przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000, zidentyfikowano tu jedynie siedlisko lęgowe i żerowiskowe powszechnie występującego gąsiorka oraz siedlisko żerowiskowe bociana białego. Przeprowadzone w Raporcie analizy nie wskazują, aby realizacja planowanej inwestycji mogła w sposób znacząco negatywny na ww. przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005, jak również nie zagrazi ustalonym dla nich celom ochrony. Analizy przedstawione w Raporcie nie wskazują również na możliwość znaczącego negatywnego wpływu inwestycji na integralność ww. obszaru Natura 2000 oraz na spójność sieci obszarów Natura 2000. Pozostałe obszary sieci Natura 2000 znajdują się w znacznej odległości (ponad 10 km) od trasy przedmiotowej obwodnicy, w tym poza zasięgiem możliwych oddziaływań z nią związanych.

W przedłożonej dokumentacji przeanalizowano również możliwy wpływ inwestycji na krajobraz. Planowane przedsięwzięcie będzie elementem całkowicie nowym w krajobrazie. Przekształcenia krajobrazu powstałe w wyniku budowy nowej drogi, przebiegającej po nowym śladzie, będą trwałe, a oddziaływania w fazie eksploatacji będą pochodną przecięcia systemów krajobrazowych, istnienia w przestrzeni liniowego, wielkogabarytowego obiektu. Pozostaje to w bezpośrednim związku z kształtowaniem

warunków przyrodniczych i form użytkowania na przylegających terenach. 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. Ponadto przewiduje się wkomponowanie obiektu w otaczający krajobraz przy użyciu odpowiedniej kolorystyki elementów drogowych oraz poprzez zastosowanie zieleni o funkcji krajobrazowej. Planowane nasadzenia zieleni przydrożnej mają również na celu przywrócenie względnej równowagi przyrodniczej, która zostanie zaburzona poprzez realizację planowanego przedsięwzięcia, odbudowę istniejących powiązań ekologicznych, tym samym sprawia, że projektowana droga bardziej harmonijnie wtopi się w otaczający krajobraz. Zaprojektowano nasadzenia drzew i krzewów rodzimych, nawiązujące do istniejącej zieleni i warunków siedliskowych.

W Raporcie przedstawiono szereg działań minimalizujących możliwy negatywny wpływ przedsięwzięcia (na każdym jego etapie) na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, powierzchniowe formy ochrony przyrody i korytarze ekologiczne. Zagadnienia te zostały w dokumencie szczegółowo omówione wraz z analizą ich skuteczności. Dodatkowo zaproponowano stosowne działania kompensacyjne (przykładowo wprowadzenie nasadzeń przydrożnych, czy też budowy zbiorników zastępczych dla płazów). W przypadku zaistnienia konieczności zniszczenia stanowisk chronionych gatunków autorzy Raportu wskazują, iż będzie się ono odbywać na zasadach określonych w stosownych decyzjach derogacyjnych.

Analiza przedłożonej dokumentacji (w tym zgromadzonych danych przyrodniczych), lokalizacji i charakteru inwestycji wskazuje na konieczność zastosowania dodatkowych rozwiązań minimalizujących możliwy wpływ inwestycji na lokalne zasoby przyrodnicze, w tym m.in. wyposażenie ogrodzenia drogowego na całej jego długości w siatkę herpetologiczną, wyposażenie drogi na terenach o podwyższonej aktywności nietoperzy w ekrany/siatki podwyższające pułap przelotu nietoperzy, zaprojektowanie dodatkowych przejść dla zwierząt, lokalizację zbiorników retencyjnych poza granicami cennych siedlisk przyrodniczych (w szczególności 91E0), budowę zbiorników zastępczych dla płazów w liczbie i o powierzchni nie mniejszej od zakładanej ingerencji w zbiorniki wodne, zwiększenie powierzchni nasadzeń przydrożnych z ok. 8 do 10 ha. Do powyższego czego zobowiązano Inwestora w niniejszej decyzji.

Z uwagi na wyniki inwentaryzacji herpetologicznej oraz rozmieszczenie (zagęszczenie) na całej trasie planowanej inwestycji drogowej istniejących i potencjalnych siedlisk rozrodczych płazów w niniejszej decyzji wskazuje się na potrzebę wyposażenia ogrodzenia drogowego na całej jego długości w ww. siatkę dogęszczającą o oczku 0,5 cm x 0,5 cm (wkopaną na 30 cm w grunt). Ponadto, tut. Organ stwierdził potrzebę zaprojektowanie dodatkowych przejść dla małych zwierząt w km ok. 0+600 (dla płazów) i ok. 1+400 (małych ssaków krajobrazu rolniczego, zadrzewień śródpolnych) oraz zwierząt średnich w km ok. 4+356 (w miejscu projektowanego przejścia dla małych zwierząt na wysokości kompleksu stawów hodowlanych w Werynii; zachowanie lokalnych połączeń ekologicznych), w celu zachowania istniejących lokalnych korytarzy i połączeń ekologicznych.

W rejestrze historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi, o którym mowa odpowiednio w art. 101c ustawy z dnia 21 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, ze zm.), na terenie przedsięwzięcia (wariant 4A z podwariantem 4.1A), na dzień wydania niniejszej decyzji, brak jest wpisów o potencjalnych historycznych zanieczyszczeniach powierzchni ziemi oraz historycznych zanieczyszczeniach powierzchni ziemi, ponadto nie są prowadzone postępowania w sprawie dokonania wpisu o potencjalnym historycznym zanieczyszczeniu powierzchni ziemi do rejestru historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi przedmiotowego terenu lub postępowania w sprawie ustalenia planu remediacji analizowanego terenu. W rejestrze bezpośrednich zagrożeń szkodą w środowisku i szkód w środowisku, o którym mowa w art. 26a z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 2187), na terenie przedsięwzięcia (wariant 4A z podwariantem 4.1A), na dzień wydania niniejszej decyzji warunków realizacji przedmiotowej inwestycji, brak jest wpisów o bezpośrednich zagrożeniach szkodą w środowisku oraz szkodach w środowisku, ponadto

nie są procedowane zgłoszenia o wystąpieniu bezpośredniego zagrożenia szkoda w środowisku lub szkody w środowisku na przedmiotowym terenie, nie są też prowadzone postępowania w sprawie uzgodnienia warunków przeprowadzenia działań naprawczych lub nałożenia obowiązku przeprowadzenia działań zapobiegawczych lub naprawczych na tym terenie.

Obszar przedmiotowego przedsięwzięcia położony jest częściowo w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 426 „Dolina kopalna Kolbuszowa”. Projektowana droga przebiega w obszarze ww. zbiornika na odcinku ok. km 0+580 - 1+500 obwodnicy.

Teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią oraz poza ujęciami wód i wyznaczonymi dla nich strefami ochronnymi.

Jak wskazuje Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w swojej opinii z dnia 04 lipca 2025 r., znak: RZ.RZŚ.4900.26.2025.MS (zwaną dalej „opinią RZGW”), w sąsiedztwie przedsięwzięcia, ale poza terenem realizacji zadania (w odległości min. 1,5 km), funkcjonują ujęcia wód podziemnych na potrzeby zbiorowego systemu zaopatrzenia w wodę mieszkańców powiatu kolbuszowskiego oraz podmiotów prowadzących na tym terenie działalność gospodarczą, tj. ujęcie wód podziemnych w miejscowości Cmolas wraz ze strefą ochrony pośredniej oraz ujęcie wód podziemnych w miejscowości Widelka wraz ze strefą ochrony pośredniej, natomiast pozostałe ujęcia wód podziemnych zlokalizowane są w znacznej (powyżej 500 m) odległości od planowanej drogi.

Wg dokumentacji oraz ogólnodostępnych danych (<https://geoportal.pgi.gov.pl/midas-web>), w sąsiedztwie przedsięwzięcia (w odległości do 1 km) występują złoża kopalin: surowce ilaste ceramiki budowlanej (IB 2384 Kolbuszowa Dolna; IB 2383 Kolbuszowa-Kupno) oraz gazy ziemne (GZ 10132 Kupno), a także tereny i obszary górnicze ustanowione do eksploatacji złóż surowców ilastych ceramiki budowlanej: Kupno IA, Kupno II i Kupno III. Planowana inwestycja częściowo przebiega w granicach terenu i obszaru górniczego Kupno ustanowionego do eksploatacji złoża gazu ziemnego.

Z analizy dokumentacji wynika, że na terenie przedsięwzięcia nie występują osuwiska.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300, ze zm.), dalej PGW), teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie jednolitych części wód podziemnych (dalej JCWPd) nr 134 (kod: GW2000134) i nr 135 (kod: GW2000135). JCWPd nr 134 jest monitorowaną częścią wód, w dobrym stanie (w tym: stan ilościowy - dobry, stan chemiczny - dobry) oraz niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest zachowanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego. JCWPd nr 135 jest monitorowaną częścią wód o słabym stanie (w tym: stan ilościowy - dobry, stan chemiczny - słaby), niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest zachowanie dobrego stanu ilościowego, lecz zagrożoną chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry stan chemiczny, z wyłączeniem przekroczeń wartości progowej dobrego stanu w przypadku wskaźników: K, Fe, Mn, As, pH, Al, SO₄, TOC. Dla JCWPd nr 135 zostało ustanowione odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. UE. L. z 2000 r. Nr 327, str. 1 ze zm.), dalej RDW: przekroczenie wartości progowej dobrego stanu w przypadku wskaźników: K, Fe, Mn, As, pH, Al, SO₄, TOC zgodnie z wynikiem testu C1 (ocena stanu JCWPd za rok 2019).

Przedmiotowe JCWPd zostały zaliczone do obszarów chronionych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Na podstawie art. 59 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960), celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest: zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu oraz ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Zgodnie z PGW przedsięwzięcie zaplanowano do realizacji w obrębie zlewni następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- „*Łęg do Turki*” o kodzie PLRW2000102198199, typ PNp (potok lub strumień nizinny piaszczysty) będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód, w złym stanie (słaby potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: IO, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz stan chemiczny: dla złagodzonego wskaźnika benzo(a)piren (występowanie w wodzie) poniżej stanu dobrego, a dla pozostałych wskaźników stan dobry. Dla tej JCWP zostały ustanowione odstępstwa: odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (w przypadku substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE - do 2039 r.), w trybie art. 4 ust. 4 RDW, w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot amonowy, OWO; rtęć (występowanie w wodzie), bromowane difenyletery (występowanie w biocie), rtęć (występowanie w biocie); heptachlor (występowanie w biocie) oraz odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW, w zakresie wskaźników: IO, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; benzo(a)piren (występowanie w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (dalej uoop), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. Sokołowsko-Wilczowolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska.
- „*Przyrwa do Dąbrówki*” o kodzie RW2000102198431, typ PNp (potok lub strumień nizinny piaszczysty) będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód, w złym stanie (umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny dobry), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: IO, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonego wskaźnika związku tributylowy (występowanie w wodzie) poniżej stanu dobrego, a dla pozostałych wskaźników stan dobry. Dla tej JCWP zostały ustanowione odstępstwa: odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r., w trybie art. 4 ust. 4 RDW, w zakresie wskaźników: fosfor ogólny, fosforany oraz odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW, w zakresie wskaźników: IO, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; związku tributylowy (występowanie w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy uoop, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowskiego Obszar Chronionego Krajobrazu, Sokołowsko-Wilczowolski Obszar Chronionego Krajobrazu, obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska oraz 3 użytków ekologicznych bez nazwy.
- „*Przyrwa od Dąbrówki do ujścia*” o kodzie RW200011219849, typ RzN (rzeka nizinna) będącej monitorowaną, naturalną częścią wód, w złym stanie (słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzony wskaźnik: EFI+PL/ IBI_PL; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników benzo(a)piren (występowanie w wodzie), związku tributylowy (występowanie w wodzie) poniżej stanu dobrego, a dla pozostałych wskaźników stan dobry. Dla tej JCWP zostało ustanowione odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW, w zakresie wskaźników: EFI+PL/IBI_PL; benzo(a)piren (występowanie w wodzie), związku tributylowy (występowanie w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy uoop, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. Sokołowsko-Wilczowolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska oraz 2 użytków ekologicznych bez nazwy.

- „Tuszymka” o kodzie RW200010218929, typ PNp (potok lub strumień nizinny piaszczysty) będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód, w złym stanie (umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: IO, MMI; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz stan chemiczny: dla złagodzonego wskaźnika benzo(a)piren (występowanie w wodzie) poniżej stanu dobrego, a dla pozostałych wskaźników stan dobry. Dla tej JCWP zostało ustanowione odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW, w zakresie wskaźników: IO, MMI, benzo(a)piren (występowanie w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy uoop, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. rezerwat przyrody Zabłocie, Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, obszarów Natura 2000: Puszcza Sandomierska i Dolna Wisłoka z Dopływami oraz 2 użytków ekologicznych bez nazwy.

Ponadto, wszystkie ww. JCWP wyznaczono jako obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód.

Celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, zgodnie z art. 56 ustawy Prawo wodne.

Na podstawie art. 57 ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Celem środowiskowym dla obszarów chronionych jest osiągnięcie norm i celów wynikających z przepisów, na podstawie których te obszary chronione zostały utworzone, przepisów ustanawiających te obszary lub dotyczących tych obszarów, o ile nie zawierają one w tym zakresie odmiennych uregulowań, zgodnie z art. 61 ustawy Prawo wodne.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, w wariantcie preferowanym zaprojektowano na odcinku ok. km 2+570 ÷ 5+100, w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska, dla którego celem środowiskowym jest utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony: zimorodek *Alcedo atthis*, gęś gęgawa *Anser anser*, podgorzałka *Aythya nyroca*, bąk *Botaurus stellaris*, bocian biały *Ciconia ciconia*, bocian czarny *Ciconia nigra*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, derkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, bączek *Ixobrychus minutus*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, rybołów *Pandion haliaetus*, zielonka *Porzana parva*, kropiatka *Porzana porzana*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, cietrzew *Tetrao tetrix tetrix* (*Lyrurus tetrix*).

Jak wskazują Autorzy dokumentacji, zajęcie terenu pod inwestycję przyczyni się do uszczuplenia siedlisk (żerowisk i/lub miejsc rozrodu) chronionych gatunków ptaków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej, w tym m.in. derkacza, błotniaka stawowego, bociana białego - będących od wód zależnymi przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Puszcza Sandomierska.

Właściwy stan ochrony ww. przedmiotów ochrony zależnych od wód w obszarze Natura 2000 Puszcza Sandomierska (PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB180005.B) wymaga:

- bocian biały *Ciconia ciconia* – zachowania biotopów żerowiskowych, w tym wilgotnych i podmokłych łąk i pastwisk, pośrednio dla zachowania bazy żerowej zachowania uwilgotnienia terenu i obfitości zabagnień i oczek wodnych w krajobrazie,

- derkacz *Crex crex* – zachowania uwilgotnienia i wykluczenia odwadniania wilgotnych i podmokłych łąk,
- błotniak stawowy *Circus aeruginosus* – zachowania naturalnej mozaiki mokradłowego krajobrazu, zwykle z udziałem stawów, zbiorników wodnych, podmokłych szuwarów.

Zgodnie z dokumentacją, w związku z realizacją przedsięwzięcia dojdzie do utraty miejsc żerowiskowych oraz miejsc gniazdowania bociana białego w wyniku zajęcia terenu pod inwestycję, uszczuplenia i fragmentacji miejsc bytowania, w tym rozrodu derkacza, a także utraty i fragmentacji żerowisk błotniaka stawowego. Jak podkreślają Autorzy dokumentacji, przedmiotowa inwestycja przebiega marginalnie przez obszar Natura 2000, a spowodowane realizacją inwestycji uszczuplenie siedlisk ww. gatunków będzie fragmentaryczne/nieznaczące. Celem minimalizacji możliwego oddziaływania na etapie realizacji inwestycji prowadzony będzie nadzór przyrodniczy – ornitologiczny.

Mając na względzie powyższe należy uznać, że cele środowiskowe wyznaczone dla obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska nie są zagrożone w związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia.

Na podstawie informacji zawartych w wykonanym na tym etapie studium geologiczno-inżynierskim, dla wariantu planowanego do realizacji pierwszy poziom wodonośny znajduje się: na głębokości ok. 1,0 - 2,0 m p.p.t. w km ok. 0+000 - 0+300; na głębokości mniejszej niż 1,0 m p.p.t. oraz ok. 1,0 - 2,0 m p.p.t. w km ok. 0+300 - 1+950; na głębokości większej niż 5,0 m p.p.t. w km ok. 1+950 - koniec inwestycji.

Z dokumentacji wynika, że na odcinku projektowanej obwodnicy o długości ok. 780 m, w km ok. 9+460 - 10+240, wykopy mogą być prowadzone poniżej rzędnej pierwszego poziomu wodonośnego. Jak wyjaśniono w Raporcie, w przypadku konieczności wykonania odwodnienia wykopów należy zastosować taką technologię, by obszar obniżonego zwierciadła wód podziemnych ograniczał się jedynie do terenu budowy i nie wykraczał poza obszar realizacji przedsięwzięcia.

Możliwe będzie odwadnianie wykopów (np. po intensywnych opadach) przy pomocy tymczasowych studzienek zlokalizowanych w dnie wykopów, z których woda będzie odpompowywana do istniejących odbiorników - rowów lub odcinków istniejącej/projektowanej kanalizacji deszczowej. Woda z wykopów nie będzie wymagała oczyszczania przed odprowadzeniem (studzienki w dnie wykopów będą pełniły funkcję osadników).

Zgodnie z wyjaśnieniami Autorów dokumentacji, w wyniku zajęcia terenu nie wystąpi konieczność likwidacji indywidualnych ujęć wody. Jednocześnie zauważono, że ze względu na odległość (ok. 500 m lub więcej) od indywidualnych ujęć wody - studni, ryzyko obniżenia zwierciadła wody lub pozbawienia użytkowników tych studni wody na etapie realizacji inwestycji oraz w trakcie dalszej eksploatacji jest niewielkie. W przypadku pozbawienia wody bytowej mieszkańców w gospodarstwach domowych (oraz innych odbiorców) w okolicy projektowanej drogi, Wykonawca zobligowany będzie do zapewnienia im tymczasowej - doraźnej dostawy wody bytowej (beczkowóz) i docelowo stałego źródła dostawy wody bytowej (studnie, wodociąg).

Przed przystąpieniem do prac ziemnych wierzchnia warstwa gleby (humus) zostanie zdjęta, a następnie zmagazynowana w rejonie robót lub innym miejscu po uzgodnieniu z Inwestorem. Humus będzie magazynowany selektywnie, w przyzmacach, a następnie wykorzystany przy pracach wykończeniowych na skarpach wykopów i nasypów oraz innych powierzchniach związanych z urządzeniem zieleni przydrożnej.

Przewiduje się lokalizację baz i zapleczy na terenie budowy, uwzględniając minimalizację zajmowanego terenu. Wyznaczono przebieg dróg technologicznych w ciągu planowanych dróg docelowych. Zaplecza budowlane, bazy materiałowe, miejsca postoju, tankowania i napraw maszyn budowlanych zlokalizowane będą poza terenami leśnymi, terenami o płytkim zaleganiu wód gruntowych, poza stwierdzonymi siedliskami przyrodniczymi, a także poza miejscami, w których stagnują wody w tym opadowe lub roztopowe, tj. poza km ok. 0+400 – 1+600 strona prawa i lewa (GZWP, zbiorniki wodne, rz. Przyrywa); 2+500 – 6+000 strona prawa i lewa (obszar Natura 2000 Puszcza Sandomierska, rzeka Werynia); 5+800 – 6+500 strona prawa (zbiorniki wodne, cieki); 11+300 – 12+150 strona prawa i lewa (obszar leśny, zbiorniki wodne, cieki, tereny podmokłe).

Zaplecza budowlane, bazy materiałowe, miejsca postoju, tankowania i napraw maszyn budowlanych organizowane będą na powierzchniach utwardzonych, w odległości min. 100 m od brzegów cieków naturalnych oraz zbiorników wodnych i granic GZWP. Na potrzeby wykonania obiektów inżynierskich przekraczających cieki, dopuszcza się lokalizację baz materiałowych w odległości mniejszej niż 100 m od brzegów cieków naturalnych oraz zbiorników wodnych i w granicach GZWP.

Na etapie realizacji inwestycji, woda dla pracowników będzie dostarczana w butelkach, natomiast do celów technologicznych beczkowozami. Powstające ścieki bytowe będą gromadzone w bezodpływowych, szczelnych zbiornikach przenośnych sanitariatów, instalowanych na zapleczech placu budowy, skąd będą okresowo wywożone przez specjalistyczną firmę do oczyszczalni ścieków.

W przypadku sieci wodociągowych i rurociągów tłocznych kanalizacji sanitarnej przewidziano prowadzenie hydraulicznych prób szczelności (w przypadku gazociągów zostaną wykonane próby pneumatyczne, z wykorzystaniem powietrza; kanały grawitacyjne sanitarne i deszczowe będą poddane monitoringowi TV - kamerowanie wykonanych odcinków sieci). Woda na potrzeby przeprowadzenia prób ciśnieniowych pobierana będzie z istniejącej sieci wodociągowej. Jak wynika z dokumentacji, wody z prób odprowadzone będą do odbiorników końcowych, projektowanych lub już wykonanych odcinków kanalizacji sanitarnej, bądź zostaną wywiezione wozami asenizacyjnymi do oczyszczalni ścieków.

Wg wyjaśnień Autorów dokumentacji, przewidziano możliwość zorganizowania stanowiska mycia kół pojazdów do obsługi przedsięwzięcia, z zamkniętym obiegiem wody (powstający szlam będzie odebrany przez uprawnionego odbiorcę odpadów).

Zgodnie z dokumentacją, stosowane będą wyłącznie sprawne technicznie maszyny i pojazdy. Miejsca postoju maszyn budowlanych/sprzętu będą zabezpieczone przed możliwością przedostania się wycieków substancji ropopochodnych do gleby i wód - na terenach postoju stosowane będą płyty drogowe, przy czym w pierwszej kolejności jako miejsca postoju maszyn przewidziano wykorzystanie terenów już utwardzonych i uszczelnionych (np. wyłączane czasowo fragmenty istniejących dróg).

Przewidziano utrzymywanie odwodnienia budowy z wykorzystaniem osadników.

Dla stanowisk konserwacji i remontów bieżących maszyn budowlanych i pojazdów transportowych stosowane będą zabezpieczenia miejscowe, np. płyty drogowe, folie, maty lub tace podkładane bezpośrednio pod miejsce naprawy, zadaszanie. Na terenie budowy nie będą prowadzone remonty związane z usuwaniem substancji ropopochodnych lub innych substancji niebezpiecznych z układów paliwowych lub chłodniczych.

Stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego zostaną zorganizowane na wydzielonych, utwardzonych i uszczelnionych powierzchniach oraz będą wyposażone w sorbenty i tace. W przypadku konieczności tankowania maszyn poza ww. powierzchniami, będzie ono prowadzone z zastosowaniem tac pod złączkami przewodów paliwowych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia magazynowanie substancji ropopochodnych odbywać się będzie na uszczelnionym podłożu w specjalistycznych pojemnikach dostosowanych do tego typu substancji (np. paliwo będzie magazynowane w dwupłaszczowych zbiornikach).

Podczas realizacji prac budowlanych materiały przeznaczone do wbudowania dostarczane będą na plac budowy w postaci gotowych wyrobów, prefabrykatów i mieszanek (np. beton, mieszanka asfaltowa).

Jak wskazują Autorzy dokumentacji, w przypadku planowanej inwestycji nie przewiduje się długoterminowego lokalizowania baz materiałowych. Obiekty te wyznaczane będą na terenach planowanych do przekształcenia dla potrzeb budowy drogi. Materiały mogące powodować zagrożenie dla wód magazynowane będą możliwie krótko, na szczelnym podłożu, z zabezpieczeniem przed kontaktem z wodami opadowymi. Miejsca magazynowania materiałów (w szczególności substancji) niebezpiecznych zostaną zorganizowane na powierzchniach szczelnych lub w zadaszonych kontenerach.

Odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych do tego celu miejscach.

Stanowiska agregatów prądotwórczych wykonane będą w formie szczelnej wanny.

W przypadku konieczności likwidacji istniejących lub budowy nowych stacji transformatorowych, w celu minimalizacji ryzyka zanieczyszczenia środowiska, używane substancje oleiste będą transportowane w certyfikowanych pojemnikach. Budowane stacje transformatorowe kontenerowe wyposażone będą w szczelne misy olejowe umieszczone pod transformatorami, o pojemności gwarantującej przejęcie całej objętości oleju w przypadku rozszczelnienia transformatora.

Na terenie budowy, na wypadek awarii zgromadzone będą odpowiednie środki zabezpieczające przed migracją szkodliwych substancji do ziemi lub do wód (np. sorbenty).

Teren zajęty pod zaplecza budowlane, składy materiałów, itp., po zakończeniu prac budowlanych zostanie przywrócony do stanu pozwalającego na jego użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem.

Projektowana obwodnica w przyjętym do realizacji wariantie koliduje z terenami zmeliorowanymi i sieciami drenarskimi w obrębie gruntów rolnych, w km ok. 3+000 - 3+800 oraz 6+650 - 11+500. Sieci drenarskie na odcinkach kolizji zostaną przebudowane. Wg wyjaśnień Autorów dokumentacji, przebudowa sieci drenarskiej, o spadku w kierunku drogi, będzie polegała na budowie zbieraczy drenarskich przy zewnętrznej granicy pasa drogowego, do których zostaną wpięte przerywane ciągi drenarskie. Zbieracze zostaną następnie włączone do istniejących w terenie rowów melioracyjnych. Natomiast w przypadku sieci drenarskiej o spadku skierowanym od drogi, kolidujące ciągi drenażowe zostaną rozebrane na szerokości pasa drogowego i zaślepione w sposób uniemożliwiający ich zamulenie. Jak podkreślono w opinii RZGW, Inwestor jest zobowiązany dokonać przebudowy sieci drenarskiej przed rozpoczęciem przedsięwzięcia, w sposób zapewniający zachowanie sprawności użytkowej całej sieci, a przebudowa lub częściowa jej likwidacja powinna być wykonana w sposób nienaruszający interesów osób trzecich.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidziano przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej nadziemnej i podziemnej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne). Jak wynika z dokumentacji, planuje się zabezpieczenie istniejących i nowobudowanych odcinków sieci kanalizacji sanitarnej i sieci wodociągowej rurami ochronnymi, w przejściach pod drogą główną, drogami bocznymi i zjazdami. Przewiduje się zabezpieczenie rurami osłonowymi i ochronnymi nowobudowanych odcinków gazociągów, w przejściach pod drogą główną, drogami bocznymi i zjazdami oraz na skrzyżowaniach z innymi sieciami uzbrojenia terenu.

W odniesieniu do korpusu drogowego, skarpy nasypów i wykopów będą kształtowane z normatywnym pochyleniem (w uzasadnionych przypadkach jak np. ograniczenia terenowe, warunki gruntowo-wodne, przyjęte zostanie inne niż normatywne pochylenie skarp). Jako podstawowe zabezpieczenie skarp stosowana będzie obudowa roślinna powstała w wyniku obsiewu odpowiednimi mieszankami traw lub poprzez darniowanie. W celu zapewnienia odpowiedniej stateczności skarp w przypadku wysokich nasypów i głębokich wykopów wykonane zostaną zabezpieczenia przeciwozyjne przy zastosowaniu np. mat przeciwozyjnych, geokraty, koszy i materacy gabionowych. Natomiast w przypadku prowadzenia niwelety drogi poniżej poziomu wód gruntowych w wykopie na problematycznych odcinkach zostanie wykonany drenaż skarpowy.

Odwodnienie projektowanej drogi wraz z powiązaniem układem dróg będzie realizowane poprzez system odwodnienia oparty na obustronnych rowach drogowych, kanalizacji deszczowej prowadzonej w pasie rozdziału oraz zbiornikach retencyjnych. Wody opadowe lub roztopowe z powierzchni jezdni dzięki odpowiednio ukształtowanym spadkom podłużnym i poprzecznym będą odprowadzane bezpośrednio do rowów drogowych lub poprzez wpusty deszczowe do kanalizacji deszczowej - tak ujęte zostaną odprowadzone do zbiorników retencyjnych (przewidziano 18 takich zbiorników). Jak wynika z analizy dokumentacji, w km drogi ok. 12+249 przewidziano odprowadzenie wody do rowu lewego przy istniejącej drodze krajowej DK9 w kierunku Rzeszowa (brak zbiornika retencyjnego).

Szczelny system odwodnienia drogi zostanie wykonany na odcinku ok. km 0+400 - 1+500 drogi z uwagi na brzegową kolizję projektowanej drogi z Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych.

W przypadku, gdy pochylenie terenu przyległego będzie skierowane do obwodnicy, wody spływające z przyległej zlewni zostaną przejęte przez system odwodnienia drogi. Wody z obiektów mostowych będą ujmowane poprzez dedykowany tym obiektom system odwodnienia, który będzie zintegrowany z systemem odwodnienia drogi.

Jak wynika z treści dokumentacji, w tym opinii RZGW, zawartość zanieczyszczeń w wodach opadowo-roztopowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi do odbiorników, po oczyszczeniu, będzie spełniała normy określone w rozporządzeniu 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. wody te nie będą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l substancji ropopochodnych.

Do oczyszczenia wód opadowych i roztopowych zastosowane zostaną układy oczyszczania w postaci osadników i separatorów lub urządzeń zintegrowanych. Zgodnie z dokumentacją, przewidziano montaż urządzeń oczyszczających (osadnik + separator) przed wylotem wód opadowo - roztopowych do zbiornika retencyjnego. Jak wskazują Autorzy Raportu, wody te przed wprowadzeniem do odbiorników zostaną oczyszczone na osadnikach wpustów w wielkości do 20% i następnie w urządzeniach oczyszczających w wysokości ok. 70%.

Zbiorniki retencyjne przewiduje się wykonać jako otwarte z przelewami do odbiorników (przelew grawitacyjny lub z wykorzystaniem przepompowni). Konstrukcja zbiorników będzie uzależniona od warunków gruntowo-wodnych, tj. w miejscach o stwierdzonym wysokim poziomie wód gruntowych i/lub niekorzystnych warunkach gruntowych planuje się wykonanie zbiorników szczelnych (w razie konieczności z dociążeniem). Z dokumentacji wynika, że uszczelnione zostaną zbiorniki retencyjne lokalizowane na odcinku drogi ok. km 0+400 - 1+500 (z uwagi na GZWP).

Przelewy ze zbiorników retencyjnych kierowane będą do odbiorników, którymi będą cieki naturalne: Przyrwa, Werynia, Górnianka, cieki bez nazwy, a także istniejące w terenie rowy melioracyjne.

Na wypadek awarii projektowane przepompownie wyposażone będą w dwie pompy (jedna awaryjna), a w przypadku problemów z ich zasilaniem przewiduje się stosowanie agregatów prądotwórczych.

W przypadku etapowej budowy obwodnicy, powierzchnia i objętość planowanych do realizacji zbiorników retencyjnych zostanie dostosowana w etapie I do ilości wód przejmowanych z mniejszej zlewni (z jednej jezdni), a w etapie II, tj. w momencie rozbudowy o drugą jezdnię – zostanie zwiększona do docelowych wartości. Z wyjaśnień Autorów dokumentacji wynika, że zarówno w I jak i II etapie wody opadowo-roztopowe odprowadzane będą do tych samych odbiorników.

Wg dokumentacji, na wylotach urządzeń kanalizacyjnych przewidziano montaż klap zwrotnych stalowych lub krat zabezpieczających. W obrębie wylotów kanalizacyjnych do rowów zostaną wykonane umocnienia dna i skarp rowów, na długości min. 5 m poniżej oraz 5 m powyżej wylotu, z wykorzystaniem np. płyt ażurowych, narzutu kamiennego.

W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę i konserwację odbiorników naturalnych, do których będą odprowadzane wody (w niezbędnym zakresie).

Konserwacja cieku Przyrwa, cieku Werynia, cieku Górnianka polegać będzie na wyprofilowaniu i odmuleniu dna oraz skarp koryta.

Prace w obrębie koryt cieków naturalnych będą prowadzone wyłącznie ze stanowisk brzegowych, etapowo (nie mogą odbywać się na obu brzegach jednocześnie), z zachowaniem ciągłości przepływu wody. Umocnienia koryt cieków zostaną wykonane z wykorzystaniem materiałów naturalnych. Wody cieków, na których prowadzone będą prace związane z budową mostów/przepustów zostaną zabezpieczone przed przedostawaniem się do nich odpadów i materiałów budowlanych (np. poprzez stosowanie platform roboczych, siatek metalowych, grodzień itp.). Wszystkie podpory obiektów mostowych zostaną zlokalizowane poza korytem cieków naturalnych w odległości nie mniejszej niż 1-krotna szerokość koryta cieku.

Przy wykonaniu przyłączy elektroenergetycznych dla potrzeb zasilania infrastruktury związanej z drogą, w przypadku konieczności przekroczenia cieków zostanie ono wykonane metodą bezwykopową np. przewiertem sterowanym (bez ingerencji w koryta cieków).

Wg wyjaśnień Autorów dokumentacji, przyjęto, że obiekty tymczasowe mogą być realizowane po jednej stronie drogi głównej w śladzie projektowanych jezdni dodatkowych (dróg technologicznych) lub na ich przedłużeniu, jeśli w docelowych rozwiązaniach nie przewidziano ich ciągłości. Obiekty tymczasowe posiadać będą odpowiednią nośność i parametry geometryczne pozwalające na prowadzenie ruchu technologicznego.

W związku z planowaną likwidacją zbiorników wodnych kolidujących z inwestycją przewidziano wykonanie zbiorników zastępczych. Wody z odwodnienia istniejących zbiorników będą wprowadzane do odbiorników po podczyszczeniu ze względu na zawartość zawiesiny (np. w odstojnikach). W przypadku obniżania lustra wody z użyciem pomp przewidziano by węże ssące zabezpieczyć siatkami, alternatywnie, w sąsiedztwie likwidowanego zbiornika zostaną wykopane rzapie, do których dopływ będzie zabezpieczony siatką. Zbiorniki zastępcze będą posiadać nieregularny kształt, ich głębokość stopniowo będzie zwiększać się od 30 do 100 cm, przy czym płycizny (o głębokości ok. 30 cm) będą zajmować większą część zbiornika (ok. 80%), nachylenie skarp nie będzie większe niż 1:2,5 na całej długości linii brzegowej. Nie przewiduje się uszczelniania dna projektowanych zbiorników.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren zajęty pod zaplecza budowlane, składy materiałów itp. zostanie przywrócony do stanu pozwalającego na jego użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem.

Podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia prowadzone będą okresowe przeglądy, remonty i konserwacje obiektów i urządzeń. Utrzymanie terenów zieleni drogowej będzie zapewnione poprzez koszenie zieleni trawiastej (nie będą stosowane herbicydy) i okresowe podlewanie (przewidywane zużycie wody ok. 15 tys. m³/sezon). W okresie zimowym planuje się odśnieżanie oraz likwidację śliskości przy zastosowaniu środków takich jak piasek i środki przeciw oblodzeniom.

W Raporcie podkreślono, że w związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się wystąpienia zmian w charakterystyce ilościowej i chemicznej zidentyfikowanych JCWPd nr 135 i 134. Odwodnienia będą miały głównie charakter lokalny. Skala projektowanego uszczelnienia powierzchni w stosunku do powierzchni JCWPd jest znikoma i nie przekracza 1% obszaru JCWPd.

Mając na uwadze zaproponowane działania minimalizujące należy uznać, że oddziaływania na stan ilościowy i jakościowy wód podziemnych, będą nieistotne w skali JCWPd i nie wpłyną negatywnie na zachowanie dobrego stanu wód.

Jak wskazano w dokumentacji, nie jest przewidywana istotna zmiana w charakterystyce elementów fizykochemicznych, hydromorfologicznych oraz biologicznych zidentyfikowanych JCWP („Łęg do Turki”, „Przyrwa do Dąbrówki”, „Przyrwa od Dąbrówki do ujścia”, „Tuszymka”) spowodowana realizacją przedsięwzięcia. Ingerencje bezpośrednie dotyczyć będą cieków i rowów znajdujących się w określonej JCWP w miejscach projektowanych lokalizacji obiektów inżynierskich wraz z umocnieniami oraz przebudowy rowów. Możliwość pogorszenia warunków tlenowych i ilości zawiesin w cieku w trakcie prac związanych z umocnieniem koryta oraz krawędzi rowów i cieków będzie oddziaływaniem lokalnym i krótkotrwałym ograniczonym do etapu realizacji przedsięwzięcia. W okresie prowadzenia prac zachowany zostanie przepływ wód w ciekach. Umocnienia w rejonie obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) i wylotów zostaną dostosowane do parametrów istniejącego koryta z zachowaniem naturalnych spadków, nie przyczyniając się do zmian przepływu wody. Wystąpienie utraty siedlisk makrofity i organizmów bentosowych spodziewane jest lokalnie, punktowo. W stosunku do ichtiofauny nastąpi czasowe ograniczenie powierzchni tarlisk i miejsc odchowu narybku. Oddziaływanie na elementy biologiczne przewidywane jest na stosunkowo krótkim odcinku cieku. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne, ze względu na zastosowane działania minimalizujące (m.in. wykonywanie prac w korycie cieków poza okresem tarła, zastosowanie systemów uniemożliwiających dostanie się odpadów, gruzu i innych elementów do cieków oraz

wykorzystanie naturalnych materiałów do budowy umocnień). Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych, do wód lub urządzeń wodnych w przewidywanej ilości nie wpłynie ujemnie na eksploatację i stan techniczny odbiorników (małe zmiany reżimu rzecznego w stosunku do stanu istniejącego, wywołane wprowadzaniem wód opadowych lub roztopowych z wykorzystaniem układów retencji). Stosowane będą rozwiązania w zakresie oczyszczania wód opadowych lub roztopowych.

Mając na względzie liniowy charakter przedsięwzięcia, jego lokalizację, skalę oraz zasięg oddziaływania, jak również szereg nałożonych warunków i wskazanych działań minimalizujących (w szczególności szczelny system odwodnienia drogi na odcinku ok. km 0+400 ÷ 1+500 z uwagi na brzegową kolizję projektowanej drogi z GZWP, stosowanie urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe, wykorzystanie materiałów naturalnych do umocnienia skarp i dna koryt cieków naturalnych, lokalizowanie zapleczy budowy w odległości min. 100 m od brzegów cieków naturalnych, itp.), należy uznać, że nie będzie ono powodować znaczącego negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe w zakresie parametrów biologicznych, hydromorfologicznych i fizykochemicznych, a tym samym przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych. Powyższe potwierdza opinia organu właściwego ds. gospodarki wodnej, tj. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie z dnia 04 lipca 2025 r., znak: RZ.RZŚ.4900.26.2025.MS, zgodnie, z którą przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. UE. L. z 2000 r. Nr 327, str. 1 ze zm.).

Z uwagi na lokalny zasięg oddziaływania przedsięwzięcia, w odniesieniu do środowiska gruntowo – wodnego, uznano również, że zadanie to nie będzie powodować oddziaływania o charakterze transgranicznym na środowisko, co potwierdzono w ww. opinii organu właściwego ds. gospodarki wodnej.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w odniesieniu do przedmiotowego przedsięwzięcia nie nałożył obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W ocenie tut. Organu, należało nałożyć na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W związku z tym, że na etapie wydawania 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: projektowanymi rozwiązaniami dotyczącymi sposobu odprowadzania wód opadowo-roztopowych, pracami ingerującymi w koryta cieków naturalnych, rozwiązaniami dotyczącymi ograniczenia niekorzystnych zmian stosunków wodnych na terenach zmeliorowanych/zdrenowanych, na obszarach o płytko położonym zwierciadle wód gruntowych, monitoringiem jakości odprowadzanych wód opadowo-roztopowych, w aspekcie skutków środowiskowych dla wód podziemnych i powierzchniowych. Wg wyjaśnień Autorów dokumentacji, Inwestor przewiduje wykonanie ponownej oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji, w szczególności w zakresie oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne i klimat akustyczny.

Ze względu na bezzasadność zawierania ogólnych zaleceń wynikających z przepisów prawa, w uzgodnieniu nie przytoczono części warunków z opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie z dnia 04 lipca 2025 r., znak: RZ.RZŚ.4900.26.2025.MS (np. warunek 2.a) nakazujący stosowanie wyłącznie sprawnych technicznie maszyn i pojazdów i część warunku 3.e) nakazującą, by w przypadku likwidacji/budowy stacji transformatorowych, używane substancje oleiste transportowane były w certyfikowanych pojemnikach).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wytwarzane będą głównie odpady z grupy 17, tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury

drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10). Odpady wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia magazynowane będą selektywnie w wyznaczonych miejscach, w sposób uwzględniający właściwości odpadów oraz zapobiegający ich rozprzestrzenianiu się. Magazynowanie odpadów innych niż niebezpieczne i niebezpiecznych odbywać się będzie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz.U. z 2020 r., poz. 1742). Odpady przekazywane będą okresowo uprawnionym podmiotom do dalszego ich zagospodarowania.

Na terenie przedsięwzięcia prowadzone będzie przetwarzanie odpadów innych niż niebezpieczne o kodzie 17 01 01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, zgodnie z ww. rozporządzeniem. Odpady te wykorzystywane będą m.in. do utwardzania powierzchni i podbudowy dróg. Odpady przetwarzane będą w procesach odzysku, zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz. 796).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wytwarzane będą odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne w związku m.in. z okresowymi przeglądami, remontami, konserwacją obiektów i urządzeń, czyszczeniem nawierzchni. Wytwórcą odpadów będzie podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania drogi. Postępowanie z wytwarzanymi odpadami będzie zgodne z zasadami, wynikającymi z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.).

W Raporcie przedstawiono przedsięwzięcia realizowane/planowane/zrealizowane zlokalizowane w sąsiedztwie przedsięwzięcia oraz poddano analizie możliwe oddziaływania skumulowane. Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowić będzie jeden z głównych ciągów komunikacyjnych, a główne oddziaływania skumulowane z dogami i linią kolejową, obejmujące emisję hałasu, emisję zanieczyszczeń do powietrza i emisję zanieczyszczeń do wód wystąpią w rejonie ich krzyżowania, co uwzględniono w przedstawionych w Raporcie analizach.

Na etapie eksploatacji dojdzie do kumulacji oddziaływań na klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne, wynikające z użytkowania dróg przez pojazdy (emisja hałasu i zanieczyszczeń z silników pojazdów). Prognoza natężenia ruchu, na podstawie której dokonano analiz oddziaływania na klimat akustyczny, emisje zanieczyszczeń do powietrza oraz wód i ziemi ustalona została z uwzględnieniem obecnej i planowanej infrastruktury drogowej. Przy obliczeniach aktualnego tła zanieczyszczeń powietrza oraz emisji hałasu uwzględniono oddziaływanie wynikające z funkcjonowania dróg istniejących.

Planowana droga krzyżuje się w km ok. 0+384 z linią kolejową nr 71. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania skumulowanego z planowaną obwodnicą z uwagi niewielki ruch pociągów na tej linii oraz odległość najbliższej zabudowy od miejsca skrzyżowania.

Planowana obwodnica posiadać będzie odrębny system odwodnienia wraz z urządzeniami zapewniającymi wymagane podczyszczenie wód opadowych i roztopowych oraz ich retencję.

W Raporcie zabytki i stanowiska archeologiczne zinwentaryzowano na podstawie danych pozyskanych z Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Urzędu Miejskiego w Kolbuszowej, Urzędu Gminy Cmolas.

Zgodnie z Raportem trasa obwodnicy w W4.1A koliduje z zabytkowym Zespołem pałacowo - parkowym oraz kaplicą (A-906 z 1975-05-31), w miejscowości Werynia, na powierzchni ok. 530 m². Pozostałe zabytki zlokalizowane są względem trasy drogi:

- kapliczka, nr działki ewid. 490 obręb Zarębki, (gminna ewidencja zabytków) - ok. 500 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia,
- dom mieszkalny, nr działki ewid. 8 obręb Kłapówka (gminna ewidencja zabytków) - ok. 30 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia,
- kapliczka, przy drodze Rzeszów-Kolbuszowa, nr działki ew. 681/6 obręb Kupno, (gminna ewidencja zabytków) - ok. 160 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia,

- dom, nr działki ew. 2841/1 obręb Widelka (gminna ewidencja zabytków) - ok. 200 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia,
- Zespół obiektów budownictwa ludowego Lasowiaków i Rzeszowiaków w Muzeum Kultury Ludowej w Kolbuszowej - ok. 3,7 km od przewidywanego terenu przedsięwzięcia,
- Kościół parafialny pod wyzwaniem MB Królowej Polski w Widelce, przy drodze do Kłapówki - ok. 1,9 km od przewidywanego terenu przedsięwzięcia,
- układ urbanistyczny miasta Kolbuszowej - ok. 1,1 km od przewidywanego terenu przedsięwzięcia.

Trasa drogi koliduje z stanowiskami archeologicznymi w miejscowości Zarębki:

- AZP: 98-74/51, zlokalizowanym w przewidywanym terenie przedsięwzięcia (ok. 430 m² powierzchni kolizji),
- AZP: 98-74/26, zlokalizowanym w przewidywanym terenie przedsięwzięcia (ok. 40 m² powierzchni kolizji),
- AZP: 98-74/43, zlokalizowanym w przewidywanym terenie przedsięwzięcia (ok. 1600 m² powierzchni kolizji).

Pozostałe stanowiska archeologiczne zlokalizowane są względem trasy drogi:

- AZP: 98-74/19 i AZP: 98-74/20 - w bezpośrednim sąsiedztwie przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w Kolbuszowej Dolnej,
- AZP: 98-74/47 i AZP: 98-74/49 - w bezpośrednim sąsiedztwie przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w miejscowości Zarębki,
- AZP: 99-74/19 - ok. 260 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w Kolbuszowej Górnej,
- AZP: 99-74/20 - ok. 470 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w Kolbuszowej Górnej,
- AZP: 98-74/44 - ok. 200 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w miejscowości Zarębki,
- AZP: 98-74/45 - ok. 100 m od przewidywanego terenu u przedsięwzięcia, w miejscowości Zarębki,
- AZP: 98-74/48 - ok. 160 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w miejscowości Zarębki,
- AZP: 98-74/50 - ok. 200 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w miejscowości Zarębki,
- AZP: 98-74/53 - ok. 80 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w miejscowości Zarębki,
- AZP: 98-74/54 - ok. 170 m od przewidywanego terenu u przedsięwzięcia, w miejscowości Zarębki,
- AZP: 98-74/14 - ok. 400 m od przewidywanego terenu u przedsięwzięcia, w miejscowości Cmolasy,
- AZP: 99-74/2 - ok. 580 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w Kolbuszowej,
- AZP: 99-74/9 - ok. 140 m od przewidywanego terenu przedsięwzięcia, w Kolbuszowej.

W promieniu ok. 30 km od trasy W4.1A nie znajdują się żadne stanowiska dokumentacyjne.

Zgodnie z Raportem wszystkie prace ziemne prowadzone będą pod nadzorem archeologicznym. W związku z prowadzeniem przedsięwzięcia po nowym śladzie, w przypadku napotkania obiektów/przedmiotów, które mogą być zabytkiem podjęte zostaną stosowne działania: prace zostaną wstrzymane, obiekt/przedmiot jego miejsce odkrycia zabezpieczone oraz powiadomiony zostanie organ właściwy ds. ochrony zabytków, a dalsze prace prowadzone będą zgodnie z wytycznymi nadzoru archeologicznego. Drogi przejazdu dla transportu materiałów i maszyn budowlanych wyznaczone zostaną możliwie daleko od obiektów zabytkowych, w celu ochrony obiektów zabytkowych na etapie realizacji i likwidacji zadania. W celu ochrony zabytków, w ich rejonie minimalizowana będzie liczba kursów sprzętu ciężkiego, co zmniejszy oddziaływania wynikające z emisji drgań. Transportowane materiały sypkie będą zabezpieczane, w celu ograniczenia pylenia.

Niniejszą decyzją nałożono na Inwestora 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 2024 r., poz. 311).

Tut. Organ uznał za wystarczające warunki określone w niniejszej decyzji. Niemniej pozostają kwestie konieczne do doprecyzowania/aktualizacji na etapie projektu budowlano-architektonicznego i ponownej analizy, takie jak: doprecyzowanie lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, systemu odwodnienia drogi. Z uwagi na skalę przedmiotowego przedsięwzięcia tut. Organ uznaje za zasadne doprecyzowanie i przeprowadzenie ponownej oceny na środowisko przyrodnicze w zakresie wszystkich planowanych rozwiązań projektowych, w tym przejść dla zwierząt, planowanej wycinki zieleni i nasadzeń zastępczych.

Zgodnie z zapisem art. 10 §1 ustawy Kpa, poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 28 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.5.1.2024.JK.83, zamieszczone na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie, 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, ani żadna ze stron, nie skorzystała z możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów, na podstawie których została wydana przedmiotowa decyzja.

Przychylając się do wniosku Inwestora, decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 ustawy Kpa 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.

Inwestor we wniosku wskazał na konieczność budowy obwodnicy, z uwagi na gwałtownie rosnący ruch samochodowy oraz pilną potrzebę dostosowania infrastruktury drogowej do standardów europejskich. Przedmiotowy odcinek drogi umożliwi przeniesienie ruchu tranzytowego z nadmiernie obciążonej DK9 przechodzącej bezpośrednio przez zabudowę mieszkaniową miasta Kolbuszowa oraz miejscowości Kolbuszowa Górna i Kolbuszowa Dolna. Budowa przedmiotowego odcinka drogi usprawni bezpośrednie połączenie pomiędzy głównymi ośrodkami gospodarczymi kraju, dodatkowo uaktywni zubożałe pod względem gospodarczym tereny Polski wschodniej oraz zmniejszy ruch na istniejącej DK9, co skutkować będzie redukcją negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na środowisko. W skali makroekonomicznej oddanie drogi do użytkowania przyczyni się do rozwoju gospodarczego kraju i poprawy jakości życia obywateli poprzez stworzenie sprawnego, bezpiecznego i zrównoważonego systemu transportowego. Na szczególną uwagę zasługuje fakt równoległe prowadzonych prac przygotowawczych dla Obwodnicy Nowej Dęby w ciągu DK9 oraz uzgodnienie przez Ministra Infrastruktury w dniu 25 kwietnia 2023 r. Programów Inwestycji obejmujących prace przygotowawcze dla trzech nowych odcinków DK9, tj. odcinka od Obwodnicy Nowej – Dęby do S74 w woj. podkarpackim, odcinka od Obwodnicy Nowej Dęby do Obwodnicy Kolbuszowej (odcinek Komorów – Cmolasy), odcinka od Obwodnicy Kolbuszowej do autostrady A4 węzeł Rzeszów Zachód (odcinek Widelka – A4 Rzeszów Zachód). Wszystkie te odcinki w przyszłości będą stanowić nowy przebieg DK9. Przedmiotowa droga zaliczona została do ważnych, priorytetowych zadań rządowych, tj. Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030. Budowa inwestycji podniesie jakość życia mieszkańców Kolbuszowej, skróci czas podróży, a także, poprzez zmniejszenie ryzyka wypadków, poprawi bezpieczeństwo pieszych – mieszkańców oraz kierowców korzystających obecnie z drogi krajowej nr 9 na odcinku Tarnobrzeg – Rzeszów.

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 oraz uzupełnień wyniku, 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 odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
4. Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik do decyzji:

- Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie
2. Strony postępowania za pośrednictwem strony internetowej i Tablicy ogłoszeń RDOŚ w Rzeszowie, al. Józefa Piłsudskiego 38, 35 – 001 Rzeszów
3. Burmistrz Kolbuszowej, w związku z art. 74 ust. 3aa ustawy ooś
4. Wójt Gminy Cmolas, w związku z art. 74 ust. 3aa ustawy ooś

Do wiadomości:

1. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, ul. Hanasiewicza 17B, 35-103 Rzeszów
2. Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Wierzbowa 16, 35-959 Rzeszów
3. WOOS; aa

Rzeszów, dnia 23 grudnia 2025 r.

WOOS.420.5.1.2024.JK.90

**Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:
„Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu drogi krajowej DK9”**

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa po nowym śladzie obwodnicy miasta Kolbuszowa oraz sąsiadujących miejscowości, stanowiącej odcinek drogi krajowej nr 9 (DK9), o długości ok. 12,2 km (od km ok. 0+000 do km ok. 12+249), o przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w każdą stronę wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przewidziano możliwość budowy drogi w dwóch etapach: pierwszy etap obejmujący budowę obwodnicy o przekroju jednojezdniowym dwukierunkowym wraz z jezdniami dodatkowymi, drugi etap obejmujący dobudowę drugiej jezdni. Obiekty inżynierskie, również w przypadku etapowania przedsięwzięcia, będą posiadać parametry docelowe. Ruch pieszy i rowerowy prowadzony będzie wzdłuż dróg poprzecznych i dodatkowych.

Teren realizacji planowanej obwodnicy położony jest w województwie podkarpackim, w granicach powiatu kolbuszowskiego, na terenie miasta i gminy Kolbuszowa oraz gminy Cmolas.

Początek obwodnicy stanowi jej skrzyżowanie z DK9 – skrzyżowanie SR-1, w rejonie istniejącej DK9 w miejscowości Cmolas (ok. km 161+260 obecnej DK9, przed istniejącym obiektem mostowym na rzece Przyrwa, który nie jest przewidziany do przebudowy w ramach tego zadania), gdzie przewidziano również przebudowę odcinka DK9 o długości ok. 500 m. Koniec odcinka obwodnicy to prostopadłe włączenie do osi drogi istniejącej DK9 się na granicy miejscowości Kupno i Widelka, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie SR-4 oraz przebudowę odcinka DK9 o długości ok. 170 m. Zaplanowany przebieg drogi i geometrie skrzyżowań SR-1 i SR-4 dają możliwość kontynuacji nowego odcinka drogi krajowej na przedłużeniu obwodnicy w kierunku zachodnim do węzła autostradowego „Rzeszów Zachodni” (odrębna inwestycja) oraz na kontynuację drogi w przypadku budowy nowego odcinka DK9 nowym śladem (odrębna inwestycja) w kierunku północno-zachodnim.

Na przecięciu z drogą wojewódzką nr 875 zaplanowano skrzyżowanie SR-2 zlokalizowane między istniejącymi skrzyżowaniami na drodze wojewódzkiej tj. w odległości ok. 460 m od skrzyżowania typu rondo od strony zachodniej oraz w odległości ok. 550 m od skrzyżowania skanalizowanego od strony wschodniej. Skrzyżowanie SR-2 nie koliduje z istniejącym pod drogą wojewódzką, a oddalonym od obwodnicy o ok. 240 m istniejącym przejściem dla zwierząt średnich przy potoku Werynia. Od skrzyżowania SR-2 obwodnica będzie w kierunku południowym do projektowanego skrzyżowania SR-3, które połączy ją z drogą powiatową nr 3101R.

Zakres prac budowy przedmiotowego odcinka obwodnicy obejmie m.in.:

- budowę drogi głównej dwujezdniowej po dwa pasy ruchu w każdą stronę;
- budowę jezdni dodatkowych równoległych do obwodnicy do obsługi przyległego terenu;
- budowę obiektów mostowych (mosty, wiadukty, przepusty);
- przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych krzyżujących się z obwodnicą (wojewódzkich, powiatowych, gminnych);
- budowę systemu odwodnienia terenu (w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: kanalizacja deszczowa, rowy, przepusty, zbiorniki, ścieki i dreny);
- budowę urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego (m.in. bariery ochronne, osłony przeciwolśnień, sygnalizatory wiatru, bramy, zapory, oznakowanie pionowe i poziome);
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany akustyczne, ekrany antyolśnieniowe, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronno-naprowadzające, urządzenia oczyszczające wody opadowo-roztopowe z drogi, zbiorniki retencyjne, nasadzenia zieleni naprowadzającej i kompensacyjnej);

- przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej nadziemnej i podziemnej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne);
- przebudowę kolidujących urządzeń wodnych (cieki wodne, rowy i drenaże melioracyjne);
- przebudowę i konserwację istniejących urządzeń melioracyjnych i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego w całym obszarze oddziaływania;
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów;
- budowę nowego układu oświetlenia drogowego;
- lokalnie budowę chodników, ścieżek rowerowych;
- prace przygotowawcze, w tym budowę obiektów tymczasowych;
- wykonanie wykopów i nasypów;
- wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg;
- wykonanie wyposażenia dróg;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego dróg;
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- uporządkowanie terenów zajętych dla potrzeb budowy;
- rozbiórkę/wyburzenia: istniejących zbędnych nawierzchni dróg, wyposażenia dróg, obiektów budowlanych kolidujących z projektowaną drogą.

W ramach zadania wykonane będą obiekty inżynierskie przedstawione poniżej:

Lp.	Nazwa Obiektu	Przybliżona lokalizacja (km środka obiektu ok.)
1	WG-1 4.1A	0+384
2	-	0+600
3	MG/PZDsz-2 4.1A	1+014
4	-	1+400
5	WD-3 4.1A	2+562
6	P/PZŁ-1 4.1A	2+779
7	P/PZŁ-2 4.1A	3+456
8	P/PZM-3 4.1A	3+617
9	P/PZŁ-4P 4.1A	4+356 (0+313 wg DG)
10	P/PZŁ-5 4.1A	4+508
11	P/PZŁ-5P 4.1A	4+508 (0+465 wg DG)
12	P/PZŁ-6 4.1A	4+709
13	P/PZŁ-6P 4.1A	4+709 (0+665 wg DG)
14	P/PZŁ-7 4.1A	4+911
15	P/PZŁ-7P 4.1A	4+911 (0+867 wg DG)
16	P/PZM-8a 4.1A	5+245 (na drodze dodatkowej)
17	P/PZM-8 4.1A	5+265
18	WG/PZDd-4 4.1A	6+321
19	MG/PZM-5 4.1A	7+070
20	MG/PZM-6 4.1A	7+601
21	WG-7 4.1A	7+774
22	MG/PZM-8 4.1A	8+183
23	P/PZŁ-9 4.1A	8+715
24	WD-9 4.1A	10+349
25	WG-10 4.1A	11+232
26	P/PZM-10 4.1A	12+005

Podstawowym celem inwestycji jest m.in.:

- zwiększenie przepustowości i poziomu bezpieczeństwa na istniejącej DK9 poprzez przeniesienie znacznej części ruchu na projektowaną obwodnicę, co wpłynie na poprawę warunków ruchu na obecnej drodze krajowej oraz układzie dróg lokalnych współpracujących;
- wyprowadzenie ruchu ciężkiego na drogę (obwodnicę), której parametry techniczne nawierzchni będą dostosowane do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś;
- odsunięcie ciężkiego, tranzytowego ruchu od obszarów mieszkalnych;
- zmniejszenie uciążliwości oddziaływań na środowisko przez ruch pojazdów w zakresie hałasu, drgań, zanieczyszczenia powietrza, wód itp. od istniejących, odciążanych dróg;
- utworzenie potencjalnych obszarów inwestycyjnych w pobliżu nowej drogi.

Zakładanym efektem budowy obwodnicy Kolbuszowej będzie głównie:

- znacząca poprawa przepustowości układu komunikacyjnego miasta i przyległych miejscowości;

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- upłynnienie ruchu na ciągu drogi DK9;
- poprawa warunków środowiskowych (hałas, zanieczyszczenie powietrza) na terenach przyległych do korytarza obecnej DK9, której odcinek zastąpi obwodnica.

Podstawowe docelowe parametry budowanej obwodnicy:

- klasa techniczna drogi – Gp,
- prędkość projektowa – 110 km/h (na odcinku szlakuowym),
- ilość jezdni – docelowo 2/2 (przekrój dwujezdniowy/dwupasowy),
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- przekrój drogi/liczba pasów ruchu – szlakuowy jednojezdniowy 1/2 (I etap, w przypadku budowy etapowej), szlakuowy dwujezdniowy 2/2 (układ docelowy),
- kategoria ruchu – KR6.

Ponadto, w ramach zadania przewiduje się przebudowę/budowę dróg, o docelowych parametrach:

- droga wojewódzka nr 875 (DW875) na odcinku o długości ok. 230 m: klasa techniczna drogi G, kategoria ruchu KR4-KR5,
- droga wojewódzka – obecny ciąg DK9 po wybudowaniu obwodnicy: klasa techniczna drogi G, kategoria ruchu KR5,
- drogi powiatowe: klasa techniczna drogi Z lub L, kategoria ruchu KR3,
- drogi gminne: klasa techniczna drogi D lub L, kategoria ruchu KR1-KR3,
- jezdnie dodatkowe: klasa techniczna drogi D, kategoria ruchu KR1.

Niweleta drogi poprowadzona zostanie w dostosowaniu do istniejącego ukształtowania terenu. Przewidziano wykonywanie znacznych ilości wykopów i nasypów, w wyniku których bilans gruntów jest ujemny.

W celu zapewnienia połączeń komunikacyjnych równoległe do obwodnicy, po obu jej stronach projektowane są jezdnie dodatkowe przeznaczone do obsługi ruchu lokalnego związanego z przyległymi do obwodnicy terenami. Drogi te prowadzone są na całej długości odcinka obwodnicy, za wyjątkiem krótkich odcinków, gdzie obsługa przyległego terenu może odbywać się poprzez istniejącą drogę lub układ dróg lokalnych. Jezdnie dodatkowe włączane są do dróg publicznych lub wewnętrznych gminnych, a także do projektowanych skrzyżowań lub węzłów. Dodatkowo w celu skrócenia dojazdu do nieruchomości z uwagi na długi odcinek, gdzie nie występują przejazdy w ciągu dróg poprzecznych km ok. 7+775 obwodnicy, zaprojektowano przejazd gospodarczy pod obwodnicą umożliwiający skomunikowanie obszarów położonych po przeciwnej stronie obwodnicy. Wariant realizacyjny posiada optymalny przebieg geometryczny zapewniający wymagany poziom bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi.

W Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono analizy, określono oddziaływanie i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji, zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)