



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W KRAKOWIE

OO.421.2.4.2021.TŚ/EB

Kraków, 20.12.2024 r.

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1 i 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze i ust. 1a, art. 80 ust. 1, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i 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, oraz art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw: Dz. U. poz. 1890; - cyt. dalej jako „UUOŚ”), § 2 ust. 1 pkt 32, § 3 ust. 1 pkt 67, § 3 ust. 1 pkt 88, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, w związku z § 3 ust. 1 pkt 7, w związku z § 3 ust. 1 pkt 31, w związku z § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572) oraz zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 26 stycznia 2023 r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. poz. 803), przy zapewnionym udziale stron zawiadamianych o czynnościach organu przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 k.p.a. w związku z art. 74 ust. 3 UUOŚ,

p o r o z p a t r z e n i u

wniosku z dnia 27.09.2021 r. (data wpływu 27.09.2021 r.) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie działając przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Budowie i przebudowie DK75 klasy GP na odcinku Brzesko - Nowy Sącz, odcinek II od Brzeska na włączeniu do DK75 do Nowego Sącza”**,

ustalam:

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie i przebudowie DK75 klasy GP na odcinku Brzesko - Nowy Sącz, odcinek II od Brzeska na włączeniu do DK75 do Nowego Sącza”.

I. Określam rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcia realizowane w wariantie C polegało będzie na budowie i przebudowie drogi krajowej nr 75, Klasy GP - relacji Brzesko – Nowy Sącz na odcinku ok. 47 km. Na potrzeby realizacji zadania inwestycyjnego przewidywana jest również przebudowa/rozbudowa systemu dróg, budowa obiektów mostowych, przebudowa linii elektroenergetycznych napowietrznych, przebudowa gazociągów, regulacja wód, przebudowa odcinka wału przeciwpowodziowego oraz wylesienia.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie małopolskim, w jego południowo-wschodniej części i będzie przebiegać przez następujące powiaty i gminy:

- powiat brzeski, gminy: Brzesko, Gnojnik, Czchów, Iwkowa,
- powiat nowosądecki, gminy: Łososina Dolna, Chęłmec,
- powiat Nowy Sącz (miasto na prawach powiatu), gmina: Nowy Sącz.

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

1. W przypadku, gdy prace w ciekach obejmują ubezpieczenie dna i skarp koryta cieków należy ingerencję w koryto ograniczyć do minimum. Mogą być one wykonane tylko na długości niezbędnej do zapewnienia stabilności projektowanej drogi i infrastruktury z nią powiązanej. Prace te należy prowadzić z brzegu. Ingerencja w koryto jest dopuszczalna tylko wówczas, gdy ze względów technologicznych nie będzie innej możliwości wykonania ubezpieczenia dna i skarp koryta cieków.
2. Do umocnienia koryt cieków należy zastosować materiały naturalne (kamień, drewno). Dopuszcza się stosowanie koszy siatkowo-kamiennych i gabionów wyłącznie w uzasadnionych technologicznie przypadkach, np. braku miejsca. Zastosowane umocnienia nie mogą kaleczyć zwierząt, utrudniać im migracji, ani tworzyć dla nich pułapek. Sposób wykonania umocnień należy uzgodnić z nadzorem przyrodniczym.
3. Prace w ciekach obejmujące regulacje wód i wykonanie murów oporowych oraz elementów obiektów inżynierskich ingerujących w koryta cieków naturalnych należy prowadzić przy udziale ichtiologa. W przypadku stwierdzenia przez ichtiologa w korytach cieków obecności chronionych gatunków, prace należy wstrzymać do czasu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych.
4. Podczas prac polegających na przełożeniu koryt cieków naturalnych, prowadzonych pod nadzorem ichtiologa, należy stosować następujące zasady, według występującej kolejności:
 - a) wykonanie nowego odcinka koryta cieku,
 - b) włączenie nowopowstałego odcinka do naturalnego koryta cieku,
 - c) odcięcie starego fragmentu koryta (w pierwszej kolejności od strony górnego odcinka cieku) poprzez zastosowanie przegrody ziemno-gruntowej, z jednoczesnym zachowaniem ciągłości przepływu wody w nowopowstałym odcinku koryta cieku,
 - d) stopniowe obniżanie poziomu lustra wody w starym korycie (przy ciągłym odławianiu zwierząt), a następnie sprawdzenie dna, celem odłowienia osobników, które mogą być zagrzebane w mule,
 - e) zwierzęta należy przenieść pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska (najlepiej do odcinka cieku położonego poniżej fragmentu objętego pracami),

- f) zasypanie części koryta przeznaczonego do likwidacji należy prowadzić małym, jednostronnym frontem roboczym, tak aby umożliwić ucieczkę zwierzętom, które mogły pozostać jeszcze w korycie, wykorzystując ziemię pochodzącą z wykopu nowego koryta.
5. Niezbędne prace w korytach cieków naturalnych należy przeprowadzać poza okresami rozrodu lokalnej ichtiofauny. Dotyczy to nie tylko stwierdzonych chronionych gatunków ryb, a wszystkich rodzimych gatunków występujących w obrębie planowanej inwestycji. W przypadku stwierdzenia przez ichtiologa tarlisk, miejsc inkubacji ikry, schronień larw lub narybku ryb lub/i minogów – należy stosować się do wskazań ichtiologa. Ichtiolog powinien wskazać termin rozpoczęcia prac i udokumentować zaistniałą sytuację.
 6. Prace na ciekach naturalnych należy prowadzić odcinkowo, w niepokrywających się terminach, w celu eliminacji oddziaływań skumulowanych związanych ze zmętnianiem wód.
 7. O planowanych działaniach, w tym o terminach prac wykonywanych w korytach cieków należy poinformować uprawnionego do rybactwa w obwodzie rybackim.
 8. Prace prowadzone w sąsiedztwie cieków i rowów melioracyjnych należy realizować z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem brzegów, zwężeniem koryta, ograniczeniem swobodnego przepływu wód, zasypywaniem cieku.
 9. Należy zaplanować i stosować rozwiązania i metody chroniące wody powierzchniowe przed przedostaniem się substancji chemicznych, odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez wygrodenienie przegrodami przeciwmulowymi lub płótkami z geowłókniny, zastosowanie mat i folii zabezpieczających oraz prowadzenie prac z brzegu cieku.
 10. W celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków, dopuszcza się czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód tj. dzielenie koryta za pomocą przegród pionowych wbijanych w podłoże (np. grodzy, ścianek szczelnych), co umożliwi bezpieczne przeprowadzenie wód w cieku.
 11. Grodze w korycie cieku przy budowie murów oporowych oraz podporach mostowych należy stosować tylko tam, gdzie jest to konieczne, z zachowaniem najlepszych praktyk, a po zakończeniu prac należy rozebrać wykonane budowle tymczasowe przywracając ciek do stanu sprzed robót. W przypadku konieczności odpompowywania wody należy stosować sita by zapobiegać wciąganiu ryb. Uwięzione osobniki ryb lub innych zwierząt należy przenieść pod nadzorem ichtiologa lub przyrodnika.
 12. W przypadku dużych cieków tj. rzeka Dunajec, rzeka Łososina i rzeka Uszwica oraz w granicach obszarów Natura 2000 podczas prac przy elementach przepraw mostowych należy stosować ścianki szczelne. Zabezpieczenia te należy również stosować przy innych przeprawach realizowanych w miejscach występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt.
 13. W przypadku stwierdzenia koncentracji zawiesiny ogólnej powyżej 80 mg/l w trakcie prowadzenia prac w korytach cieków, prace te należy wstrzymać na długości cieku i na czas wskazany przez ichtiologa.
 14. Prace związane z budową obiektów mostowych oraz przepustów należy prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych.
 15. W przypadku prac związanych z budową przepustów na rowach prowadzących wodę, należy na czas prac budowlanych wodę poprowadzić by-passami poza bezpośrednim

terenem budowy przepustu. Prace te mogą być wykonane po uprzednim sprawdzeniu terenu pod kątem obecności płazów w terminie nie dłuższym niż 7 dni przed planowanymi robotami. W przypadku ich stwierdzenia w jakiegokolwiek formie rozwojowej należy pod nadzorem herpetologa przenieść w miejsce bezpieczne i właściwe pod względem biologicznym dla danego stadium rozwojowego płaza.

16. W celu wyeliminowania możliwości zanieczyszczenia wód powierzchniowych materiałami pochodzącymi z budowy obiektów mostowych, obiekty te należy wykonać w pierwszej kolejności, przed przełożeniem koryt cieków.
17. W czasie prac związanych z realizacją nowych obiektów mostowych należy zastosować rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem (np. siatki ochronne). W przypadku przedostawania się materiałów do koryta cieku należy bezzwłocznie je usunąć.
18. Zabrania się pozyskiwania kamieni, żwirów oraz innych materiałów stanowiących materiał denny koryt cieków naturalnych.
19. Niezanieczyszczone masy ziemne pozyskiwane z wykopów należy wykorzystać w pierwszej kolejności do formowania nasypów pod projektowaną drogę.
20. W miejscach wrażliwych ze względu na potencjalne zanieczyszczenie zasobów wodnych do budowy nasypów należy wykorzystać wyłącznie materiały z gruntów naturalnych, które zapewniają brak negatywnego wpływu na wody.
21. Ziemia z wykopów, gruz oraz wszelkie odpady należy przetrzymywać tak, by nie były odkładane na drodze spływu powierzchniowego wód opadowych do cieków.
22. Należy wykonać klapę zwrotną zatrzymującą cofkę od Dunajca oraz zapewnić budowę pompowni odwadniającej obszar ujściowy potoku Ubiadek.
23. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie dopuszcza się realizacji progów, stopni oraz nowych obwałowań.
24. Poszczególne urządzenia systemu oczyszczania wód opadowych należy okresowo kontrolować oraz regularnie czyścić w celu utrzymania drożności i sprawności tego systemu.
25. W celu wyrównania odpływu wód opadowych do odbiorników podczas ulewnych deszczy, należy zrealizować zbiorniki retencyjne, które poprzez czasowe przetrzymanie wód powinny zabezpieczać odbiornik przed nadmierną ilością wód opadowych z systemu odwadniania drogi.
26. Zbiorniki retencyjne nie powinny być lokalizowane w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią z uwagi na rodzaj odpadu jaki będzie powstawał i gromadził się w tych zbiornikach podczas odwadniania drogi.
27. Należy możliwie szybko eliminować ewentualne uszkodzenia systemu odwodnienia obiektu.
28. Zaplecze budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych i odpadów, a także bazy materiałowo-sprzętowej należy lokalizować:
 - a) w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie, lecz nie bliżej niż 50 m od zabudowy mieszkaniowej,
 - b) poza terenem stwierdzonych siedlisk przyrodniczych oraz cennych stanowisk fauny i flory (w odległości min. 50 m),
 - c) poza bezpośrednim sąsiedztwem drzew (w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew) oraz min. 10 m od pomników przyrody,
 - d) w odległości min. 100 m od brzegów cieków,
 - e) w odległości min. 100 m od gospodarstw ekologicznych i pasiek,

- f) w odległości min. 50 m od stref ochronnych ujęć wód, miejsc płytkiego zalegania zwierciadła wód, zbiorników wodnych,
 - g) w odległości min. 20 m od wychodni skał marglisto/wapiennych.
29. W pasie pomiędzy granicą obszaru Natura 2000 Białowodzka Góra oraz pomiędzy granicą rezerwatu przyrody Białowodzka Góra, a planowanym frontem robót obowiązuje zakaz składowania materiałów budowlanych odpadów i organizowania zaplecza budowy oraz tworzenia dróg technologicznych.
 30. W przypadku kolizji projektowanej drogi z ujęciami wód w tym również wykorzystywanych w ramach zwykłego korzystania z wód należy zapewnić ich użytkownikom zastępcze źródło zaopatrzenia w wodę.
 31. Teren zaplecza budowy, miejsca postojowe maszyn i urządzeń oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów należy zorganizować w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem. Nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, miejsc magazynowania odpadów, materiałów budowlanych należy wykonać jako szczelne. Teren powierzchni szczelnych należy zabezpieczyć przed spływami wód opadowych bezpośrednio do gruntu poprzez wyposażenie w system ujmowania i odprowadzenia wód opadowych z możliwością ich oczyszczania lub magazynowania, w przypadku ich ponadnormatywnego zanieczyszczenia w sytuacjach awaryjnych.
 32. Rejon prowadzonych prac należy zabezpieczyć w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych, z maszyn budowlanych i taboru samochodowego. Ewentualne wycieki oraz skażony substancjami materiał i grunt powinny zostać niezwłocznie usunięte i przekazane specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
 33. Wody opadowe z placu budowy, zaplecza budowy oraz baz materiałowo-sprzętowo-budowlanych należy zagospodarować na warunkach określonych w przepisach odrębnych. Wody opadowe mogą być odprowadzane do wód powierzchniowych lub urządzeń wodnych przy zastosowaniu osadników redukujących poziom zawiesiny ogólnej.
 34. Wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady należy gromadzić selektywnie w szczelnych i opisanych pojemnikach lub w kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów. Miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych wytwarzanych na etapie realizacji przedsięwzięcia zabezpieczyć przed wpływem warunków atmosferycznych oraz dostępem osób nieupoważnionych. Odpady należy przekazywać podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia.
 35. W trakcie wykonywania wykopów należy zachować szczególną ostrożność, zwracając uwagę na konieczność ich prawidłowego odwodnienia. Odwodnienie wykopów budowlanych należy wykonać tak, aby wyeliminować wystąpienie zmian stosunków wodnych, czy niekorzystnych zjawisk w przestrzeni gruntowo-wodnej poza terenem inwestycji (np. osiadanie), z uwzględnieniem ekosystemów i gatunków zależnych m. in. od występowania i dynamiki wód podziemnych. W dolinach cieków zaleca się stosowanie ścianek szczelnych lub rozwiązań równorzędnych. Czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów należy ograniczyć do minimum. Prace związane z wykonywaniem wykopów i ich odwadnianiem należy prowadzić pod nadzorem geologa/hydrogeologa. Ewentualne obserwacje poziomu zwierciadła wód podziemnych

należy zacząć przed przystąpieniem do realizacji prac ziemnych oraz prowadzić w trakcie ich trwania, a wyniki dokumentować.

36. Przy realizacji wykopów budowlanych należy zachować należyłą staranność prowadzonych prac, celem uniknięcia zanieczyszczenia ośrodka gruntowo-wodnego.
37. Przed rozpoczęciem prac budowlanych należy zebrać wierzchnią warstwę gleb (poziom próchniczny, oznaczany w gleboznawstwie symbolem A), następnie zebraną warstwę złożyć w pryzmach. Pryzmy muszą znajdować się w miejscach nienarażonych na mechaniczne zniszczenie (np. poprzez rozjeżdżanie przez pojazdy budowy i inne maszyny budowlane), a także w miejscach nie narażonych na negatywne działanie czynników abiotycznych (np. światło, opady atmosferyczne). Tak zdeponowaną wierzchnią warstwę gleby należy w pierwszej kolejności wykorzystać do rekultywacji terenów w sąsiedztwie drogi, zwłaszcza do odtworzenia warstwy glebowej w miejscach przeznaczonych do nasadzeń roślinności drzewiastej i krzewiastej.
38. W celu minimalizacji erozji gleb, na czas realizacji inwestycji należy utworzyć szlaki transportowe. Szlaki te powinny być oddalone od siebie w racjonalnych odległościach, wynikających z uwarunkowań prac budowlanych oraz rzeźby terenu. Pojazdy budowlane, w tym maszyny budowlane powinny poruszać się wyłącznie po wyznaczonych szlakach transportowych.
39. Prace terenowe i budowlane należy prowadzić w porze dziennej tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, a prace szczególnie uciążliwe akustycznie prowadzone w rejonie zabudowy mieszkaniowej wykonywać jedynie w godzinach. 8:00 – 18:00. W porze nocy dopuszcza się prowadzenie prac, które z uwagi na swoją specyfikę wymagają ciągłego procesu technologicznego, pod warunkiem zastosowania przenośnych ekranów akustycznych na całej długości wykonywanych w danym czasie robót, od strony terenów chronionych akustycznie oraz po zastosowaniu mat wibroakustycznych pod statycznie pracującymi maszynami i urządzeniami.
40. Ekran akustyczny powinien być konstrukcją jak najlepiej wkomponowaną w krajobraz, w tym poprzez ich kolorystykę, kształt i materiały z których są wykonane. Przeźroczyste ekrany akustyczne należy stosować tylko w miejscach wyjątkowych lub tego wymagających, jak: estakady, wiadukty, w obszarach gęstej zabudowy oraz w innych miejscach, w których wgląd poza pas drogi jest konieczny.
41. Ekran akustyczny na przejściach górnych dla zwierząt od strony przejścia należy obsadzić roślinnością, w szczególności pnączami.
42. Przed przystąpieniem do prac budowlanych, w trakcie których będą wykorzystywane maszyny i urządzenia mogące być źródłem drgań technologicznych należy:
 - dokonać oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych w odległości minimum 60 m od źródła drgań oraz oceny ich podatności na drgania,
 - parametry pracy maszyn i urządzeń będących źródłem drgań dostosować do stanu technicznego budynków znajdujących się w zasięgu oddziaływania tych drgań, oraz ludzi w nich mieszkających,
 - podczas prowadzenia prac, monitorować stan techniczny budynków, które zostały wyselekcjonowane, jako te względem których emitowane drgania mogą być szkodliwe dla ich konstrukcji,
 - jeżeli przeprowadzona ocena i monitoring, wykazą możliwość wystąpienia szkodliwego wpływu drgań na konstrukcję budynków oraz ludzi, prace budowlane należy prowadzić z zastosowaniem technologii bezwibracyjnych lub z wykorzystaniem maszyn i urządzeń o odpowiednio dobranych parametrach pracy

- (niższej emisji drgań) lub innych rozwiązań ograniczających, w odległości od zabudowy, w jakiej te urządzenia mogą pracować przy zachowaniu zaleconych parametrów pracy,
- ocena i monitoring, powinny być przeprowadzone przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane, zgodnie z odpowiednimi normami znajdującymi się w zbiorze Polskich Norm.
43. W trakcie prowadzonych prac budowlanych należy ograniczyć emisję gazów i pyłów poprzez:
- systematyczne porządkowanie placu budowy,
 - w miejscach wyjazdu sprzętu ciężkiego z placu budowy na drogi publiczne zainstalować stanowiska mycia kół pojazdów,
 - zraszanie pyłących i zanieczyszczonych powierzchni dróg (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym), z wyjątkiem okresu zimowego,
 - na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia).
44. Przed przystąpieniem do rozbiórki obiektów budowlanych (np. obiektów inżynierskich, mieszkalnych, gospodarczych), które kolidować będą z projektowaną trasą, ekspert ornitolog oraz chiropterolog winni skontrolować je (nie później niż 3 dni przed planowaną rozbiórką) pod kątem zasiedlania przez ptaki i nietoperze. W przypadku stwierdzenia siedlisk ptaków i nietoperzy, prace należy wstrzymać, do czasu opuszczenia obiektów przez ww. zwierzęta bądź uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.
45. Należy wygrodzić/oznakować narażone na zniszczenie miejsca występowania wartościowych pod względem środowiskowym siedlisk przyrodniczych, a także stanowiska występowania roślin chronionych: żywiec gruczołowaty (*Dentaria glandulosa*) ok. km 16+568 str. L, goryczka trojeściowa (*Gentiana asclepiadea*) ok. km 19+848 str. P, ok. km 19+872 str. P, ok. km 19 + 930 str. P i ok. km 19 + 948 str. P lub innych wykazanych przez nadzór przyrodniczy - dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.
46. Odcinki przedsięwzięcia w km: 0+000 – 1+000; 1+400 – 2+400; 2+700 - 3+400; 3+800 – 6+200; 7+100 - 7+700; 9+200 – 9+500; 10+000 – 10+400; 11+400 – 11+800; 12+900 – 14+500; 15+300 – 15+600; 21+600 – 22+000; 23+000 – 23+600; 26+100 – 32+400; 33+000 – 34+800; 35+300 – 37+000; 38+300 – 39+500; 46+000 - 47+218, należy objąć nadzorem archeologicznym lub badaniami powierzchniowymi wyprzedzającymi względem robót ziemnych w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. W km: 26+100 – 32+400 należy zapewnić nadzór archeologiczny nad całością odcinka drogi przebiegającego przez obszar AZP 109-63 oraz 109-62.
47. W ramach ochrony osuwiskowej należy przewidzieć rozwiązania obejmujące m.in.:
- odpowiednie profilowanie skarp nasypu drogowego (również zjazdów, dróg dojazdowych i innych miejsc w których teren będzie rozcinany) oraz jego zadarnienie,
 - odpowiednie profilowanie skarp ścian skalnych, stoków i krawędzi terenowych zagrożonych osuwiskami, znajdującymi się przy drodze,
 - stosowanie obudowy tymczasowej i ochrony przed obsuwaniem się gruntu podczas realizacji wykopów,

- stosowanie odpowiednich rozwiązań zabezpieczających przed powstawaniem osuwisk i innych ruchów masowych w okresie funkcjonowania drogi - konstrukcje oporowe: siatki, mury oporowe, kotwy, drenaż wgłębny itp.),
 - zastosowanie odpowiedniej konstrukcji nasypów drogowych (wzmocnienie podłoża, zabezpieczenie przed poślizgami),
 - tarasowanie skarp i zboczy,
 - stosowanie drenaży, geowłóknin, wypełnień gruntem gruboziarnistym,
 - stosowanie znaków ostrzegawczych informujących przed możliwym spadaniem skał,
 - sadzenie roślinności powodującej ustabilizowanie i wzmocnienie zbocza.
48. Przy planowaniu drogi DK75 wraz z elementami jej infrastruktury należy dążyć do minimalizacji zajętości terenu w obszarach dolinnych i do minimalizacji przekształcania koryt cieków i ich stref brzegowych pokrytych zielenią poprzez projektowanie konstrukcji obiektów mostowych nie wymagających ingerowania w koryta cieków oraz wykorzystywać rozwiązania zmniejszające trwałe zajęcie terenu (np. mosty o jak największym świetle, estakady). Elementy konstrukcyjne wszystkich obiektów mostowych/estakad (podpory, przyczółki) należy tak usytuować aby w miarę możliwości uniknąć ingerencji w koryto przekraczanej rzeki/potoku. Przejście nad doliną na obszarze Natura 2000 Łososina (w km 26+000 – 28+000 wg załączników graficznych) należy realizować estakadą, która nie wymaga zajmowania i przekształcania koryta rzecznego (prace przy konstrukcjach wsporczych należy prowadzić poza korytem rzeki).
49. Należy zaplanować prace rozbiórkowe i budowlane przepraw mostowych i przepustów w sposób nie powodujący mącenia wód w rzekach/potokach i innych ciekach wodnych. W sytuacji, gdy ze względów technologicznych nie będzie innej możliwości wykonania danej czynności jak tylko poprzez ingerencje w koryto cieku wodnego, które będzie skutkowało mąceniem wody, należy opracować harmonogram tych prac w taki sposób, aby prace powodujące mącenie wody były wykonywane nie dłużej niż 5 godzin, po czym musi nastąpić przerwa do całkowitego oczyszczenia wody i dopiero wówczas może nastąpić kolejny pięciogodzinny etap prac. Roboty prowadzone w ten sposób mogą być wykonywane maksymalnie 4 dni w tygodniu. Zakazuje się przemieszczania pojazdów i maszyn budowlanych w obrębie nurtu cieków.
50. Przed przystąpieniem do wykonywania prac (przed pierwszym zdjęciem wierzchniej warstwy gleby) teren budowy należy skontrolować pod kątem występowania gatunków inwazyjnych roślin, o których mowa w załączniku nr 2 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów (Dz.U. z 2022 r. poz. 2649). W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy występowania gatunków inwazyjnych w obrębie inwestycji na etapie budowy przed rozpoczęciem prac budowlanych, należy usunąć rośliny metodą mechaniczną w granicach placu budowy — np. koszenie ręczne (kosa tradycyjna, kosa spalinowa, maczeta, sekator). Podczas budowy, jeżeli zajdzie taka konieczność koszenie należy powtarzać. Następnie dokładnie zebrać skoszoną biomasę do foliowych worków, wywieźć i zutylizować. Po każdorazowym koszeniu wykopać części podziemne roślin, a następnie dokładnie zebrać korzenie i podobnie, jak w przypadku biomasy z części nadziemnych roślin, przetransportować i zutylizować. Ziemię zawierającą diaspory, czy inne elementy inwazyjnych gatunków roślin, które umożliwiają rozmnażanie i odtworzenie populacji przekazać jako odpad i nie wykorzystywać w celu uporządkowania

terenu. Klasyfikacji przydatności ziemi do powtórnego wykorzystania w kontekście występowania elementów roślin inwazyjnych powinien wykonać nadzór botaniczny. Nie należy przemieszczać mas ziemnych zawierających elementy roślin inwazyjnych, za wyjątkiem przemieszczania w celu ich utylizacji. Po przeprowadzeniu wyżej wymienionych zabiegów teren należy obsiać rodzimymi gatunkami zielnymi.

51. Prace terenowe związane z naruszeniem wierzchniej warstwy gruntu wraz z szatą roślinną należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. w okresie od 16 października do końca lutego. Możliwe jest prowadzenie tego typu prac także w okresie lęgowym ptaków, pod warunkiem wykonania dokładnego oglądu ornitologicznego terenu bezpośrednio przed rozpoczęciem prac i ich wstrzymania po stwierdzeniu czynnych gniazd gatunków gniazdujących na ziemi (skowronek, pierwiosnek i in.) – do momentu wyprowadzenia lęgów.
52. Prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki (pojedynczych drzew) w okresie lęgowym, prace te należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym, w skład którego wchodzić będzie ornitolog, chiropterolog. Nie wcześniej niż 3 dni przed przystąpieniem do prac związanych z wycinką osoba z nadzoru przyrodniczego sprawdzi, czy w obrębie usuwanych drzew i krzewów nie znajdują się gniazda ptaków, czy siedliska nietoperzy. W sytuacji występowania gatunków chronionych, gniazd ptasich lub budek lęgowych w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać do czasu stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy opuszczenia siedlisk bądź uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.
53. Przed przystąpieniem do wycinki drzew i krzewów nie później niż 5 dni przed wycinką należy dokonać z udziałem entymologa oględzin wszystkich wypróchniałych drzew pod kątem obecności pachnicy dębowej i innych chronionych gatunków chrząszczy.
54. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
 - a) pnie drzew, gdzie w rejonie rzutów ich koron konieczne będzie wykonywanie prac ziemnych, budowlanych oraz ruch pojazdów, zabezpieczyć przez szczelne oszalowanie deskami, wypełniając przestrzeń pomiędzy pniem, a deską materiałem amortyzującym (np. matami słomianymi, jutą), deski mocować bez użycia gwoździ, wysokość szalowania ok. 2 m, do wysokości dolnych gałęzi korony, dolną krawędź opierać na podłożu, nie zaś na nabiegach korzeniowych;
 - b) zachowane drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie robót budowlanych, gdzie nie są planowane prace/przejazdy sprzętu mechanicznego w obrębie rzutu koron, wygrodzić trwałym ogrodzeniem o wysokości 1,5 m. Dokładne miejsce i sposób wykonania zabezpieczeń powinien określić specjalista botanik z nadzoru przyrodniczego. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie;
 - c) korzenie odsłonięte w czasie wykopów należy, w miarę możliwości ręcznie wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem i przymrozkami, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych, a wykopy w pobliżu drzew niezwłocznie zasypać po zakończeniu prac.

Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. W przypadku przerw w pracy wykopy należy tymczasowo zasypać lub przykryć korzenie matami słomianymi, aby przeciwdziałać ich wysychaniu. W warunkach grożących przesuszeniem korzeni drzewa należy podlewać i utrzymywać korzenie w odpowiedniej wilgotności. Niedopuszczalne jest obcinanie korzeni szkieletowych drzew;

- d) w obrębie rzutu korony i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, nie można lokalizować zapleczy budowy, magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego;
 - e) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
55. W związku z wycinką dużej ilości drzew i krzewów oraz utratą miejsc lęgowych należy rozmieścić na drzewach odpowiednich pod względem wysokości i wieku, znajdujących się na terenach leśnych położonych wokół pasa drogowego, budki lęgowe dla ptaków i nietoperzy. Ilość i rodzaje budek należy przyjąć adekwatnie do powierzchni i rodzaju utraconych siedlisk. Budki należy utrzymywać przez okres min. 5 lat. W tym czasie, po zakończeniu okresu lęgowego, w październiku/listopadzie każdego roku budki należy czyścić.
56. Wszystkie stwierdzone przez nadzór przyrodniczy stanowiska chronionych grzybów narażone na zniszczenie, o ile tylko biologia danego gatunku na to pozwoli, należy przenieść na stanowiska zastępcze właściwe dla danego gatunku grzybów. Roboty związane z przygotowaniem terenu do budowy i roboty ziemne w obrębie zidentyfikowanych siedlisk grzybów należy prowadzić pod nadzorem mykologa i ściśle według jego wskazań i instrukcji.
57. Znajdujące się w sąsiedztwie inwestycji gniazda mrówki rudnicy i mrówki śmowej należy oznaczyć i zabezpieczyć na czas budowy, a podczas realizacji inwestycji zaniechać w tym terenie (pomiędzy drogą a mrowiskiem) prowadzenia prac związanych z budową. Gdyby jednak zniszczenie gniazda było konieczne należy uzyskać stosowną derogację.
58. Należy prewencyjnie, na czas budowy, oznaczyć i zabezpieczyć przed zniszczeniem znajdujące się w odległości ok. 85 m od planowanej drogi stanowisko biegacza skórzastego (na wysokości rezerwatu Białowodzka Góra).
59. Roboty związane z budową przeprawy w Kurowie, a zwłaszcza roboty ziemne, roboty w korycie Dunajca, wskazane jest zaplanować poza sezonem lęgowym ptaków i w okresie hibernacji nietoperzy. Zakazuje się wprowadzania dodatkowych iluminacji obiektu poza oświetleniem niezbędnym do bezpiecznego użytkowania obiektu.
60. Na etapie budowy należy wygrodzić płotkami herpetologicznymi miejsca newralgiczne z uwagi na występowanie płazów. Tymczasowe ogrodzenie należy wykonać z materiału trwałego, umożliwiającego jego właściwe funkcjonowanie przez cały okres aktywności płazów. Do wykonania można wykorzystać folię budowlaną o wysokiej gramaturze, agrotkaninę, geotkaninę lub siatkę o średnicy oczek nie większych niż 0,5 cm. Ogrodzenie należy zagłębić w gruncie tak, aby zachować jego szczelność w całym okresie funkcjonowania. Ogrodzenie należy zakończyć przewieszką o długości 10 cm, skierowaną na zewnątrz projektowanego układu drogowego bądź całe ogrodzenie pochylić w kierunku na zewnątrz od terenu budowy pod kątem 60-70°. Wysokość ogrodzenia powinna wynieść min. 50 cm nad gruntem z przewieszką. Wolne końce ogrodzenia należy ukształtować w sposób powodujący zawracanie zwierząt w kierunku siedlisk

poprzez zastosowanie tzw. zawrotek – U-kształtnych zakończeń o szerokości 0,5 m i długości 0,7 – 0,8 m. Zaleca się zastosowania płotków herpetologicznych w km: 0+173 - 1+196; 2+087 - 3+189; 15+800 - 16+900; 21+041 - 22+537; 33+286 - 33+709; 38+417 - 39+132; 39+773 - 40+346; 40+385 - 40+841; 43+780 - 44+596. Miejsca lokalizacji płotków i termin ich ustawienia powinny zostać wyznaczone i zweryfikowane przez nadzór przyrodniczy.

61. Teren budowy należy odpowiednio zabezpieczyć przed powstawaniem przypadkowych pułapek dla zwierząt, typu otwarte głębokie wykopy, jamy, otwarte studzienki. Pod koniec każdego dnia roboczego takie miejsca powinny zostać zabezpieczone poprzez np. zasypanie, przykrycie lub wyгородzenie. W razie, gdy zwierzę zostanie uwięzione w wykopie lub studziencie, należy je odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce poza rejon prac pod nadzorem przyrodniczym w sposób nie powodujący zabicia lub zranienia.
62. Wszystkie gatunki małych zwierząt (w szczególności chronionych – płazów, gadów, drobnych ssaków), w każdym stadium rozwojowym, stwierdzone na terenie prowadzonych robót, winny być odłowione i przemieszczone poza teren realizacji przedsięwzięcia do najbliższych miejsc uwzględniając ich bieżące potrzeby siedliskowe.
63. Wszystkie parametry przejść dolnych dla dużych zwierząt powinny przewyższać parametry minimalne przejść tj. światło ekologiczne $h \geq 5m$.
64. Pod obiektami mostowymi pełniącymi funkcję przejść dla zwierząt, należy stworzyć dogodne miejsca do ukrycia i żerowania poprzez odpowiedni dobór gatunkowy roślin preferowanych przez zwierzęta wykorzystujące przejście, umieszczenie schronów w postaci kłód, stosów gałęzi itd.
65. W przypadku przejść dolnych powierzchnie stożków skarpowych w rejonie przyczółków powinny być w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi, docelowo roślinnością osłonową. W ostateczności można stosować płyty betonowe typu krata o dużych oczkach umożliwiające rozwój roślinności.
66. W świetle przejść oraz w ich bezpośredniej bliskości należy unikać lokalizacji obiektów mogących stanowić przeszkodę dla migracji zwierząt (przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itp.).
67. Należy unikać umacniania koryt cieków wodnych w przejściach dolnych dla zwierząt oraz w promieniu 50 m od przejścia. Ewentualne skarpy umocnień powinny mieć łagodny spadek nie większy niż 1:2.
68. W świetle przepustu stanowiącego przejście dla drobnych zwierząt, po obu stronach cieku powinny znajdować się pasy suchego terenu (suche pótki), nie węższe niż 0,5 m biorąc pod uwagę średni stan wód. Zabrania się wykonywania suchych pótek w przejściach dla zwierząt z koszy siatkowo-kamiennych. Podłoże przejść w przepustach powinno być pokryte ziemią mineralną, w przepustach o niewielkich wymiarach powierzchnia suchych pótek może być wykonana z betonu.
69. Obiekty inżynieryjne winny zapewnić funkcjonalność ekologiczną przemieszczających się zwierząt, poprzez odpowiednie zagospodarowanie powierzchni przejścia i obszarów najść/dojść, w tym:
 - a) utworzenie na powierzchni przejść warstwy gruntu o miąższości minimalnej:
 - dla traw, roślinności zielnej i bylin: $\geq 0,3$ m w tym minimum 0,1m 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: $\geq 1,5$ m w tym minimum 0,6 m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy,
 - b) kształtowanie pokrywy roślinnej z udziałem drzew, krzewów i roślinności zielnej,
 - c) dostosowanie gatunku, charakteru i struktury roślinności do roślinności naturalnej występującej w otoczeniu przejścia,
 - d) zachowanie wąskiego, dobrze doświetlonego pasa (wyłącznie z roślinnością zielną) w środku przejścia dolnego oraz wzdłuż ekranów przejścia górnego,
 - e) dopuszczenie i wspieranie spontanicznej ekspansji i naturalnej sukcesji roślinności z ograniczeniem do minimum wszelkich zabiegów związanych z utrzymaniem roślinności,
 - f) wprowadzenie gęstych, rzędowych nasadzeń krzewów o nieregularnej linii wzdłuż ekranów przeciwoślnieńiowych na powierzchni przejścia oraz nasadzeń rzędowych pnączy na ekranach przeciwoślnieńiowych na powierzchni przejścia i w obszarach najść,
 - g) połączenie roślinności nasadzonej na przejściu i najściach z obszarami leśnymi i skupiskami zadrzewień w otoczeniu przejścia, zwiększając funkcjonalność korytarza migracji,
 - h) zastosowanie rozwiązań sprzyjających retencji wody.
70. Na odcinkach atrakcyjnych dla nietoperzy – w dolinach rzek i na krawędzi kompleksów leśnych zaleca się zastosowanie ekranów przeciwoślnieńiowych. Ekran przeciwoślnieńiowy które ograniczają przenikanie światła z drogi w otoczenie przejść (strefy naprowadzania), należy również zamontować na obiektach, stanowiących przejścia górne dla zwierząt i w odległości do 100 metrów od tych obiektów.
 71. Do zadarniania skarp nasypu drogowego i na innych projektowanych terenach zieleni urządzonej w pasie drogowym należy stosować mieszanki traw i roślin kwiatowych gatunków rodzimych.
 72. Do umacniania skarp oporowych, stromych nasypów oraz skarp wykopów, którymi prowadzona będzie droga, należy w możliwie najszerszym zakresie wykorzystywać rozwiązania przyjazne krajobrazowo (np.: humusowanie, zadarnianie i zakrzewianie, konstrukcje ażurowe, kamienne ściany oporowe itp.).
 73. Obiekty budowlane mostowe pełniące funkcję przejść dla zwierząt muszą spełniać zasadę możliwie najlepszego wkomponowania w otaczający krajobraz (wykorzystany materiał, kolorystyka, nasadzenia, oświetlenie), co zapewni minimalizację efektu "obcego elementu" w strukturze krajobrazu.
 74. W przypadkach przecinania przez projektowaną drogę szlaków turystycznych należy zapewnić optymalne przejścia przez drogę w celu zachowania ciągłości szlaków.
 75. Wzdłuż pasa drogowego, w tym w rejonie zabudowy mieszkaniowej, powinny zostać wyznaczone miejsca/odcinki, na których wprowadzona zostanie zieleń wysoka, która zapewni między innymi osłonę krajobrazową oraz będzie ograniczała rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń pyłowo-gazowych. Zieleń taka powinna mieć odpowiednią strukturę przestrzenną i pionową oraz powinna być złożona z gatunków rodzimych, dostosowanych do siedliska, a jednocześnie odpornych na zasolenie, zanieczyszczenie powietrza oraz suszę fizjologiczną.
 76. Część sadzonek drzew i krzewów (bez uszczerbku dla zakresu obowiązku wykonania kompensacji przyrodniczej), należy przekazać zainteresowanym mieszkańcom. W tym celu należy odpowiednio poinformować lokalną społeczność o możliwości, sposobie, terminie, miejscu ich przekazywania.

77. Prace związane z realizacją zamierzenia, w tym prace przygotowawcze, prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym, pełnionym przez osobę/osoby mające wiedzę i doświadczenie odpowiednie do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:

a) herpetologicznym:

- kontrola wykopów, w tym kolein i okresowych zalewisk, przed ich likwidacją, pod kątem wykorzystywania tych miejsc, jako miejsc rozrodu płazów,
- kontrola i zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
- stwierdzanie potrzeby, określanie metod przeprowadzenia i nadzór nad czynnościami związanymi z przeniesieniem zwierząt, ich form larwalnych i młodocianych ze stref zagrożenia,
- identyfikację i wskazanie miejsc, do których należy przenieść zwierzęta, ich formy larwalne i młodociane,
- określenie szczegółowej lokalizacji herpetologicznych wygradzeń tymczasowych i weryfikację wyznaczonych wygradzeń stałych,
- kontrola szczelności zabezpieczeń;

b) ornitologicznym:

- nadzór związany z wycinką drzew w okresie lęgowym,
- kontrola obiektów przeznaczonych do rozbiórki w zakresie ich wykorzystywania jako miejsc lęgowych,
- kontrola terenu w celu określenia ewentualnej obecności czynnych gniazd ptaków,

c) ichtiologicznym i entomologicznym:

- kontrola cieków oraz dna i brzegów pod kątem obecności minogów, ryb i skorupiaków,
- nadzór w przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry,
- nadzór nad odłowami oraz kształtowaniem odtwarzanych i regulowanych koryt cieków,

d) botanicznym:

- kontrola stanu zabezpieczenia zieleni wysokiej oraz siedlisk roślin chronionych przed wpływem prac budowlanych,
- wskazanie siedlisk, na które przenoszone będą gatunki chronione,
- prowadzenie i kontrola czynności związanych z zabezpieczeniem i przenoszeniem roślin chronionych,
- identyfikacja i nadzór nad usuwaniem gatunków inwazyjnych roślin,
- klasyfikacja przydatności ziemi do powtórnego wykorzystania w kontekście występowania elementów roślin inwazyjnych,

e) chiropterologicznym:

- nadzór związany z wycinką drzew, gdzie mogą występować zasiedlone dziuple, kontrola odstającej kory itp.,
- kontrola obiektów przeznaczonych do rozbiórki pod kątem ich wykorzystywania jako miejsca letnich i zimowych schronień nietoperzy,

- kontrola montowanego oświetlenia oraz ekranów przeciwoślnościowych na obiektach inżynierskich,
- f) entomologicznym:
 - nadzór związany z wycinką drzew, gdzie mogą występować chronione gatunki owadów oraz usuwaniem i przenoszeniem zamierającego lub martwego drewna.

78. W fazie realizacji przedsięwzięcia dopuszcza się stosowanie rozwiązań i technologii z wykorzystaniem odpadów oraz zaleca się wykorzystanie technologii umożliwiających oszczędne zużycie wody.
79. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy przystąpić do odbudowy nawierzchni dróg lokalnych, zniszczonych w wyniku eksploatacji przez pojazdy budowy.
80. Po zakończeniu robót budowlanych należy przeprowadzić rekultywację terenu polegającą na przywróceniu go do stanu biologicznie czynnego. Rekultywację należy objąć tereny zajęte pod zaplecze budowlane, tereny przyległe, zniszczone dojazdy na plac budowy, powierzchnie składowania materiałów, mas ziemnych itp.
81. Kierując się zasadą likwidowania zbędnych barier oraz koniecznością ochrony warunków życia mieszkańców, w związku ze specyfiką przebiegu drogi, który istotnie ingeruje w tkankę zabudowy (przysiółki, osiedla domów jednorodzinnych), poza licznymi wyburzeniami zabudowy mieszkaniowej i gospodarczej, przy planowaniu docelowej zajętości działek (przed wywłaszczeniem) należy uwzględnić postulaty osób z niepełnosprawnościami, chorych, starszych, aby nie dochodziło do niekorzystnych sytuacji np. zajęcia znacznej powierzchni posesji/ogrodu pod pas drogowy odcinając ścianą ekranów akustycznych dotychczas otwartą przestrzeń zieloną, panoramę i dostęp światła.

III. Określam wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym:

1. Parametry koryt regulowanych cieków, a także sposób umocnień koryt powinny zostać zaprojektowane z uwzględnieniem:
 - a) obliczeń hydrologicznych – hydraulicznych,
 - b) istniejących uwarunkowań, z całym ekosystemem cieku oraz obudową biologiczną,
 - c) możliwie najmniejszej zmiany układu poziomego sieci korytowej,
 - d) braku istotnej zmiany profilu podłużnego koryta, mogącej wpływać na stan równowagi hydrodynamicznej (przeciwdziałanie nadmiernej erozji, bądź akumulacji materiału aluwialnego w sąsiedztwie obiektów),
 - e) braku zmian warunków przepływu wody w korytach, w tym warunków fizyko-chemicznych, biologicznych i hydromorfologicznych,
 - f) umocnienia dna koryt cieków wyłącznie w zakresie koniecznym dla stabilizacji projektowanych umocnień brzegów. Preferowanym umocnieniem dna powinien być luźny narzut kamienny.
2. Rozwiązania konstrukcyjne drogi oraz inne zaplanowane działania powinny prowadzić do ograniczenia regulacji wód do minimum, w szczególności dotyczy to:
 - a) 0+800 – 1+000 km drogi - przy zaplanowanej regulacji Uszwicy, ostatnie 100 m należy pozostawić w postaci naturalnego koryta, ograniczając zakres prac,

- b) 2+200 – 3+400 km drogi – nowe przełożone koryto rzeki Uszwica – należy zaprojektować tak, aby umożliwić swobodne kształtowanie się koryta w terenie, np. poprzez rezygnację z umocnień brzegowych i wprowadzanie umocnień uśpionych, stabilizację brzegów poprzez nasadzenia i obsiew,
 - c) 3+350 – 3+550 km drogi – koryto ciekę Leksandrówka należy pozostawić w jego naturalnym biegu,
 - d) 8+800 – 8+950 km drogi – ciek bez nazwy - koryto ciekę należy pozostawić w jego naturalnym biegu,
 - e) 16+100 – 16+150; 16+300 – 16+400; 16+550 – 16+650; 17+550 – 17+700 km drogi - potok Zelina Jurkowska – brak ingerencji w ciek,
 - f) 21+150 – 21+350; 21+500 – 22+000; 22+250 – 22+700 km drogi - koryto ciekę Granicznik należy pozostawić w jego naturalnym biegu.
3. Przy projektowaniu regulacji koryta rzeki Uszwicy należy dostosować rozwiązanie projektowe ubezpieczenia skarp i dna do zastosowanego na odcinku w km 39+142,8 - 39+548,6 tej rzeki.
 4. Należy odpowiednio zaprojektować przepusty tak, aby możliwa była swobodna migracja ichtiofauny, płazów, i innych gatunków zwierząt.
 5. Elementy konstrukcyjne obiektów mostowych (podpory, przyczółki) nie powinny ingerować w koryto przekraczanej rzeki. Możliwa jest ingerencja tylko w uzasadnionych przypadkach i przy braku możliwości zastosowania innych alternatywnych rozwiązań.
 6. Obiekty inżynierskie przekraczające sieć rzeczną, urządzenia melioracyjne itp. należy zaprojektować w oparciu o Wytyczne obliczania świateł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu. Wszystkie umocnienia cieków (dna bądź brzegów), miejsca zbliżeń do cieków i wynikające z nich umocnienia należy uzgodnić z administratorem tj. PGW WP.
 7. Projektowanie nasypów drogowych znajdujących się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią powinno uwzględniać warunki hydrauliczne i możliwe obciążenia związane z przepływem wód powodziowych.
 8. Parametry zbiorników retencyjnych powinny uwzględniać wielkości odpływu wód opadowych i roztopowych z poszczególnych zlewni. Zbiorniki powinny zapewniać czasowe przetrzymanie tych wód tak, aby zabezpieczać odbiorniki przed nadmiernym dopływem wód opadowych z systemu odwadniania.
 9. W przypadku budowy zbiorników odparowujących, w celu ochrony płazów i innych małych zwierząt, otwarte zbiorniki należy zaprojektować ze zmniejszonym nachyleniem skarp (poniżej 1:2,5) na długości min. 25% linii brzegowej każdego zbiornika lub z zastosowaniem pochylni ułatwiających opuszczenie zbiornika przez zwierzęta.
 10. Docelowy system odwodnienia planowanej drogi, a także urządzenia podczyszczające, należy wykonać w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zwierząt do tych obiektów i urządzeń. Należy również stosować rozwiązania pozwalające zwierzętom na samodzielne uwolnienie się z powyższych obiektów (np. rampy lub rury ucieczkowe). W przypadku, gdy osadniki lub studzienki będą posiadać otwory wlotowe należy je zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie drobnej zwierzyny, w tym płazów do wnętrza obiektów (np. kraty), przyjmując rozwiązania kompromisowe pomiędzy wymaganiami ochrony, a wymaganiami hydrologicznymi.

Wielkość oczek krat na otworach wlotowych (odstępów między prętami) powinna zapewnić przynajmniej zatrzymywanie dorosłych płazów. Powyższe rozwiązania należy stosować w uzgodnieniu z nadzorem herpetologicznym.

11. Na obszarach zagrożonych infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych, w szczególności w km drogi: 0+000 – 3+800, 19+920 – 20+100, 21+940 – 22+060, 22+350 – 22+510, 23+100 – 31+500, 31+820 – 32+430, 38+200 – 38+930, 38+930 – 40+930, 41+100 – 47+700, zbiorniki retencyjne i system kanalizacji powinny być szczelne.
12. Wody opadowe i roztopowe spływające z jezdni należy poddawać oczyszczaniu w celu osiągnięcia wartości dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń. System oczyszczania wód opadowych stanowić będą: studzienki ściekowe ϕ 500 mm z osadnikiem o głębokości $h = 1,0$ m, studnie wpadowe z osadnikiem o głębokości $h = 1,0$ m (w celu ujęcia wód opadowych z rowów drogowych), rowy trawiaste oraz osadniki, separatory substancji ropopochodnych zamontowane przed każdym odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika. Przyjęte rozwiązania winny zapewniać poziom oczyszczenia tych wód wymagany przepisami prawa i uwzględniający wielkość odpływu z poszczególnych zlewni.
13. Wody opadowe i roztopowe z obiektów inżynierskich (estakad, wiaduktów i mostów) należy odprowadzać przy zachowaniu odpowiedniej niwelety drogi, poprzez ścieki przykrawężnikowe i wpusty do kolektorów (przewodów zbiorczych) i dalej do systemu odwodnienia drogi.
14. Na systemie odwodnienia należy zaprojektować zastawki umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku awarii na drodze.
15. Na obszarach dolin oraz w terenie z płytko występującym silnie spękanym podłożem skalnym przy projektowaniu konstrukcji rowów trawiastych należy uwzględnić zastosowanie geowłókniny oraz podsypki mineralno-organicznej.
16. Należy zaprojektować ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji wskazanych w poniższej tabeli:

Ekran	Strona drogi	Kilometraż		Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu
		od km	do km		
Jasień / Okocim / Poręba Spytkowska					
wC-e2	lewa	0+000	0+250	250	5 m
wC-e1	prawa	0+000	0+855	855	5 m
wC-e3	lewa	0+240	0+415	165	5 m
Okocim / Poręba Spytkowska					
wC-e4a	prawa	1+395	1+760	365	3 m
wC-e4b	prawa	1+760	2+130	370	6 m
wC-e4c	prawa	2+130	2+505	375	5 m
wC-e5	prawa	2+695	3+105	410	5,5 m
Uszew					

Ekran	Strona drogi	Kilometraż		Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu
		od km	do km		
wC-e6	lewa	3+900	3+980	80	3 m
wC-e7	lewa	4+210	4+495	285	3 m
wC-e8a	prawa	4+250	4+390	140	5 m
wC-e8b	prawa	4+390	4+500	110	6 m
wC-e8c	prawa	4+500	4+580	80	5.5 m
Uszew / Gnojnik					
wC-e9	prawa	5+930	6+150	220	5 m
wC-e10	lewa	6+120	6+380	260	3 m
wC-e11	prawa	6+370	6+660	290	3.5 m
wC-e12	lewa (C-SW-03)	6+520	6+580	140	4 m
wC-e76	lewa	6+560	6+760	200	5 m
Gnojnik / Zawada Uszewska					
wC-e13	lewa	7+050	7+560	510	3 m
wC-e14	prawa	7+150	7+850	700	4 m
wC-e15	lewa	8+660	8+990	330	3 m
wC-e77	prawa	8+700	8+840	140	3 m
wC-e16	prawa	9+630	9+780	150	4 m
wC-e17	lewa	9+670	10+050	380	4 m
Lewniowa					
wC-e18a	lewa	10+295	10+430	135	4 m
wC-e18b	lewa	10+430	10+545	115	5 m
wC-e18c	lewa	10+545	10+650	105	4 m
wC-e19	prawa	10+345	10+590	245	3 m
wC-e20a	lewa	10+655	10+830	175	5 m
wC-e20b	lewa	10+830	11+050	220	4 m
wC-e21a	prawa	11+450	11+760	310	6 m
wC-e21b	prawa	11+760	11+920	160	4 m
wC-e22	prawa	11+940	12+025	85	3 m
wC-e23a	lewa	11+995	12+250	255	4 m
wC-e23b	lewa	12+250	12+360	110	6 m

Ekran	Strona drogi	Kilometraż		Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu
		od km	do km		
Tymowa					
wC-e24	prawa	12+740	13+080	340	3 m
wC-e25	lewa	13+250	13+410	160	6m
wC-e26	lewa	13+650	13+690	40	3 m
wC-e27	prawa	13+655	13+685	30	3 m
wC-e29	prawa	13+705	14+055	350	3 m
wC-e28	lewa	13+705	14+210	505	3 m
wC-e30	prawa (C-SW-06)	13+850	13+880	100	3m
wC-e31	lewa	14+780	14+835	55	3m
wC-e78	prawa	15+200	15+450	250	4 m
wC-e32a	prawa	15+845	15+950	105	3 m
wC-e32b	prawa	15+950	16+340	390	3.5 m
wC-e33	prawa	17+440	17+610	170	3 m
Iwkowa					
wC-e34	lewa	22+985	23+130	145	3 m
wC-e35	lewa	23+135	23+175	40	3 m
Wytryszczka					
wC-e36	lewa	Węzeł C-SW-10 23+080 – 23+160		120	6 m
Witowice Dolne					
wC-e37	prawa	23+260	23+325	65	6 m
wC-e38	prawa	23+480	23+600	120	6 m
wC-e39	prawa	23+590	23+850	260	6 m
wC-e40a	prawa	24+280	24+615	335	6 m
wC-e40b	prawa	24+615	24+840	225	5 m
wC-e41	lewa	25+080	25+305	225	4m
wC-e42	prawa	25+120	25+305	185	6 m
wC-e43	prawa	25+300	25+410	110	5m
Witowice Górne					
wC-e79	prawa	26+300	26+550	250	3 m

Ekran	Strona drogi	Kilometraż		Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu
		od km	do km		
Łososina Dolna					
wC-e44	prawa	27+650	28+155	505	3m
wC-e45a	prawa	28+670	28+810	140	3m
wC-e45b	prawa	28+810	29+010	200	5 m
wC-e46/47	prawa	Węzeł C-SP-14-P 29+080 – 29+150		55 + 120	4 m
wC-e48	lewa	30+140	30+465	325	3 m
wC-e49	lewa	31+450	31+820	370	3 m
wC-e80	prawa	31+827	32+050	223	4 m
Łyczanka					
wC-e50	prawa	32+650	32+900	250	6 m
wC-e51	prawa	33+030	33+250	220	5 m
Skrzętła – Rojówka					
wC-e52	lewa	33+590	33+760	170	6 m
wC-e53	prawa	33+720	33+760	40	3 m
wC-e54	lewa	33+775	33+845	70	3 m
wC-e55	prawa	33+775	33+910	135	3 m
Świdnik					
wC-e56a	prawa	34+485	34+795	310	3.5 m
wC-e56b	prawa	34+795	35+100	305	4 m
wC-e56c	prawa	35+100	35+305	205	6 m
wC-e57	lewa	35+140	35+360	220	5 m
Tęgoborze / Białawoda					
wC-e58	prawa	35+680	35+925	245	5 m
wC-e59	lewa	36+050	36+310	260	4 m
wC-e60	prawa	36+130	36+370	240	4 m
wC-e61a	prawa	36+550	37+350	800	3 m
wC-e61b	prawa	37+350	37+750	400	3.5 m
wC-e62	lewa	36+885	37+285	400	3 m
wC-e64	lewa	37+870	38+050	180	3 m
wC-e63	prawa	37+800	38+035	235	4 m

Ekran	Strona drogi	Kilometraż		Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu
		od km	do km		
wC-e65	lewa	38+025	38+085	60	3 m
wC-e66	prawa	38+050	38+160	110	3 m
wC-e67	prawa	38+420	39+220	800	6 m
Kurów					
wC-e68	lewa	40+545	40+900	355	3 m
Nowy Sącz					
wC-e69a	lewa	45+080	46+205	1125	4 m
wC-e69b	lewa	46+205	46+540	335	6 m
wC-e70a	prawa	C-SWZ-22		195	4 m
wC-e70b	prawa			35	4 m
wC-e71	prawa			140	4 m
wC-e72a	prawa	46+750	47+200	450	6 m
wC-e73	lewa	46+810	47+150	340	6 m
wC-e74	prawa	47+200	koniec odcinka	195	5 m
wC-e75	lewa	47+050	47+100	90	2 m
wC-e76	północna	C-SWZ-22		200	3 m

17. Należy zapewnić szczelne dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.
18. Należy przedstawić projekt zagospodarowania zieleni, z uwzględnieniem warunków z pkt II decyzji.
19. W przypadku zastosowania przeźroczystych lub półprzeźroczystych ekranów akustycznych (lub takich elementów), należy zastosować ekrany akrylowe z nadrukami ograniczającymi ryzyko kolizji ptaków (np. z poziomo zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi; wzoru w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywający szybę, naniesionych metodą sitodruku; stosowanie pionowych linii złożonych z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych), a w przypadku użycia ekranów bez elementów ograniczających kolizję - naklejanie na ekrany po zewnętrznej stronie drogi czarnych lub białych pasków taśmy, o szerokości minimum 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie.
20. Celem ograniczenia kolizji z udziałem owadów, nietoperzy i ptaków poprzez ograniczenie wabienia owadów do źródeł światła przy budowie i przebudowie oświetlenia drogowego należy:
 - a) zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, zalecana temperatura barwowa <3000 K,

- b) ograniczyć rozpraszanie światła poprzez koncentrację strumieni świetlnych i właściwe ustawienie kątów emisji światła w strefę ruchu pieszego i jeźdźnego,
 - c) stosować zamknięte obudowy lamp w celu unikania pułapek dla wabionych owadów,
 - d) czas funkcjonowania oświetlenia dostosować precyzyjnie do naturalnych warunków świetlnych panujących w danym okresie kalendarzowym, zwracając szczególną uwagę na jego możliwe skrócenie w okresie późnej wiosny i lata,
 - e) wskazana jest maksymalna redukcja oświetlenia lub doświetlenia miejsc, w których funkcjonują przejścia dla zwierząt.
21. Ogrodzenia ochronne i naprowadzające dedykowane dla płazów i innych małych zwierząt należy wykonać z pełnych płyt i prefabrykatów, przy czym górna krawędź ogrodzenia powinna być odgięta w kierunku otoczenia drogi (pod kątem 45-90°), tworząc daszek o długości min. 5 cm. W wyjątkowych przypadkach ogrodzenia herpetologiczne można wykonać z siatek, których średnica/szerokość oczek jest mniejsza niż 5 mm.
 22. Ogrodzenia ochronne i naprowadzające dedykowane dla dużych i średnich zwierząt powinny być wykonane z siatek stalowych (zabezpieczonych antykorozyjnie) o oczkach prostokątnych lub kwadratowych, dostosowanych do rozmiarów ciała zatrzymywanych zwierząt, a rozkład wielkości na arkuszu musi być właściwie dobrany do możliwego poziomu przenikania poszczególnych gatunków. Dla zwierząt dużych i średnich wysokość minimalna części nadziemnej powinna wynosić: 240 cm – na obszarach stałego ich występowania oraz migracji i 220 cm – na obszarach, w których nie występują ww. gatunki.
 23. Projekt wycinki drzew i krzewów należy ograniczyć do wielkości bezwzględnie koniecznej z punktu widzenia realizacji inwestycji.
 24. Rowy do odprowadzania wody opadowej z nasypów i wykopów korpusu drogi powinny mieć skarpy o możliwie małym spadku nie większym niż 1:1,5 i być zadarniane trawami gatunków rodzimych. Punktowo, z uwagi na ograniczenia terenu dopuszcza się stosowanie nachylenia większego niż 1:1,5, a wyjątkowo 1:1.
 25. Należy przedstawić rozwiązania ograniczające ingerencję w siedliska bobra zlokalizowane w dolinie potoku Granicznik w km 21+200 - 22+400, w tym ograniczyć ingerencję w koryto cieku oraz zaniechać likwidacji tam bobrowych na tym odcinku.

IV. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie:

1. W związku z wycinką dużej ilości drzew i krzewów należy wprowadzić nasadzenia kompensacyjne w ilości nie niższej niż 1:1 do powierzchni wyciętej. Należy również udostępnić maksymalną powierzchnię terenu wzdłuż pasa drogowego do sukcesji naturalnej i odtworzenia powierzchni leśnej i zadrzewień przydrożnych (naturalnej szaty roślinnej). Nasadzenia powinny być wykonane z rodzimych gatunków drzew i krzewów, w tym owocowych, odpowiednich do lokalnych uwarunkowań siedliskowych. Do nasadzeń drzew należy wykorzystywać sadzonki kilkuletnie o wysokości 2-4 m oraz o znacznej bryle korzeniowej zwiększającej szansę na udatność nasadzenia. Nasadzenia wykonać w docelowym pasie drogowym, w miejscach niekolidujących z infrastrukturą drogową i techniczną oraz zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego. W przypadku braku możliwości posadzenia ww. ilości w pasie drogowym, nasadzenia należy kontynuować np. na działkach będących we władaniu lasów państwowych (po wcześniejszym uzgodnieniu z władającym) oraz

poprzez poszerzenie przestrzeni nasadzeń zieleni wysokiej w miejscach zidentyfikowanych miejsc migracyjnych (przejsć dla zwierząt).

2. W przypadku kolidujących z drogą gatunków roślin podlegających ochronie np. żywiec gruczołowaty (*Dentaria glandulosa* w 26 m w km 16+460 strona lewa), wawrzynek wilczełyko (*Daphne mezereum* w 14 m w km 16+555 strona lewa), czy mech niebielistka siwa (*Leucobryum glaucum* 25 m w km 0+000 strona prawa) lub innych wykazanych przez nadzór przyrodniczy, planowanych do zniszczenia, należy przenieść je na podobne siedliska w najbliższe sąsiedztwo, najlepiej na teren będący własnością Skarbu Państwa lub który planuje się nabyć i objąć decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a jeżeli nie będzie takiej możliwości na terenach prywatnych za zgodą właścicieli gruntów oraz po uzyskaniu zgody organu, o którym mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody na wykonanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków podlegających ochronie. Czynności związane z przeniesieniem roślin chronionych winny być wykonane w odpowiednich terminach fenologicznych i we właściwy sposób, określonych w decyzji derogacyjnej, pod ścisłym nadzorem przyrodniczym, na warunkach gwarantujących stabilność i bezpieczeństwo siedliska zastępczego.
3. Należy odtworzyć fragmenty siedliska 9170 Grąd subkontynentalny, które w wyniku kolizji DK75 w km drogi 36+584-36+932, 21+965-22+197, 11+109-11+189, 10+949-11+092, 10+227-10+423, 9+933-10+194, 16+323-16+892 ulegną zniszczeniu. Prace należy prowadzić przy udziale specjalisty botanika.
4. W przypadku, gdy podczas oględzin entomologicznych wypróchniałych drzew pod kątem obecności pachnicy dębowej i innych chronionych gatunków chrząszczy stwierdzone zostanie, że z pozostałości drzewa (które zostało ścięte lub w wyniku obumarcia pozostał tylko fragment pnia) wysypuje się próchno z larwami pachnicy dębowej obowiązuje zabezpieczenie larw poprzez umieszczenie ich pod nadzorem entymologa w rosnących nieopodal drzewach z próchnowiskami. Drzewa, w których znaleziono pachnicę należy oznaczyć, aby nie uległy zniszczeniu. Sąsiednie stare drzewa, w których nie znaleziono pachnicy należy w miarę możliwości zachować. Należy dążyć do wszelkich starań, aby jak najmniejsza liczba starych drzew była usunięta podczas prac związanych z realizacją inwestycji.
5. Drewno powstałe w wyniku wycinki drzew należy przenieść do pobliskich obszarów leśnych dążąc do osiągnięcia średniego poziomu minimum 3 martwych drzew w przeliczeniu na 1 ha powierzchni leśnej, pozostawiając w miarę możliwości martwe drzewa o największym potencjale biocenotycznym.

V. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:

1. Skuteczności i wykorzystania przejsć dla zwierząt.
2. Śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji drogowych.
3. Adaptacji/zasiedlenia nowych obiektów przez ptaki i nietopetrze (szczególnie nowy obiekt mostowy w Kurowie).
4. Efektywności przeniesienia gatunków chronionych na siedliska zastępcze.
5. Efektu przeprowadzonych nasadzeń drzew i krzewów.
6. Wód podziemnych i ujęć wód.
7. Prowadzenia monitoringu przyrodniczego etapu budowy obejmującego m.in. herpetofaunę i florę. Monitoring powinien być prowadzony przez osobę/osoby mające wiedzę i doświadczenie odpowiednie do zakresu wykonywanego monitoringu

m. in. zoologiczne i botaniczne. Zespół monitorujący powinien składać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie raz na rok raport z prowadzonych obserwacji. Ponadto w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości, odpowiednie osoby z nadzoru przyrodniczego, powinny o zaistniałej sytuacji bezzwłocznie poinformować tutejszy organ. Zalecenia zespołu monitorującego należy bezzwłocznie respektować podczas prowadzenia prac budowlanych.

8. Prowadzenia badań jakości oczyszczonych wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do wód lub urządzeń wodnych, przeprowadzonych w zbiornikach retencyjnych oraz przed miejscem wprowadzania tych wód do wód lub urządzeń wodnych, z częstotliwością 2 x roku przez okres 2 lat, w zakresie zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych, w celu weryfikacji dotrzymania maksymalnych stężeń zanieczyszczenia wód opadowych lub roztopowych, o których mowa w przepisach odrębnych. Raport z monitoringu należy przekazać: Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie, Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, Marszałkowi Województwa Małopolskiego.
9. Prowadzenia monitoringu porealizacyjnego przez ichtiologa w trzech etapach: w 2 lata, 5 lat i 10 lat od ukończenia budowy DK75 lub jej poszczególnych odcinków- z określeniem stanu zachowania gatunków chronionych ryb dla rzeki Łososina znajdującej się w obszarze Natura 2000 PLH120087 Łososina oraz dla rzeki Dunajec znajdującej się w obszarze Natura 2000 PLH120088 Środkowy Dunajec w miejscu posadowienia murów oporowych (km 24+500+25+400 oraz km 41+400-41+700 projektowanej drogi). Raport z monitoringu należy przekazać: Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie, Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, Marszałkowi Województwa Małopolskiego.

VI. Nakładam dodatkowe obowiązki dotyczące unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obowiązek unikania, zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. II i III niniejszej decyzji.

VII. Przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Ponowną ocenę należy przeprowadzić w pełnym zakresie, w szczególności obejmując przedstawienie:

1. Szczegółowych danych w zakresie regulacji wód, w tym przełożenia cieków z uzasadnieniem ich niezbędności, z opisem planowanych prac, uwzględniających wymóg ograniczenia do minimum podejmowanych działań, konieczności zachowania i odtworzenia naturalnych i dogodnych lub do nich najbardziej zbliżonych warunków do bytowania ekosystemu rzeczno i przyrzecznego, w miarę swobodnej hydrodynamiki cieku, z poszanowaniem potrzeby odtworzenia walorów krajobrazowych.
2. Rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi i obiektów inżynierskich, wskazania lokalizacji i rodzaju zbiorników, sposobu uszczelnienia systemu, odbiorników ostatecznych, lokalizacji i parametrów rozwiązań chroniących środowisko wraz z uzasadnieniem ich lokalizacji, przepustowości, przedstawieniem obliczeń i uzasadnieniem doboru.
3. Uszczegółowienia informacji dotyczących:

- a) sposobu posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź ich wzmocnienia,
 - b) informacji o odcinkach drogi przebiegających przez obszary o płytkim występowaniu wód gruntowych,
 - c) informacji o niwelecie planowanej drogi i identyfikacji miejsc wymagających ewentualnie stałego obniżenia zwierciadła wód gruntowych, a także przyjętych rozwiązaniach zabezpieczających korpus drogi przed napływem wód gruntowych.
4. Należy przeprowadzić szczegółowe badanie oddziaływania inwestycji na indywidualne ujęcia wody pitnej wraz z inwentaryzacją ujęć wody wykorzystywanych w ramach zwykłego korzystania z wód.
 5. Przedstawić propozycje monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – zakres, skalę i terminy, w zakresie elementów wymienionych w pkt V. 1-6 decyzji.
 6. Należy opracować projekt monitoringu wód obejmujący niezbędny zakres, rozmieszczenie punktów monitoringowych, głębokość opróbowania, rodzaj i częstotliwość badań po dokładnej analizie rozwiązań budowlanych, przed przystąpieniem do budowy, a także po uwzględnieniu informacji z inwentaryzacji ujęć wody.
 7. Uszczegółowienia informacji dotyczących lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, baz sprzętowo-materiałowych lub wskazania kilometrażu, gdzie nie dopuszcza się ich lokalizacji.
 8. Uszczegółowienia informacji dotyczących prac związanych z przebudową wału przeciwpowodziowego wraz ze stosowną analizą.
 9. Zweryfikowanie i uszczegółowienie informacji w zakresie parametrów przedsięwzięcia, zajmowanych powierzchni, długości itp.
 10. Należy zweryfikować rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych akustycznie, w szczególności uwzględniając:
 - a) aktualizację prognozy ruchu w oparciu o najnowsze dostępne dane ruchowe,
 - b) aktualizację stanu faktycznego zagospodarowania terenu,
 - c) określenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na podstawie faktycznego sposobu zagospodarowania terenów oraz na podstawie przepisów prawa miejscowego,
 - d) aktualizację modelu komputerowego, na podstawie którego wykonane będą obliczenia akustyczne,
 - e) wyznaczenie zasięgów oddziaływania hałasu pochodzącego od projektowanego przedsięwzięcia dla pory dziennej i nocnej dla najmniej korzystnej sytuacji (przedstawienie wyników w formie tabelarycznej - obliczenia w punktach receptorowych oraz załączników graficznych z oznaczeniem poziomu emisji hałasu w postaci izolinii),
 - f) opis i ocenę skumulowanego oddziaływania,
 - g) porównanie prognozowanego poziomu hałasu w środowisku z poziomem dopuszczalnym i ocenę zgodności z wymogami prawnymi w tym zakresie,
 - h) opis i ocenę skuteczności zaprojektowanych urządzeń ochrony przed hałasem lub/i innych metod ograniczania hałasu dla analizowanej inwestycji.
 11. Przedstawić szczegółową ocenę w zakresie emisji drgań obejmującej:
 - a) inwentaryzację źródeł drgań,

- b) zidentyfikowanie obiektów potencjalnie narażonych na oddziaływania,
 - c) wytypowanie prac, które powinny być wykonywane pod nadzorem wspartym pomiarami drgań,
 - d) wskazanie koniecznych do wdrożenia działań minimalizujących, zabezpieczających zabudowę,
 - e) w razie konieczności ograniczenia poziomu drgań, określić parametry pracy urządzeń wywołujących drgania (np. częstotliwość, amplituda pracy urządzeń) oraz odległości od zabudowy, w jakich te urządzenia mogą pracować przy zachowaniu zaleconych parametrów pracy,
 - f) określenie szczegółowego zakresu monitoringu drgań na etapie realizacji i eksploatacji.
12. Ocenę możliwości zaistnienia niekorzystnych zjawisk w przestrzeni gruntu terenów objętych przedsięwzięciem oraz sąsiadujących z przedsięwzięciem, związanych z prowadzeniem prac, wraz z przedstawieniem działań zapobiegających, ograniczających lub monitorujących.
13. Uszczegółowienie oceny wpływu na tereny zagrożone ruchami masowymi i tereny na których te ruchy występują (osuwiska) obejmując:
- a) opis zakresu planowanych robót jakie będą wykonywane w obrębie terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi i terenów na których te ruchy występują,
 - b) wskazania obszarów osuwisk jak i terenów zagrożonych ruchami masowymi, które znajdować się mogą w strefie niekorzystnego oddziaływania związanego z posadowieniem obiektów, generowanymi drganiami w czasie budowy i eksploatacji, a także objętych oddziaływaniem zjawiska osiadania,
 - c) zidentyfikowanie elementów związanych z planowanym przedsięwzięciem, prowadzonych prac, przyjętych rozwiązań technologicznych stanowiących przyczyny wywołujące zagrożenie wystąpienia ruchów masowych,
 - d) ocenić ryzyko uaktywnienia/zintensyfikowania zjawiska ruchów masowych ziemi,
 - e) przedstawienie szczegółowych rozwiązań mających na celu ograniczenie możliwości wystąpienia/uaktywnienia/zjawiska ruchów masowych ziemi,
 - f) przedstawienie zakresu koniecznego monitoringu.
14. Określenie ilości i opisanie sposobu zagospodarowania mas ziemnych i skalnych na etapie realizacji przedsięwzięcia. Przekazując masy ziemne i skalne do dalszego zagospodarowania, należy uwzględnić obowiązujące zakazy na obszarach chronionych (np. dotyczące zmiany ukształtowania rzeźby terenu) oraz konieczność zagwarantowania ochrony siedlisk chronionych, w tym zastępczych.
15. Uszczegółowienie założeń do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków i stanowisk archeologicznych znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych.
16. Jednoznacznego określenia skali wycinki drzew i krzewów na terenach leśnych i wylesienia gruntów leśnych, oraz inwentaryzacji drzew wskazanych do wycinki poza terenami leśnymi.
17. Na podstawie przeprowadzonej szczegółowej inwentaryzacji drzew znajdujących się w pasie zajętości inwestycji należy określić szczegóły konstrukcyjne budek dla ptaków i nietoperzy, ich ilości, miejsca i sposób ich zawieszenia.

18. Należy zweryfikować gatunki ryb stwierdzone na obszarze przedsięwzięcia a następnie w zależności od otrzymanych wyników zaproponować terminy prac hydrotechnicznych tak, aby na poszczególnych odcinkach rzek były one prowadzone poza okresami ochronnymi stwierdzonych w nich gatunków ryb.
19. W odniesieniu do płatów siedliska 91E0 położonych w km 29+724 - 31+542 w granicach obszaru Natura 2000 Łososina i 23+919–25+565 na granicy obszaru Natura 2000 Łososina oraz 23+678 - 24+457, 30+315 - 31+152, 46+506 - 46+543, 0+005 - 0+318 poza jego granicami, należy szczegółowo ocenić wartość tych siedlisk, niezbędny stopień ingerencji oraz zaplanować działania minimalizujące.
20. Należy rozpoznać miejsca występowania skójki gruboskorupowej i szczeżui wielkiej oraz wskazać działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji inwestycji na te gatunki zwierząt.
21. Należy wytypować potencjalne siedliska leśne właściwe do przeniesienia martwych drzew w celu ich naturalnego rozkładu oraz wskazać ilości drzew możliwe do pozyskania w tym celu. Wskazuje się, że ilość martwego drewna powinna wynieść minimum 3 martwe drzewa w przeliczeniu na 1 ha powierzchni leśnej. Ponadto, ilość martwego drewna powinna być dobrana tak, aby spełniać z jednej strony wymagania jak największej grupy gatunków, a z drugiej strony godzić poszczególne funkcje lasów.
22. Ze względu na stwierdzone cenne siedlisko bobra w dolinie potoku Granicznik (w km 21+200 - 22+400) oraz potencjalnie inne cenne siedliska występujące w rejonie inwestycji należy zaplanować działania minimalizujące w tym wskazać optymalne dla tego gatunku terminy ingerencji w jego siedlisko.

VIII. Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

IX. Stwierdzam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:

dotrzymania standardów jakości środowiska dla terenów i budynków wymagających ochrony przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić ją w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

X. Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

XI. Odmawiam nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

U Z A S A D N I E N I E

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie działając przez pełnomocnika, wystąpił z wnioskiem z dnia 27.09.2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „**Budowie i przebudowie DK75 klasy GP na odcinku Brzesko - Nowy Sącz, odcinek II od Brzeska na włączeniu do DK75 do Nowego Sącza**”.

Zgodnie z art. 158 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1045) w okresie od dnia wejścia w życie tej ustawy do dnia poprzedzającego dzień zaistnienia obowiązku jej stosowania do doręczania przez organy administracji rządowej (podmioty publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne - Dz. U. z 2024 r. poz. 307) do podmiotów niebędących podmiotami publicznymi, dokonywanego w systemie teleinformatycznym organu administracji publicznej, stosuje się art. 39, art. 39¹ art. 40 § 4 oraz art. 46 § 4-9 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572) w brzmieniu obowiązującym przed dniem 5 października 2021 r., tj. przed dniem wejścia w życie ustawy o doręczeniach elektronicznych.

Dnia 12 maja 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 26 stycznia 2023r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. poz. 803), jednak zgodnie z art. 17 ust. 1 tej ustawy do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tej ustawy wydaniem decyzji w pierwszej instancji stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 - cyt. dalej jako „k.p.a.”), w brzmieniu dotychczasowym, co odnosi się również do przedmiotowego postępowania.

Ustawą z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1890) dokonano nowelizacji przepisów ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Jednak zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy zmieniającej do spraw prowadzonych na podstawie ustawy zmienianej, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej (tj. 16 października 2023 r.) stosuje się przepisy ustawy zmienianej w brzmieniu dotychczasowym, z wyjątkiem przepisów art. 61 ust. 1, art. 66 ust. 1 pkt 5, art. 82 ust. 1 oraz art. 86f ust. 2 i 4 ustawy zmienianej, które stosuje się w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 13 lipca 2023 r., oraz stosuje się przepisy art. 86f ust. 1a, 2a i 8 ustawy zmienianej.

W związku z powyższym oraz w związku z faktem, iż przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej, niniejsza sprawa została rozpatrzona w oparciu o przepisy wyżej cytowanej ustawy UUOŚ w brzmieniu obowiązującym przed dniem 16.10.2023 r. z zastrzeżeniem treści art. 15 ust. 1 ustawy zmieniającej.

W związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze i ust. 1a UUOŚ, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 32 oraz mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 67, z § 3 ust. 1 pkt 88, z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, w związku z § 3 ust. 1 pkt 7, w związku z § 3 ust. 1 pkt 31, w związku z § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 1 i 2 UUOŚ realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz mogącego potencjalnie

znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W toku prowadzonego postępowania wnioskodawca został wezwany do uzupełnienia wniosku pod względem formalnym za pismem z dnia 13.10.2021 r.. Wniosek został uzupełniony za pismem z dnia 02.12.2021 r. (data wpływu 03.12.2021 r.) oraz 13.12.2021 r..

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UOŚ, miał zastosowanie art. 49 k.p.a., w myśl którego zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Pismem z dnia 31.12.2021 r. znak: OO.421.2.4.2021.TŚ/EB Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie (dalej jako „Regionalny Dyrektor” lub „RDOŚ”) zawiadomił strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania zgodnie z dyspozycją art. 49 k.p.a. i 74 ust. 3 UOŚ.

Pismami z dnia 03.11.2022 r., 25.01.2023 r., 16.05.2023 r., dnia 26.07.2023 r., 18.09.2023 r., 04.12.2023 r., 09.02.2024 r., 04.06.2024 r., 10.07.2024 r. i 17.09.2024 r. zawiadamiano strony o toku przedmiotowego postępowania.

Przedmiotowy teren częściowo objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 80 ust. 2 UOŚ dla przedmiotowego przedsięwzięcia – drogi publicznej, nie stwierdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dokonując wykładni systemowej i funkcjonalnej reguła ta ma również zastosowanie dla pozostałych przedsięwzięć realizowanych w ramach całego zadania inwestycyjnego, zaliczonych do mogących znacząco oddziaływać na środowisko, związanych z realizacją przedsięwzięcia głównego, których ujęcie w zakresie wniosku wynika z kolizji z planowaną drogą.

Uchylenie art. 82a oraz pkt 7 w art. 74 ust. 1 UOŚ stanowi konsekwencję nadania nowego brzmienia art. 21a oraz dodania art. 21b w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Co prawda zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy zmieniającej do spraw prowadzonych na podstawie ustawy zmienianej, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej (tj. 16 października 2023 r.) stosuje się przepisy ustawy zmienianej w brzmieniu dotychczasowym, z pewnymi wyjątkami, które nie obejmują art. 82a UOŚ to jednak z uwagi na fakt, że podmiot planujący realizację przedsięwzięcia będzie uzyskiwał kolejne decyzje, oraz będzie przystępował do prac w oparciu o przepisy specustawy drogowej uwzględniającej nowe brzmienie art. 21a oraz dodanego art. 21b tej ustawy, w decyzji nie został zamieszczony załącznik z wykazem działań koniecznych do przeprowadzenia prac przygotowawczych, stanowiącego podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach.

Część planowanych działań zalicza się do tych wymienionych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie rodzajów inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1752), dla których zgodnie z art. 425 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087 z późn. zm.) wymagane jest uzyskanie oceny wodnoprawnej. Zgodnie z art. 428 ww. ustawy w przypadku przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów 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 ocenę wodnoprawną zastępuje się decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. W postępowaniach o wydanie tej decyzji przepisy rozdziału 5 ustawy Prawo Wodne stosuje się odpowiednio.

Według art. 3 ust. 1 pkt 8 UUOŚ przez ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności: weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień, zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Do tutejszej Dyrekcji wpłynęła petycja z dnia 19.10.2021 r. Stowarzyszenia Ochrony Potoku Granicznik. Na petycję RDOŚ udzielił stosownej odpowiedzi, jak również uwzględnił zakres wskazanych informacji i uwag w toku postępowania.

Przedłożony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w wielu kwestiach nie spełniał wymogów ustawy UUOŚ lub wymagał dodatkowych wyjaśnień i analiz, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 10.01.2022 r. wystosował do Wnioskodawcy bardzo obszerne wezwanie do jego uzupełnienia. Ponadto wezwano do weryfikacji map z obszarem realizacji i oddziaływania.

Za pismem z dnia 12.04.2022 r. (data wpływu 15.04.2022 r.) oraz dnia 26.04.2022 r. (data wpływu 28.04.2022 r.) Wnioskodawca przedstawił swoją odpowiedź na wezwanie.

Pracownicy RDOŚ w Krakowie dnia 19.05.2022 r. spotkali się z Pełnomocnikiem, przedstawicielem firmy JACOBS oraz przedstawicielami GDDKiA w Krakowie (autorzy raportu byli nieobecni) w celu omówienia zakresu braków przedłożonej dokumentacji, w szczególności raportu oraz podkreślenia rangi sformułowanych uwag i pytań, stanowiących niezbędne dane do analiz w procedurze oceny oddziaływania i wskazania najistotniejszych braków, które uniemożliwiają obiektywną analizę.

Za pismem z dnia 20.05.2022 r. organ wezwał o ponowne ustosunkowanie się do treści wezwania z dnia 10.01.2022 r.. Stwierdzono bowiem, że: przedłożone wyjaśnienia pomijają większość istotnych kwestii będących przedmiotem wezwania z dnia 10.01.2022 r.; przedstawione odpowiedzi w znaczącym zakresie mają charakter ogólnikowy, lakoniczny, nieprecyzyjny oraz nie zawierają niezbędnych parametrów, lokalizacji, ocen i wniosków koniecznych do dokonania stosownej kompleksowej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto nie jest dopuszczalne również przenoszenie tak znaczącego zakresu analiz jak chciałby Wnioskodawca, na późniejsze etapy procesu inwestycyjnego. Również wobec złożonego w dniu 28.04.2022 r. uzupełnienia, a także pewnych niejasności co do oznaczonych na mapach elementów kolejny raz wskazano, że mapa (w postaci papierowej oraz elektronicznej), winna być wykonana w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych, zawierać zaznaczenie przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywanego obszaru, o którym mowa w art. 74 ust. 3a UUOŚ; należy doprecyzować jakie znaczące oddziaływanie oznaczono na mapie; wobec

nienajlepszej jakości podkładów ewidencyjnych, ich obszerności, składania wielu arkuszy map, należy przedłożyć nową mapę, tak aby ją zaktualizować i zapewnić lepszą jej czytelność.

Pismem z dnia 06.07.2022 r. Wnioskodawca poprosił o wydłużenie terminu do uzupełnienia dokumentacji o kolejne 90 dni roboczych. Po analizie wskazanych w ww. piśmie niezbędnych czynności, które deklarował podjąć wnioskodawca w celu sporządzenia jednolitej, spójnej i wyczerpującej odpowiedzi na wszystkie stawiane w wezwaniu pytania, jak również fakt, iż do tego dnia nie uzupełniono żadnego ze wskazanych w wezwaniu braków, a jedynie wystąpiono o przedłużenie terminu na ich uzupełnienie, organ nie dopatrywał się przesłanek przemawiających za tak znaczącym przedłużeniem terminu do złożenia wyjaśnień.

Dnia 29.07.2022 r. (data wpływu 01.08.2022 r.) Wnioskodawca przedłożył dokumenty o jakich mowa w art. 74 ust. 1 pkt 6 UOŚ.

W dniach 10-11.08.2022 r. odbyły się spotkania. W dniu 10.08.2022 r. spotkanie odbyło przy udziale pracowników RDOŚ, Pełnomocnika oraz pracownika firmy JACOBS i dotyczyło kwestii odwodnienia drogi, hydrogeologii, budowy tuneli, wpływu na wody powierzchniowe i podziemne. W dniu 11.08.2022 r. w spotkaniu brali udział przedstawiciele RDOŚ, GDDKiA, członkowie zespołu autorskiego raportu oraz przedstawiciele firmy JACOBS (notatka ze spotkania w aktach sprawy). W trakcie spotkań omówiono m.in. błędy i zakres koniecznych poprawek w analizie akustycznej, wraz ze wskazaniem na konieczność przedstawienia map akustycznych na podkładach ewidencyjnych oraz w większej skali (przynajmniej dla wariantu preferowanego), konieczność weryfikacji budynków przewidzianych do wyburzenia i aktualizacji zagospodarowania terenu (zabudowy), kwestie wpływu inwestycji na obszary Natura 2000, raport ooś wskazuje na: znaczący negatywny wpływ na ww. obszary (z uwagi na skalę zniszczenia siedlisk w związku z realizacją inwestycji), brak alternatywnych rozwiązań oraz deklarowaną konieczność kompensacji przyrodniczej. Poinformowano przedstawicieli Wnioskodawcy, że zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody (art. 34 i 35) w przypadku, gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych (jak w przedmiotowej sprawie), braku rozwiązań alternatywnych, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie możliwe w celu wynikającym z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej. Wskazano zatem na konieczność dokonania korekty dokumentacji w zakresie identyfikacji i oceny skali zniszczeń siedlisk oraz zwrócono uwagę, że raport przedstawia 3 warianty (A, C i F), jednak pewnym zbiegiem okoliczności wszystkie one mają wspólny przebieg w miejscu kolizji z łąkami w obszarze „Łososina”.

Dnia 05.09.2022 r. odbyło się spotkanie z autorami raportu w sprawie odpowiedzi na uwagi do raportu.

Dnia 08.09.2022 r. do tutejszej dyrekcji wpłynęła wiadomość e-mail od osoby fizycznej z wnioskiem o wystąpienie do Dyrekcji Lasów Państwowych o udzielenie informacji na temat wydanych opinii co do przedmiotowej inwestycji, m.in. ze względu na skalę planowanej wycinki. Dnia 16.09.2022 r. tutejszy organ zwrócił się do Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Krakowie w celu ustalenia stanu faktycznego sprawy w tym zakresie o informację, czy Dyrekcja Lasów lub jednostki jej podległe wyrażali opinie w sprawie przedmiotowej inwestycji oraz ewentualnie o udostępnienie takowych stanowisk. Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Krakowie (i jej podległe jednostki) udzieliła odpowiedzi (drogą e-mail) w załączeniu przekazując wydane opinie, zawierające wskazania co do planowanych korzyści drogi.

Dnia 16.09.2022 r. w odniesieniu do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 10.01.2022 r. znak OO.421.2.4.2021.TŚ/EB (powtórzonego 20.05.2022 r.) Wnioskodawca złożył uzupełnienie.

Dnia 19.10.2022 r. odbyła się wizja terenowa z udziałem Regionalnego Dyrektora, pracowników Regionalnej Dyrekcji, pełnomocnika, w trakcie której dokonano oględzin kilku miejsc oraz objazdu części newralgicznych przebiegów drogi. W trakcie wizji doszło również do spotkania z mieszkańcami.

Dnia 21.10.2022 r. (data wpływu 24.10.2022 r.) Wnioskodawca złożył kolejne wyjaśnienia w sprawie.

Dnia 02.11.2022 r. po analizie złożonych uzupełnień organ wystosował kolejne wezwanie do wyjaśnień, dodatkowo stwierdzając m.in., że analiza złożonego materiału wskazuje, iż nadal nie czyni zadość stawianym wymogom. Złożenie przez podmiot planujący realizację przedsięwzięcia wniosku dla przedsięwzięcia i przedstawienie wariantów alternatywnych, których lokalizacja niewystarczająco uwzględnia specyfikę środowiskowych uwarunkowań terenu, m.in. lokalizacji inwestycji w obrębie terenów cennych przyrodniczo, przebiegając odcinkowo w sposób bezalternatywny (co do zasady może być uznane za dopuszczalne, lecz podlega indywidualnej ocenie), a ponadto przedkładanie niekompletnych dokumentów i przedstawianie niewystarczających wyjaśnień doprowadziło do jeszcze większego skomplikowania sprawy. Podmiot planujący realizację przedsięwzięcia, ma nie tylko obowiązek przedłożyć dokumenty spełniające wymogi ustawowe, ale także obowiązek współdziałania z organem przedstawiając odpowiednie dowody na poparcie swoich twierdzeń, jak również w celu możliwie najlepszego wyważenia interesu społecznego i słusznego interesu strony.

Dnia 07.12.2022 r. Wnioskodawca przedłożył kolejne uzupełnienie dokumentacji dokonując m.in. korekty przebiegu drogi na odcinku kolidującym z obszarem Natura 2000 Łososina Dolna.

Dnia 27.12.2022 r. po analizie złożonych uzupełnień organ wystosował kolejne wezwanie do wyjaśnień.

Dnia 11.01.2023 r. w odniesieniu do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 27.12.2022 r. Wnioskodawca przedłożył kolejne uzupełnienie.

Odnotować należy, że w ramach toczącego się postępowania wyjaśniającego przed organem prowadzącym, niektóre podstawowe, a zarazem niezwykle istotne dane lub analizy, w stopniu pozwalającym na dokonanie identyfikacji i oceny skali oddziaływań, uzyskano po kilkukrotnym wzywaniu oraz kilku spotkaniach.

Organ za pismem z dnia 24.01.2023 r. wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz o wydanie opinii do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie.

Dnia 25.01.2023 r. zawiadomiono strony o wystąpieniu o opinię i uzgodnienie.

Pismem z dnia 27.01.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG Dyrektor RZGW w Krakowie zwrócił się o przesłanie brakujących dokumentów. W odpowiedzi na pismo tutejszy organ dnia 17.02.2023 r. i 23.02.2023 r. przesłał stosowne materiały.

Pismem z dnia 06.02.2023 r., znak: NS.9022.7.5.2023 Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zwrócił się o wskazanie dokładnej kwalifikacji przedsięwzięcia oraz przesłanie brakujących dokumentów. Dnia 17.02.2023 r. i 24.02.2023 r. tutejszy organ na życzenie MPWiS uszczegółowił w piśmie kwalifikację przedsięwzięcia, a także wyjaśnił, że brakujący dokument – aneks nr 1 nie spełniał oczekiwań organu czego

wyrazem było powielenie treści wezwania z 10.01.2022 r.. Odpowiedzią na wezwanie z 20.05.2022 r. był aneks nr 2. Niezależnie od powyższego w załączeniu przesłano dodatkowe płyty CD.

Pismem z dnia 02.03.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG w związku z wejściem w życie w dniu 17 lutego 2023r. aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (aPw) oraz mając na uwadze przekazany wniosek z dnia 24.02.2023 r. Gmin Czychów, Łososina Dolna i Gnojnik odnoszący się m.in. do wpływu planowanego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, Dyrektor RZGW w Krakowie zwrócił się do tutejszego organu o wezwanie Pełnomocnika Inwestora do zaktualizowania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wymogów wskazanych w art. 66 ust. 1 pkt 11a oraz pkt 11b UUOŚ.

Pismem z dnia 03.03.2023 r. organ wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnień zgodnie z treścią zawartą w piśmie Dyrektora RZGW w Krakowie z dnia 02.03.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG oraz w zakresie odniesienia się do złożonych w toku postępowania pism stron (i społeczeństwa) oraz wyrażonych trosk przez mieszkańców i władze samorządowe gmin, przez które przebiega inwestycja.

Dnia 03.03.2023 r. organ na wniosek mieszkańców o przeprowadzenie wizji lokalnej w miejscowości Tymowa, gmina Czychów, przekazał go również do organów współdziałających w sprawie.

Pismem z dnia 01.03.2023 r. (data wpływu 06.03.2023 r.) znak: NS.9022.7.5.2023 Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie zaopiniował pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia pozytywnie, uzasadniając swoje stanowisko: „Realizacja ustaleń analizowanego projektu, w formie przedstawionej w załączonej dokumentacji, nie powinna przyczynić się do wystąpienia znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na zdrowie i życie ludzi, pod warunkiem zastosowania wszystkich zaproponowanych w raporcie oceny oddziaływania na środowisko rozwiązań oraz przestrzegania obowiązujących w zakresie przepisów prawa.”

W dniu 13.03.2023 r. do tutejszego organu wpłynęło zapytanie Wnioskodawcy w zakresie dotyczącym wyjaśnienia treści wezwania Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 02.03.2023 r. znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG. Z uwagi na fakt, iż organ współdziałający właściwy w sprawie oceny wodnoprawnej wystosował prośbę o wezwanie Wnioskodawcy do wyjaśnień w zakresie aktualizacji raportu w związku ze zmianą rozporządzenia dotyczącego planu gospodarowania wodami dnia 14.03.2023 r. organ przekazał skan pisma Wnioskodawcy do RZGW, z prośbą o udzielenie odpowiedzi w stosownym zakresie.

Dnia 15.03.2023 r. do tutejszej Dyrekcji wpłynęło kolejne stanowisko Gminy Czychów, Gminy Gnojnik oraz Gminy Łososina Dolna reprezentowanych przez pełnomocnika, w sprawie konieczności uwzględnienia zmiany wariantu proponowanego przez Inwestora, tj. wariantu C, na wariant akceptowany przez Gminy, tj. wariant A „Samorządowy”.

Dnia 21.03.2023 r. Dyrektor RZGW w Krakowie w nawiązaniu do prowadzonej korespondencji tj. pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 03.03.2023 r. znak; OO.421.2.04.2021.TŚ/EB, przekazał w załączeniu wystąpienie mieszkańców Tymowej o przeprowadzenie wizji lokalnej, oraz zadeklarował swój udział w wizji w miejscowości Tymowa, po wcześniejszym ustaleniu terminu przez organ prowadzący postępowanie.

Przy piśmie z dnia 04.04.2023 r. Dyrektor RZGW w Krakowie wyjaśnił wątpliwości Pełnomocnika co do zakresu wezwania z dnia 02.03.2023 r. znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG, a także po przeprowadzonej analizie dokumentacji stwierdził konieczność uzupełnienia raportu i wskazał uwagi w tym zakresie.

Dnia 05.04.2023 r. organ wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnień zgodnie z treścią zawartą w piśmie Dyrektora RZGW w Krakowie z dnia 04.04.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG.

Dnia 12.04.2023 r. odbyła się wizja terenowa (notatka z wizji w aktach sprawy).

Dnia 13.04.2023 r. Gmina Gnojnik przesłała do tutejszej Dyrekcji kopię pisma skierowanego do GDDKiA w Krakowie dotyczące uwag i obaw związanych z podejmowanymi decyzjami dot. przedmiotowego zadania, wraz z wnioskiem o zapoznanie się z argumentami zawartymi w ww. piśmie i uwzględnienie ich w postępowaniu.

Dnia 13.04.2023 r. organ wezwał Wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień poprzez odniesienie się do uwag podnoszonych przez strony i społeczeństwo (częściowo ponawiając wezwanie), a także m.in. *„Zweryfikowanie dokumentacji w zakresie uwzględnionej w analizach zabudowy istniejącej, jak i realizowanej. Z informacji jakie docierają do organu od stron postępowania wynika, że dokumentacja nie uwzględnia aktualnego stanu faktycznego”*.

Dnia 27.04.2023 r. w tutejszej Dyrekcji odbyło się spotkanie pracowników RDOŚ z przedstawicielami stron postępowania tj. Gminy Gnojnik, Czchów, oraz Łososina Dolna. W trakcie spotkania był obecny również przedstawiciel RZGW w Krakowie. W trakcie spotkania omówiono stan zaawansowania postępowania i jego dalsze etapy, wysłuchano uwag i postulatów zebranych przedstawicieli samorządów.

W toku postępowania w siedzibie tutejszego organu wielokrotnie przyjmowano strony, udzielano wglądu w akta, a także każdorazowo informowano o okolicznościach sprawy i procedurze (osobiście, mailowo oraz telefonicznie). Ponadto, udzielano pisemnych odpowiedzi w zakresie przebiegu i oddziaływania oraz zakresu przedmiotowej inwestycji, a także prowadzonego postępowania.

W dniu 28.04.2023 r. Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie na wezwanie Regionalnego Dyrektora z 3 marca 2023 r. oraz 13 kwietnia 2023 r..

Dnia 04.05.2023 r. organ przesłał pismo Wnioskodawcy z dnia 27.04.2023 r. wraz z aneksem, stanowiące (częściową) odpowiedź na wezwanie do uzupełnienia braków wskazanych w pismach z dnia 02.03.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG oraz pisma z dnia 04.04.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG Dyrektora RZGW w Krakowie PGW WP.

Po analizie złożonych wyjaśnień przez Wnioskodawcę dnia 16.05.2023 r. tutejszy organ wystosował wezwanie o: ponowne zweryfikowanie dokumentacji w zakresie uwzględnionej w dokonywanych analizach zabudowy i obiektów (np. infrastruktury) istniejącej, jak i realizowanej, i uzupełnienie ich w niezbędnym zakresie; złożenie wyjaśnień w zakresie wskazanym w wezwaniu znak: OO.421.2.4.2021.TŚ/EB z dnia 05.04.2023 r.. Ponadto organ zwrócił się do Wnioskodawcy o sprecyzowanie treści złożonego w piśmie z dnia 27.04.2023 r. oświadczenia wyrażającego gotowość na częściowe zachowanie przebiegu wariantu C z dodaniem fragmentu wariantu A na przejściu przez górę Just na terenie gminy Łososina Dolna. Regionalny Dyrektor poinformował o konsekwencjach procesowych wiążących się z ewentualnymi zmianami w takim zakresie. Organ objaśniając zawiłości procesowe w zakresie zmiany zakresu wniosku lub modyfikacji wariantów, zwrócił się do Wnioskodawcy z apelem: *„Należy pamiętać, że na obecnym etapie następuje weryfikacja, a następnie w drodze decyzji konkretyzacja praw i obowiązków podmiotu planującego realizację przedsięwzięcia,*

określając przy tym, rodzaj, miejsce realizacji przedsięwzięcia, istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, czy też inne informacje istotnie charakteryzujące planowane zamierzenie. Jedynie część elementów zawartych w decyzji będzie mogła zostać zmodyfikowana w ramach ponownej oceny. Wobec powyższego należy w sposób rozważny rozpatrzyć zgłaszane przez strony postępowania, czy społeczeństwo postulaty. Podmiot planujący realizację przedsięwzięcia jest nie tylko dysponentem postępowania, ale też podmiotem publicznym posiadającym kompetencje, oraz odpowiednie mechanizmy do wytypowania przebiegu drogi, jego alternatyw, a także obowiązek ich przedstawienia i uzasadnienia. Zakres analizowanych komponentów, ustalenie lokalizacji przedsięwzięcia, ale też obowiązków w zakresie ograniczenia oddziaływań oraz ich ranga powoduje, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wyłania się jako niezwykle ważna, nie tylko w procesie inwestycyjnym jako takim, ale również w sferze regulowania stosunków społecznych. Dlatego zwracam uwagę, że kontynuacja postępowania dla realizacji drogi w wariantie C, w kontekście wykazanych przez strony postępowania wad wariantu C wymaga rzetelnego uzasadnienia."

Dnia 18.05.2023 r. Gmina Czchów przedłożyła do wiadomości uwagi składane do GDDKiA w zakresie przedmiotowej inwestycji.

Dnia 22.05.2023 r. organ wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnień w zakresie odniesienia się do złożonych w toku postępowania pism stron, złożenia stosownych podpisów pod wyjaśnieniami, uzupełnienia aneksu o oświadczenie o jakim mowa w art. 66 ust. 1 pkt 19a UUOŚ.

Dnia 22.05.2023 r. Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie w odpowiedzi na wezwanie Regionalnego Dyrektora z dnia 5 kwietnia 2023 r. znak: OO.421.2.4.2021.TŚ/EB.

Dnia 22.05.2023 r. organ przesłał pismo Wnioskodawcy z dnia 22.05.2023 r. wraz z aneksem, stanowiące (kolejną część) odpowiedź na wezwanie do uzupełnienia braków wskazanych w piśmie z dnia 04.04.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG Dyrektora RZGW w Krakowie PGW WP (wezwanie Regionalnego Dyrektora z dnia 5 kwietnia 2023 r. znak: OO.421.2.4.2021.TŚ/EB).

Dnia 22.05.2023 r. Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie na wezwanie Regionalnego Dyrektora z dnia 22.04.2023 r..

Dnia 02.06.2023 r. Wnioskodawca przedłożył wyjaśnienia na wezwanie Regionalnego Dyrektora z 16.05.2023 r., potwierdzając, że wariant C jest nadal wariantem preferowanym.

Dnia 09.06.2023 r. Wnioskodawca przedłożył wyjaśnienia na wezwanie Regionalnego Dyrektora z 22.05.2023 r.

Pismem z dnia 14.06.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG Dyrektor RZGW w Krakowie zwrócił się o uzupełnienie raportu.

Dnia 15.06.2023 r. organ wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnień zgodnie z treścią zawartą w piśmie Dyrektora RZGW w Krakowie z dnia 14.06.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG.

Dnia 12.07.2023 r. Wnioskodawca przedłożył wyjaśnienia w odpowiedzi na wezwanie Regionalnego Dyrektora z dnia 15.06.2023 r.

Dnia 13.07.2023 r. organ przysłał wyjaśnienia Wnioskodawcy z dnia 12.07.2023 r. wraz z aneksem i załącznikami, stanowiące odpowiedź na wezwanie do uzupełnienia braków wskazanych w piśmie z dnia 14.06.2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG Dyrektora RZGW w Krakowie PGW WP.

Dnia 20.07.2023 r. wpłynął wniosek Stowarzyszenia Ochrony Potoku Granicznik, os. Kazimierzowskie 18/366, 31-841 Kraków z dnia 20.07.2023 r. o dopuszczenie do udziału na

prawach strony w postępowaniu. Dnia 11.08.2024 r. organ wezwał Stowarzyszenie, do złożenia wyjaśnień poprzez wskazanie okoliczności, które świadczą o zaistnieniu takiego interesu społecznego, który jest związany z realiami i stanem faktycznym przedmiotowego postępowania oraz do przedłożenia ewentualnych dokumentów je potwierdzających, w szczególności dokumentów potwierdzających okoliczności wskazane we wniosku, iż udział w postępowaniu niewątpliwie leży w interesie publicznym, a wiedza Stowarzyszenia na ten temat z pewnością przyczyni się do właściwego zakończenia postępowania. Po złożeniu stosownych wyjaśnień przedłożonych za pismem z dnia 28.08.2023 r., organ postanowieniem z dnia 10.09.2023 r. dopuścił Stowarzyszenie Ochrony Potoku Granicznik, os. Kazimierzowskie 18/366, 31-841 Kraków do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym, o czym w zawiadomieniu z dnia 18.09.2023 r. powiadomił strony postępowania.

Dnia 25.07.2023 r. organ z uwagi na złożone uzupełnienia zwrócił się ponownie do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii dotyczącej przedmiotowego przedsięwzięcia w ramach postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub informację, czy uprzednio wydana opinia pozostaje aktualna.

Dnia 26.07.2023 r. (oraz 02.08.2023 r. i 04.08.2023 r.) RZGW w Krakowie przekazał do tutejszego organu pismo stron z dnia 24.07.2023 r.

Dnia 27.07.2023 r. do tutejszej Dyrekcji wpłynęło pismo z uwagami stron do przedmiotowej sprawy. 30.08.2023 r. organ udzielił stosownej odpowiedzi.

Dnia 03.08.2023 r. Wnioskodawca przedłożył aneks nr 5.

Dnia 04.08.2023 r. organ przesłał złożone przez Wnioskodawcę uzupełnienie do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Pismem z dnia 04.08.2023 r. znak: KR.RZŚ.4900.5.2023.BG Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia oraz:

wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków:

1. W przypadku, gdy prace w ciekach obejmują ubezpieczenie dna i skarp koryta cieków należy ingerencję w koryto ograniczyć do minimum.
2. Do umocnienia koryt cieków w jak najszerszym stopniu należy zastosować materiały naturalne (kamień, drewno) oraz do minimum należy ograniczyć wykorzystanie koszy siatkowo-kamiennych i gabionów (jedynie w uzasadnionych technologicznie przypadkach np. braku miejsca).
3. Prace w ciekach obejmujące regulacje wód i wykonanie murów oporowych oraz elementów obiektów inżynierskich ingerujących w koryta cieków naturalnych należy prowadzić przy udziale ichtiologa.
4. Podczas prac polegających na przełożeniu koryt cieków naturalnych, prowadzonych pod nadzorem ichtiologa, należy stosować następujące zasady:
 - wykonanie nowego odcinka koryta cieku,
 - włączenie nowopowstałego odcinka do naturalnego koryta cieku,
 - odcięcie starego fragmentu koryta (w pierwszej kolejności od strony górnego odcinka cieku) poprzez zastosowanie przegrody ziemno-gruntowej, z jednoczesnym zachowaniem ciągłości przepływu wody w nowopowstałym odcinku koryta cieku,
 - stopniowe obniżanie poziomu lustra wody w starym korycie (przy ciągłym odławianiu zwierząt), a następnie sprawdzenie dna, celem odłowienia osobników, które mogą być

zagrzebane w mule,

- zwierzęta należy przenieść pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska (najlepiej do odcinka ciekę położonego poniżej fragmentu objętego pracami).

5. Zasypanie części koryta przeznaczonego do likwidacji należy prowadzić małym, jednostronnym frontem roboczym, tak aby umożliwić ucieczkę zwierzętom, które mogły pozostać jeszcze w korycie, wykorzystując ziemię pochodzącą z wykopu nowego koryta.

6. Niezbędne prace w korytach cieków naturalnych należy przeprowadzać poza okresami rozrodu lokalnej ichtiofauny. Dotyczy to nie tylko stwierdzonych chronionych gatunków ryb a wszystkich rodzimych gatunków występujących w obrębie planowanej inwestycji. W przypadku stwierdzenia przez ichtiologa tarlisk, miejsc inkubacji ikry, schronień larw lub narybku ryb lub/i minogów - należy stosować się do wskazań ichtiologa. Ichtolog powinien wskazać termin rozpoczęcia prac i udokumentować zaistniałą sytuację.

7. Prace na ciekach naturalnych należy prowadzić w niepokrywających się terminach w celu eliminacji oddziaływań skumulowanych związanych ze zmętnianiem wód.

8. W przypadku stwierdzenia przez ichtiologa w korytach cieków obecności chronionych gatunków, prace należy wstrzymać do czasu uzyskania stosownych zezwoleń na odstąpienia od zakazów w stosunku do gatunków chronionych.

9. O planowanych działaniach, w tym o terminach prac wykonywanych w korytach cieków należy poinformować uprawnionego do rybactwa w obwodzie rybackim.

10. Prace prowadzone w sąsiedztwie cieków i rowów melioracyjnych należy realizować z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem brzegów, zwężeniem koryta, ograniczeniem swobodnego przepływu wód, zasypaniem ciekę oraz przed przedostaniem się substancji chemicznych, odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez wygrodenienie przegrodami przeciwmulowymi lub płótkami z geowłókniny, zastosowanie mat i folii zabezpieczających oraz prowadzenie prac z brzegu ciekę.

11. W trakcie prowadzenia prac zabrania się wjeżdżania maszyn do wody płynącej.

12. W celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków, dopuszcza się czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód tj. dzielenie koryta za pomocą przegród pionowych wbijanych w podłoże (np. grodzy, ścianek szczelnych), co umożliwi bezpieczne przeprowadzenie wód w ciekę.

13. Grodze w korycie ciekę przy budowie murów oporowych oraz podporach mostowych należy stosować tylko tam, gdzie jest to konieczne, z zachowaniem najlepszych praktyk, a po zakończeniu prac należy rozebrać wykonane budowle tymczasowe przywracając ciekę do stanu sprzed robót. Po przegrodzeniu ciekę przy odpompowywaniu wody należy stosować sita by zapobiegać wciąganiu ryb.

14. W przypadku dużych cieków tj. rzeka Dunajec, rzeka Łososina i rzeka Uswica oraz cennych stanowisk z co najmniej 3 chronionymi gatunkami (w tym będących kluczowymi elementami obszaru Natura 2000) podczas prac przy elementach przepraw mostowych należy stosować ścianki szczelne.

15. W przypadku stwierdzenia koncentracji zawiesiny ogólnej powyżej 80 mg/l w trakcie prowadzenia prac w korytach cieków naturalnych, prace te należy wstrzymać na długości wskazanej przez ichtiologa.

16. W przypadku prac związanych z budową przepustów na rowach prowadzących wodę, należy na czas prac budowlanych wodę poprowadzić by-passami poza bezpośrednim terenem budowy przepustu.

17. W celu wyeliminowania możliwości zanieczyszczenia wód powierzchniowych materiałami pochodzącymi z budowy obiektów mostowych mostów, obiekty te należy wykonać w pierwszej kolejności, przed przełożeniem koryt cieków.
18. Prace związane z budową obiektów mostowych oraz przepustów należy prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych.
19. W czasie prac związanych z realizacją nowych obiektów mostowych należy zastosować rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem (np. siatki ochronne).
20. W przypadku przedostawania się materiałów do koryta cieków należy bezzwłocznie je usunąć.
21. Nie należy pozyskiwać kamieni, żwirów ani innych materiałów stanowiących materiał dennej koryt cieków naturalnych.
22. W maksymalny sposób należy ograniczyć czas prowadzonych odwodnień wykopów budowlanych i stosować metody ograniczające ich zasięg oraz wpływ na zmianę stosunków wodnych.
23. Niezanieczyszczone masy ziemne pozyskiwane z wykopów należy wykorzystać w pierwszej kolejności do formowania nasypów pod projektowaną drogę.
24. W miejscach wrażliwych ze względu na potencjalne zanieczyszczenie zasobów wodnych do budowy nasypów należy wykorzystać wyłącznie materiały z gruntów naturalnych, które zapewniają brak negatywnego wpływu na wody.
25. Ziemia z wykopów, gruz oraz wszelkie odpady należy przetrzymywać tak, by nie były odkładane na drodze spływu powierzchniowego wód opadowych do cieków.
26. W miejscach, gdzie droga prowadzona jest po koronie wału, bądź przechodzi w jego bliskim sąsiedztwie (z ingerencją w sam obiekt) niezbędne będzie uzgodnienie szczegółów technicznych oraz uzyskanie zgody administratora wału na udostępnienie tego odcinka, co również może wiązać się z koniecznością przejęcia w użytkowanie korpusu budowli przeciwpowodziowej wraz z elementami technicznymi takimi jak: śluzy, drogi wałowe itp., gdyż w tym przypadku wał stanowił będzie np. korpus drogi. Ważne jest, aby przedmiotowy obiekt nadal pełnił funkcję przeciwpowodziową.
27. Należy wykonać klapę zwrotną zatrzymującą cofkę od Dunajca oraz zapewnić budowę pompowni odwadniającej obszar ujściowy potoku Ubiadek.
28. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie będą realizowane progi, stopnie oraz nowe obwałowania.
29. Wody opadowe i roztopowe spływające z jezdni należy poddawać oczyszczaniu w celu osiągnięcia wartości dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń.
30. System oczyszczania wód opadowych stanowić będą: studzienki ściekowe ϕ 500 mm z osadnikiem o głębokości $h = 1,0$ m, studnie wpadowe z osadnikiem o głębokości $h = 1,0$ m (w celu ujęcia wód opadowych z rowów drogowych), rowy trawiaste oraz osadniki, separatory substancji ropopochodnych zamontowane przed każdym odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika.
31. Wody opadowe i roztopowe z obiektów inżynierskich (estakad, wiaduktów i mostów) należy odprowadzać przy zachowaniu odpowiedniej niwelety drogi, poprzez ścieki przykrawężnikowe i wpusty do kolektorów (przewodów zbiorczych) i dalej do systemu odwodnienia drogi.
32. Urządzenia odwadniające należy wyposażyć w zastawki umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku awarii, wypadków drogowych pojazdów poruszających się po drodze.

33. Poszczególne urządzenia systemu oczyszczania wód opadowych należy okresowo kontrolować oraz regularnie czyścić w celu utrzymania drożności i sprawności tego systemu.

34. W celu wyrównania odpływu wód opadowych do odbiorników podczas ulewnych deszczy, należy zrealizować zbiorniki retencyjne, które poprzez czasowe przetrzymanie wód powinny zabezpieczać odbiornik przed nadmierną ilością wód opadowych z systemu odwadniania drogi.

35. Zbiorniki retencyjne nie powinny być lokalizowane w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią z uwagi na rodzaj odpadu jaki będzie powstał i gromadził się w tych zbiornikach podczas odwadniania drogi.

36. Należy możliwie szybko eliminować ewentualne uszkodzenia systemu odwodnienia obiektu.

37. W przypadku kolizji projektowanej drogi z ujęciami wód w tym również wykorzystywanych w ramach zwykłego korzystania z wód należy zapewnić ich użytkownikom zastępcze źródło zaopatrzenia w wodę.

38. Należy właściwie przygotować i zorganizować roboty oraz zaplecze budowy, poprzez gromadzenie odpadów w sposób selektywny, zadaszenie i uszczelnienie powierzchni, na których składowane będą materiały budowlane i odpady niebezpieczne np.: zanieczyszczone grunty, zorganizowanie odbioru odpadów i ścieków przez koncesjonowane firmy, wyposażenie terenu budowy w przenośne toalety dla pracowników.

39. W trakcie budowy drogi powinien być wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt i środki transportu, zapewniające maksymalną ochronę środowiska, a ich eksploatacja powinna być zgodna z instrukcjami obsługi.

40. Bazy budowlane i transportowe oraz zaplecza należy zlokalizować w odległości co najmniej 100 m od cieków.

41. Miejsca gromadzenia materiałów sypkich oraz produkcji mas betonarskich należy zlokalizować w odległości co najmniej 200 m od cieków.

42. Rejon prowadzonych prac należy zabezpieczyć w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych, z maszyn budowlanych i taboru samochodowego. Ewentualne wycieki oraz skażony substancjami materiał i grunt powinny zostać niezwłocznie usunięte i przekazane specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.

43. Wody opadowe z placu budowy, zaplecza budowy oraz baz materiałowo-sprzętowo-budowlanych należy zagospodarować na warunkach określonych w przepisach odrębnych. Wody opadowe mogą być odprowadzane do wód powierzchniowych lub urządzeń wodnych przy zastosowaniu osadników redukujących poziom zawiesiny ogólnej.

stwierdził potrzebę uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 pkt 6 oraz pkt 10 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, poniższych wymagań:

1. Parametry koryt regulowanych cieków naturalnych, a także sposób umocnień koryt powinny zostać zaprojektowane z uwzględnieniem:

- obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych,
- obecnie istniejących uwarunkowań,
- możliwie najmniejszej zmiany układu poziomego sieci korytowej,

- braku istotnej zmiany profilu podłużnego koryta, mogącej wpływać na stan równowagi hydrodynamicznej (przeciwdziałanie nadmiernej erozji, bądź akumulacji materiału aluwialnego w sąsiedztwie obiektów),
- braku zmian warunków przepływu wody w korytach, w tym warunków fizyko-chemicznych, biologicznych i hydromorfologicznych,
- umocnienia dna koryt cieków wyłącznie w zakresie koniecznym dla stabilizacji projektowanych umocnień brzegów. Preferowanym umocnieniem dna powinien być luźny narzut kamienny.

2. Przy projektowaniu regulacji koryta rzeki Uszwicy należy dostosować rozwiązanie projektowe ubezpieczenia skarp i dna do zastosowanego na odcinku w km 39+142,8 - 39+548,6 tej rzeki.

3. Należy odpowiednio zaprojektować przepusty tak, aby możliwa była swobodna migracja ichtiofauny.

4. Elementy konstrukcyjne obiektów mostowych (podpory, przyczółki) nie powinny ingerować w koryto przekraczanej rzeki. Możliwa jest ingerencja tylko w uzasadnionych przypadkach i przy braku możliwości zastosowania innych alternatywnych rozwiązań.

5. Obiekty inżynierskie przekraczające sieć rzeczną, urządzenia melioracyjne itp. należy zaprojektować w oparciu o Wytyczne obliczania świateł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu. W przypadku wspomnianych wyżej przekroczeń cieków, wszystkie umocnienia cieków (dna bądź brzegów), miejsca zbliżeń do cieków i wynikające z nich umocnienia muszą zostać uzgodnione z administratorem tj. PGW WP.

6. Projektowanie nasypów drogowych znajdujących się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią powinno uwzględniać warunki hydrauliczne i możliwe obciążenia związane z przepływem wód powodziowych.

7. Parametry zbiorników retencyjnych powinny uwzględniać wielkości odpływu wód opadowych i roztopowych z poszczególnych zlewni. Zbiorniki powinny zapewniać czasowe przetrzymanie tych wód tak, aby zabezpieczać odbiorniki przed nadmiernym dopływem wód opadowych z systemu odwadniania.

8. Na obszarach zagrożonych infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych oraz obszarach cennych przyrodniczo zbiorniki retencyjne i system kanalizacji powinny być szczelne.

9. System odwodnienia należy wyposażyć w urządzenia oczyszczające wody opadowe, w tym separatory i osadniki zapewniające poziom oczyszczenia tych wód wymagany przepisami prawa i uwzględniający wielkość odpływu z poszczególnych zlewni.

10. Na systemie odwodnienia należy zaprojektować zastawki umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku awarii na drodze.

11. Na obszarach dolin oraz w terenie z płytko występującym silnie spękanym podłożem skalnym przy projektowaniu konstrukcji rowów trawiastych należy uwzględnić zastosowanie geowłókniny oraz podsypki mineralno-organicznej.

stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś, z uwagi na okoliczność, że posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji, o pozwoleniu na budowę oraz brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie

transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach tego postępowania. W ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Należy przeprowadzić szczegółowe badanie oddziaływania inwestycji na indywidualne ujęcia wody pitnej wraz z inwentaryzacją ujęć wody wykorzystywanych w ramach zwykłego korzystania z wód.

2. Należy opracować projekt monitoringu wód obejmujący niezbędny zakres, rozmieszczenie punktów monitoringowych, głębokość opróbowania, rodzaj i częstotliwość badań po dokładnej analizie rozwiązań budowlanych, przed przystąpieniem do budowy, a także po uwzględnieniu informacji z inwentaryzacji ujęć wody.

stwierdził konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania na wody powierzchniowe polegającej na:

1. Prowadzeniu badań jakości oczyszczonych wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do wód lub urządzeń wodnych, przeprowadzonych w zbiornikach retencyjnych oraz przed miejscem wprowadzania tych wód do wód lub urządzeń wodnych, z częstotliwością 2 x roku przez okres 2 lat, w zakresie zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych, w celu weryfikacji dotrzymania maksymalnych stężeń zanieczyszczenia wód opadowych lub roztopowych, o których mowa w przepisach odrębnych.

2. Prowadzeniu monitoringu porealizacyjnego przez ichtiologa w trzech etapach: w 2 lata, 5 lat i 10 lat od ukończenia budowy DK75 - z określeniem stanu zachowania gatunków chronionych ryb dla rzeki Łososina znajdującej się w obszarze Natura 2000 PLH120087 Łososina oraz dla rzeki Dunajec znajdującej się w obszarze Natura 2000 PLH120088 Środkowy Dunajec w miejscu posadowienia murów oporowych (km 24+500+25+400 oraz km 41+400-41+700 projektowanej drogi).

wydać ocenę wodnoprawną dla:

1. regulacji koryta rzeki Uszwicy na długości ok. 1 300 m, w obrębie JCWP Uszwica do Niedźwiedzia, w km 2+200 - 3+400 projektowanej drogi;

2. muru oporowego o długości ok. 509 m na brzegu Jeziora Czchowskiego w obrębie JCWP Dunajec od zbiornika Rożnów do Więckówki, w km 23+300 - 23+800 projektowanej drogi;

3. muru oporowego o długości ok. 830 m na brzegu lewym rzeki Łososina w obrębie JCWP Łososina od Potoku Stańkowskiego do ujścia w km 24+500 - 25+400 projektowanej drogi;

4. muru oporowego o długości ok. 1 050 m w obrębie JCWP zbiornik Rożnów w km 38+200 - 39+200 projektowanej drogi;

5. muru oporowego o długości ok. 1 020 m w obrębie JCWP Dunajec od Obidzkiego Potoku do zbiornika Rożnów, w km 43+245 – 44+290 projektowanej drogi,

stwierdzając, że inwestycje te nie wpływają na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz w art. 61 ustawy Prawo wodne.

Dnia 11.08.2023 r. przy piśmie znak: NS.9022.7.20.2023 Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie poinformował, że przedłożone uzupełnienia do sprawy, nie wpływają na zmianę stanowiska, dlatego podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 1 marca 2023 r., znak: NS.9022.7.5.2023.

Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu tzn. zgodnie z art. 33 UUOŚ w obwieszczeniu z dnia 08.08.2023 r., zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tegoż organu oraz upublicznionym na terenie gmin: Brzesko, Gnojnik, Czchów, Iwkowa, Łososina Dolna, Chełmiec, Miasta Nowy Sącz, Gródek nad Dunajcem, podano do publicznej

wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu, w tym o możliwości składania uwag i wniosków przez przedstawicieli społeczeństwa wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania. W obwieszczeniu pouczono społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków, a także o konsekwencjach złożenia uwag i wniosków z uchybieniem wyznaczonego terminu.

W odpowiedzi na ww. obwieszczenie do organu wpłynęły uwagi i wnioski stron postępowania, organizacji społecznych działających na prawach strony oraz przedstawicieli społeczeństwa dotyczące złożonego Raportu. Szereg uwag miało formę protestu. Wszystkie z nich zostały przeanalizowane, a w dalszej części decyzji zostały omówione.

Dnia 08.09.2023 r. w odpowiedzi na liczne zapytania stron postępowania kierowane w trakcie trwania postępowania oraz powielone przez Regionalnego Dyrektora dotyczące weryfikacji dokumentacji w zakresie zabudowy istniejącej i realizowanej znajdujących się w liniach zajętości przedsięwzięcia Wnioskodawca przedłożył skorygowane dane. Do pisma dołączono CD ze zaktualizowanymi mapami obiektów budowlanych w liniach zajętości inwestycji dla wariantów A, C i F.

20.09.2023 r. organ wezwał Wnioskodawcę do odniesienia się do uwag/sprzeciwów/protestów społeczeństwa przekazanych w ramach udziału społeczeństwa do tutejszego organu, dotyczących realizacji ww. inwestycji.

Dnia 12.10.2023 r. Wnioskodawca w odpowiedzi na wezwanie Regionalnego Dyrektora z 20.09.2023 r. przedłożył wyjaśnienia.

Organ po przeanalizowaniu złożonych dnia 08.09.2023 r. przez Wnioskodawcę materiałów wezwał go za pismem z dnia 25.10.2023 r. do uzupełnienia dokumentacji. W toku postępowania tutejszy organ wzywał kilkakrotnie o zweryfikowanie dokumentacji w zakresie uwzględnionej w dokonywanych analizach zabudowy i obiektów, istniejącej, jak i realizowanej. Powyższe wynikało z uwag (skarg) mieszkańców, że dokumentacja nie uwzględnia aktualnego stanu faktycznego. Za pismem z dnia 06.09.2023 r. przedłożono załącznik graficzny przedstawiający nowe dane w zakresie obiektów budowlanych (budynki, budynki w budowie, budowle oraz niezidentyfikowane). Analiza wynikająca z pozyskanych danych satelitarnych wskazywała, że mogą występować istotne różnice w stanie faktycznym w stosunku do raportu. Kwestie te uznano za szczególnie istotne, gdyż inwestycja ta jest zamierzeniem dużej skali, zajmując w pasie długości (zajętości) tereny zabudowy mieszkaniowej, usługowej, gospodarczej, z obiektami przeznaczonymi do wyburzeń, ale także zlokalizowana jest w otoczeniu tych narażonych na oddziaływanie. Dlatego organ doszedł do wniosku, że konieczne było przedłożenie dokumentów zawierających zaktualizowane dane, analizy i oceny w zakresie wynikającym z pozyskanych nowych danych na temat stanu zabudowy/obiektów znajdujących się w obszarze realizacji przedsięwzięcia, ale także w zasięgu jego oddziaływania.

Dnia 17.11.2023 r. Wnioskodawca udzielił odpowiedzi na wezwanie organu z dnia 25.10.2023 r. W piśmie tym wskazał, że opracowując raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko bazowano przede wszystkim na oficjalnych danych pochodzących z Ewidencji Gruntów i Budynków (EGiB). W oparciu o oficjalne dane kartograficzne uwzględniono w raporcie zabudowę istniejącą i zgłoszoną przez właścicieli. Wnioskodawca stwierdził również, że jeżeli budynek nie widnieje w tych zasobach, oznacza to, że nie został formalnie zgłoszony do organów administracyjnych odpowiedzialnych za aktualizację danych w EGiB lub stanowi samowolę budowlaną i że nie może w dokumentach uwzględniać obiektów, dla których nie zostały dopełnione procedury prawne lub zostały wykonane z naruszeniem prawa. Stwierdził również m.in., że nie ma przesłanek do uzupełnienia raportu, raport zawiera wymagane przepisami prawa informacje, uwzględnia uwagi organu prowadzącego

postępowanie, społeczeństwa oraz organów opiniujących i uzgadniających, w wariantcie preferowanym nie oddziałują negatywnie na obszar Natura 2000, a ponadto nie wpływa na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami co potwierdziło uzyskane uzgodnienie RZGW w Krakowie. Ponadto zażądał niezwłocznego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla preferowanego wariantu C na podstawie zebranych w toku postępowania materiałów. Dodatkowo przekazano zaktualizowany fragment mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawianych danych, wraz z modyfikacją zjazdu z ronda na działce nr 429, a także przedłożono podpisane pismo przewodnie z dnia 06.09.2023 r.

Dnia 27.11.2023 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli RDOŚ, przedstawicieli GDDKiA w Krakowie oraz przedstawicieli firmy JACOBS, w trakcie którego omawiano kwestie związane ze złożonym we wrześniu nowym materiałem. RDOŚ potwierdził konieczność zweryfikowania dokumentacji w zakresie zabudowy.

W nawiązaniu do wezwania z dnia 25.10.2023 r. oraz po analizie odpowiedzi udzielonej pismem z dnia 15.11.2023 r. (data wpływu 17.11.2023 r.) organ pismem z dnia 30.11.2023 r. ponownie wezwał Wnioskodawcę do stosownych wyjaśnień i uzupełnień.

Dnia 13.01.2024 r. Wnioskodawca odpowiedział na wezwanie organu przedstawiając kolejne wyjaśnienia dotyczące wpływu zmiany liczby budynków na analizę wielokryterialną i ocenę wariantów, wykaz budynków przeznaczonych do wyburzenia w wariantach A, C i F, nośnik elektroniczny wraz ze zaktualizowanym fragmentem mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawianych danych, modyfikacją linii zajętości związaną z likwidacją zjazdu z ronda w obrębie działki nr 429 w Łososinie Dolnej (korekta bez wpływu na procedurę).

Dnia 14.02.2024 r. organ po przeanalizowaniu złożonych materiałów i wyjaśnień, wezwał Wnioskodawcę do kolejnych wyjaśnień, pouczając m.in. o tym, że aktualizacja zabudowy wymaga także weryfikacji, czy pominięte dotychczas budynki objęte są ochroną akustyczną w postaci ekranów.

Dnia 29.02.2024 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami Wnioskodawcy, Pełnomocnikiem i autorami dokumentacji, w trakcie którego omówiono błędy w złożonych wyjaśnieniach dotyczących nieaktualnych danych w zakresie zabudowy i innych obiektów, czego konsekwencją są luki w analizie akustycznej, ustalono zakres koniecznych dalszych uzupełnień i wyjaśnień.

Dnia 21.03.2024 r. Wnioskodawca zwrócił się o przedłużenie terminu do złożenia wyjaśnień.

W dniach 02.04.2024 r. i 04.04.2024 r. w odpowiedzi na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 14.02.2024 r. Wnioskodawca przedłożył kolejne wyjaśnienia.

Dnia 04.04.2024 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami Wnioskodawcy, i autorami dokumentacji, w trakcie którego zaprezentowali złożone uzupełnienia. Pracownicy tutejszej Dyrekcji przedstawili swoje wstępne zastrzeżenia, oraz po raz kolejny wskazali na konieczność aktualizacji analizy akustycznej.

Dnia 10.05.2024 r. Wnioskodawca złożył informacje o wynikach analizy akustycznej dla terenu przylegającego do projektowanej drogi, na którym zidentyfikowano nowe lub dodatkowe budynki mieszkalne.

Wobec kolejnych niedostatków złożonych dokumentów, organ pismem z dnia 24.05.2024 r. wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnień m.in. w zakresie przedstawienia kompletnej analizy akustycznej, oraz wyjaśnienia występujących w dokumentacji rozbieżności i niejasności.

W odpowiedzi na wezwanie organu z dnia 24.05.2024 r. Wnioskodawca przedłożył kolejne dokumenty i wyjaśnienia.

Dnia 25.06.2024 r. odbyło się spotkanie z autorami uzupełnienia w sprawie danych z programu obliczeniowego (akustyka) i poprawności wykonania obliczeń.

W związku z ww. uzupełnieniami przystąpiono do dokonania dodatkowych czynności. Zgodnie z art. 33 UOŚ obwieszczeniem z dnia 28.06.2024 r., zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tutejszego organu oraz upublicznionym na terenie gmin: Brzesko, Gnojnik, Czchów, Iwkowa, Łososina Dolna, Chełmiec, Miasta Nowy Sącz, Gródek nad Dunajcem, podano do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu, w tym o możliwości składania uwag i wniosków przez przedstawicieli społeczeństwa wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania. W obwieszczeniu pouczono społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków, a także o konsekwencjach złożenia uwag i wniosków z uchybieniem wyznaczonego terminu.

W dniach 02.07 i 05.07.2024 r. Wnioskodawca przedłożył kolejne wyjaśnienia i korekty przedkładanych dokumentów, w odpowiedzi na wezwanie z dnia 24.05.2024 r.

Z uwagi na fakt, że w wyniku przeprowadzonego postępowania okazało się, że dane przedstawione w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie przedstawiały rzeczywistego stanu zabudowy zarówno tej do wyburzenia jak i tej przewidzianej do ochrony akustycznej, a następnie na wezwania organu prowadzącego, dane i analizy w tym zakresie zostały ponownie zweryfikowane i przedstawione w uzupełnieniach, dnia 10.07.2024 r. organ z uwagi na złożone uzupełnienia zwrócił się ponownie do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii dotyczącej przedmiotowego przedsięwzięcia w ramach postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub informację, czy uprzednio wydana opinia pozostaje aktualna. Z tego względu, że modyfikacje w dokumentacji dotyczyły kwestii wpływu na zabudowę mieszkaniową i analizy akustycznej, organ nie ponowił wystąpienia do Dyrektora RZGW w Krakowie.

Dnia 09.07.2024 r. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, 43-360 Bystra Bystra (wieś), ul. Jasna 17, złożyła wniosek na podstawie art. 44 UOŚ o dopuszczenie do udziału na prawach strony. Analiza przekazanych dokumentów potwierdziła spełnienie wymogów o jakich mowa w art. 44 UOŚ.

Pismem z dnia 29.07.2024 r. organ zwrócił się do Starostw Powiatowych mających swą właściwość na terenie przebiegu planowanego przedsięwzięcia, w celu weryfikacji informacji przedstawianych przez Wnioskodawcę/Wykonawcę w dokumentacji w zakresie aktualizacji danych ewidencji gruntów i budynków oraz pozyskiwania danych z właściwych urzędów geodezyjnych. Odpowiedzi starostw dołączono do akt sprawy.

Dnia 01.08.2024 r. przy piśmie znak: NS.9022.7.22.2024 Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie poinformował, że przedłożone uzupełnienie do sprawy, nie wpływają na zmianę stanowiska, dlatego podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 1 marca 2023 r., znak: NS.9022.7.5.2023.

Treść opinii Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Dnia 09.08.2024 r. organ wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnień poprzez odniesienie się do załączonych przy piśmie uwag/sprzeciwów/protestów społeczeństwa przekazanych w ramach udziału społeczeństwa do tutejszego organu, dotyczących realizacji ww. inwestycji.

Odpowiedź Wnioskodawcy w tej sprawie została złożona w tutejszej Dyrekcji dnia 10.09.2024 r.

W lipcu 2024 r. odbyło się kilka spotkań z wykonawcą dokumentacji, w celu omówienia występujących w kolejno składanych uzupełnieniach błędów, nieścisłości, treści nieprawdziwych. W trakcie spotkań omówiono m.in. wątpliwości co do podanych danych i objaśnienia metody uzyskania wyników (które były przedmiotem poprzednich wezwań) w zakresie uwzględnionych w analizach (w tym analizie wielokryterialnej) liczby mieszkańców. Autorzy dokumentacji przedstawili swoje ustalenia co do genezy podanych danych i przyczyn różnic, błędów zawartych w raporcie, informacji w zakresie metodyki przeliczania liczby mieszkańców, chronologii podawanych w kolejnych wersjach dokumentów danych (wraz z objaśnianiem z czego wynikają różnice pomiędzy nimi). W trakcie spotkań ustalono, że kwestia ta wymaga wyjaśnienia na piśmie i przedłożenia do dokumentacji sprawy. W aktach sprawy załączono korespondencję e-mail. Wobec istotnie przedłużającego się oczekiwania na przedłożenie niezbędnych wyjaśnień (od 25.07.2024 r.) oraz przesłanej do urzędu wiadomości e-mail wystosowanej przez Pełnomocnika informującej, że nie widzi podstaw do przedkładania dodatkowych wyjaśnień, dnia 18.10.2024 r. wezwano Wnioskodawcę do wyjaśnień w zakresie informacji na temat chronologii wydarzeń i sposobów (metod) wyznaczania liczby mieszkańców i budynków, zlokalizowanych w analizowanym obszarze oddziaływania (w strefie bufora 250 m). Informacje te nie wprowadziły zmian, ani korekt w dotychczasowych analizach zawartych w raporcie i uzupełnieniach, jednak uznano je za zasadne do uwzględnienia dla zachowania czytelności i spójności raportu. Oficjalną odpowiedź w tej sprawie uzyskano 22.10.2024 r.

W toku postępowania stronom zapewniono możliwość zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Pismem z dnia 17.09.2024 r. zawiadomiono wszystkie strony przedmiotowego postępowania o zebranych w sprawie materiale dowodowym oraz o możliwości odniesienia się do niego przed wydaniem decyzji zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a.. Do organu wpłynęły uwagi, i sprzeciwu stron. Wszystkie z nich zostały przeanalizowane i rozpatrzone.

W związku z postępowaniem do organu wpłynęły liczne uwagi, wnioski i protesty stron postępowania, organizacji społecznych działających na prawach strony oraz przedstawicieli społeczeństwa. Wpłynęły bardzo licznie głosy sprzeciwu dla realizacji przedsięwzięcia w wariantcie preferowanym, przy kilku popierających.

Uwagi i wnioski przedstawicieli społeczeństwa, zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt 1 lit. a UUOŚ rozpatrzone zostały w toku postępowania, a stanowisko organu w tej kwestii przedstawione zostało w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

Treść zapytań, uwag, wniosków i protestów stron postępowania, społeczeństwa złożonych poza okresami wskazanymi zgodnie z art. 33 UUOŚ zostały również przeanalizowane i uwzględnione w stosownym zakresie analizy środowiskowej. Na część składanych w toku postępowania wniosków udzielono odpowiedzi (te znajdują się w aktach sprawy). Część uwag i wniosków stron postępowania i społeczeństwa, została uwzględniona w trakcie prowadzonego postępowania wyjaśniającego (zostały włączone w zakres wezwań). Część uwag podejmowała problemy, które zostały omówione w raporcie wraz z uzupełnieniami. Wnioski które dotyczyły kwestii nie związanych z przedmiotem postępowania, lub takie których zakres odbiegał od kwestii środowiskowych zostały pominięte.

Odpowiadając na uwagi stron postępowania dotyczące spadku wartości działek pod względem materialnym, wyłączeń, odszkodowań, zaznacza się, iż problematyka ta wykracza poza zakres właściwości rzeczowej tutejszego organu. Analiza ekonomicznych konsekwencji przedsięwzięcia dotyczących wartości nieruchomości nie jest (zgodnie z przepisami UUOŚ) przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Kwestie te będą rozpatrzone na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, przez właściwe podmioty.

Do tutejszej Dyrekcji wpłynął również wniosek Wnioskodawcy z dnia 23.08.2024 r., o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Wnioskodawca argumentując swój wniosek odwołał się do celów inwestycji. Wśród celów podstawowych wymienił: zapewnienie dogodnego połączenia trzeciego co do wielkości miasta województwa małopolskiego, jakim jest Nowy Sącz, z autostradą A4, które będzie służyć zarówno prowadzeniu tranzytowego ruchu ciężkiego, jak i ruchu lokalnego; dostosowanie drogi do intensywności ruchu, zapewnienie właściwych standardów technicznych stawianych drodze tej klasy oraz spełnienie wymogów normatywnych (zwłaszcza w zakresie łuków, zjazdów, skrzyżowań), skrócenie średniego czasu przejazdu; podwyższenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinku Brzesko - Nowy Sącz. Wśród celów pośrednich wymienił z kolei: polepszenie mobilności lokalnej społeczności poprzez zapewnienie dostępu do drogi o odpowiednich parametrach technicznych; polepszenie rozwoju gospodarczego, zarówno poprzez bezpośrednie połączenie Nowego Sącza z autostradą A4, jak i zwiększenie atrakcyjności pod inwestycje terenów przyległych do drogi; podniesienie rangi turystycznej obszaru poprzez lepszy dostęp do obszarów podgórskich, górskich i zbiorników wodnych w dolinie Dunajca, a także możliwość rozwoju ośrodków turystycznych oraz usług z nimi powiązanych; zmniejszenie uciążliwości ruchu drogowego w obszarach zabudowanych dla terenów sąsiadujących (w zakresie hałasu, emisji zanieczyszczeń powietrza, wypadków), zwłaszcza mieszkaniowych, w związku z istotnym zmniejszeniem ruchu na istniejącej sieci dróg. Poprzez realizację powyższych celów w znaczący sposób poprawie ulegną warunki życia i podróżowania mieszkańców regionu oraz osób przybywających do regionu z innych lokalizacji. Budowa DK75 w nowym śladzie i z nowymi parametrami technicznymi będzie miała szczególne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Istniejąca DK75 jest drogą o parametrach technicznych niedostosowanych do obecnego i prognozowanego na niej natężenia ruchu i do istniejącego w jej sąsiedztwie sposobu zagospodarowania terenu. Występuje na niej duża liczba łuków poziomych, część odcinków ma duże pochylenie podłużne, a odcinkowo porusza się nią również wielu pieszych. Droga użytkowana jest w dużej mierze przez pojazdy ciężarowe. Na niektórych odcinkach stanowią one 22% wszystkich przejeżdżających pojazdów. Dochodzi na niej do wielu wypadków - w latach 2020-2022 na 47 km odcinku drogi między Brzeskiem, a Nowym Sączem odnotowano 84 wypadków. Śmierć poniosło w nich 14 osób, a 48 osób zostało ciężko rannych. Prawie jedna trzecia wszystkich ofiar odnotowanych wypadków to piesi. Co roku na DK75 ginie średnio pięć osób. Wśród głównych przyczyn wypadków Wnioskodawca wymienia: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, zaśnięcie i zmęczenie kierowców wynikające z długiego czasu podróży, nieprawidłowe wyprzedzanie, niedostosowanie prędkości do warunków na drodze. Budowa bezkolizyjnej, dwujezdniowej drogi znacznie ograniczy problemy związane z wyprzedzaniem i wymuszaniem pierwszeństwa, a także zmniejszy zagrożenie związane ze zmęczeniem kierowców - nowa droga nie będzie tak kręta, a jej pokonanie zajmie dużo mniej czasu. Całkowicie zostanie wyeliminowany ruch pieszy zarówno poprzeczny jak i poboczny

nowej DK75. Realizacja inwestycji wynika z planowanej polityki kraju w zakresie poprawy stanu technicznego oraz bezpieczeństwa na istniejącej sieci drogowej. Zadanie stanowi inwestycję celu publicznego i będzie realizowane z wykorzystaniem środków przeznaczonych na ten cel z budżetu państwa zgodnie z obowiązującym prawem. Prawidłowe wykorzystanie tych środków jest okolicznością stanowiącą uzasadniony interes społeczny i gospodarczy kraju. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z rygorem natychmiastowej wykonalności przyczyni się w znacznym stopniu do skrócenia procesu inwestycyjnego i do jak najszybszego wybudowania oraz oddania nowej drogi do użytku, co bezpośrednio przełoży się na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym na odcinku pomiędzy Brzeskiem, a Nowym Sączem. W ocenie Wnioskodawcy powyższe przesłanki w pełni uzasadniają istnienie szczególnego interesu społecznego oraz wyjątkowo ważnego interesu strony, którym jest zarządca drogi odpowiedzialny za utrzymanie drogi we właściwym stanie i zapobieganie powstaniu zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi.

Zgodnie z art. 130 § 1 i 2 k.p.a. decyzja organu pierwszej instancji nie podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, a jego wniesienie wstrzymuje jej wykonanie. Decyzja nieostateczna będzie wykonana przed upływem terminu do wniesienia odwołania, gdy jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony rzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 k.p.a.), a także podlega wykonaniu w przypadku nadania jej rygoru natychmiastowej wykonalności stosownie do art. 108 k.p.a. oraz gdy na mocy przepisów ustaw odrębnych podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy k.p.a. decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, 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. W tym ostatnim przypadku organ może żądać od tej strony stosownego zabezpieczenia.

W orzecznictwie administracyjnym oraz doktrynie przyjmuje się, że wykonanie decyzji nieostatecznej ma charakter wyjątkowy, dlatego też przesłanki nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności nie mogą być interpretowane rozszerzająco, lecz muszą być poddawane wykładni ścisłej¹.

Co istotne przesłanką wspólną dla wszystkich przypadków nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wymienionych w art. 108 § 1 k.p.a. jest „niezbędność”². Jak wskazuje doktryna³ „przesłanka „niezbędności” jest kluczowa do oceny możliwości nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Odnosi się ona bowiem do ochrony każdego z dóbr chronionych wymienionych w art. 108 § 1 KPA, a zastosowanie którejkolwiek z przesłanek związanych z dążeniem do ochrony dobra prawem chronionego wiąże się z niezbędną ochroną tego dobra”. Odwołując się z kolei do pojęcia „niezbędności” niezwłocznego działania NSA⁴, stwierdza, że ustawodawca uznaje, że może to nastąpić wówczas, gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 k.p.a. Zagrożenie to musi mieć realny charakter i nie może być tylko prawdopodobne, a okoliczność ta musi być

¹ por. B. Adamiak, J. Borkowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 19, Warszawa 2024; R. Hauser, M. Wierzbowski (red), Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 8, Warszawa 2023; A. Wróbel [w:] M. Jaśkowska, M. Wilbrandt-Gotowicz, A. Wróbel, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz aktualizowany, LEX/el. 2024, art. 108; wyrok NSA z 26.11.2019 r. II OSK 12/18, Legalis

² B. Adamiak, J. Borkowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 19, Warszawa 2024

³ R. Hauser, M. Wierzbowski (red), Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 8, Warszawa 2023

⁴ w wyroku z dnia 15.07.2010 r., II OSK 1134/09

uwidocznioma w uzasadnieniu stanowiska o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności⁵. W przypadku, gdy w sprawie nie występuje takie realne zagrożenie dla wskazanych w art. 108 k.p.a. wartości, brak jest podstaw do nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności⁶.

Wskazać również należy, że postępowanie w przedmiocie nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności z natury rzeczy nie jest postępowaniem, w którym prowadzi się wyczerpujące postępowanie wyjaśniające⁷. Świadczy to o konieczności profesjonalnego wykazania we wniosku skali, czy rozmiarów skutków wynikających z niewykonania decyzji.

Okoliczności uzasadniające nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności muszą być co najmniej uprawdopodobnione⁸.

Przyjąć również należy, że charakter decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia nie sprzeciwia się nadaniu jej rygoru natychmiastowej wykonalności. W odniesieniu do nieostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zaopatrzonej w rygor natychmiastowej wykonalności można mówić o możliwości jej wykonania w znaczeniu szerokim, co należy utożsamiać z mocą prawną pozwalającą na wywoływanie wszystkich skutków związanych z jej pozostawianiem w obrocie prawnym i wywoływaniem skutków prawnych⁹. Przez wykonanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozumieć zatem należy możliwość ubiegania się Inwestora o uzyskanie decyzji inwestycyjnej np. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Z uzasadnienia wniosku o nadanie rygoru można wywieść, że interes społeczny i wyjątkowo ważny interes strony sprowadzają się przede wszystkim do możliwości kontynuowania prac projektowych, zapewnienia dogodnego połączenia między Nowym Sączem, a autostradą A4, poprawy płynności jazdy, skrócenia czasu przejazdu i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz prawidłowe wykorzystanie środków z budżetu państwa.

Budowa i przebudowa dróg o charakterze lokalnym, regionalnym, jak w przedmiotowym przypadku może wypełnić przesłanki innego interesu społecznego. Zgodnie z art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145) wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji stanowi cel publiczny. Samo jednak stwierdzenie, że inwestycja jest inwestycją celu publicznego automatycznie nie będzie uzasadniać nadania decyzji rygoru¹⁰, natomiast świadczy o jej charakterze z punktu widzenia realizacji celów publicznych. Budowa i przebudowa drogi mogłaby zostać uznana zgodnie z art. 108 § 1 k.p.a. za inny interes społeczny po spełnieniu przesłanki niezbędności. Uzasadniając swój wyjątkowo ważny interes, Wnioskodawca jako strona również posługuje się dość ogólnikowymi twierdzeniami. Wskazać jednak należy, że interes strony o którym mowa w art. 108 k.p.a. jest podwójnie kwalifikowany, musi być on nie tylko ważny ale wyjątkowo ważny. Jak wskazuje doktryna ocena rangi interesu należy zarówno do strony,

⁵ por. też Wyrok WSA w Warszawie z 12.08.2008 r., II SA/Wa 563/08, LEX nr 515669

⁶ B. Adamiak, J. Borkowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 19, Warszawa 2024

⁷ Wyrok NSA z 23.06.2021 r., III OSK 3704/21, LEX nr 3196480

⁸ NSA w wyroku z 26.11.2019 r. II OSK 12/18, Legalis; podobnie B. Adamiak, J. Borkowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 19, Warszawa 2024

⁹ por. wyrok NSA z 18.05.2016 r., II OSK 1066/15

¹⁰ por. Wyrok NSA z 26.11.2019 r., II OSK 12/18, LEX nr 2772163

która uznaje go za wyjątkowo ważny dla niej, jak i do organu administracji publicznej, który poddaje ją weryfikacji, mając na uwadze interesy innych stron oraz konsekwencje materialne i niematerialne natychmiastowego wykonania decyzji¹¹. Jak wskazano już wyżej okoliczności uzasadniające nadanie rygoru muszą być uprawdopodobnione, a tego w złożonym wniosku zabrakło. Należy zatem zauważyć, że przedstawiona argumentacja nie wskazuje na jakieś szczególne i wyjątkowe okoliczności, gdyż równie dobrze mogłaby być odnoszona do wielu tego typu przedsięwzięć. Przyjęcie zaś argumentacji Wnioskodawcy, mającej uzasadnić istnienie wyjątkowo ważnego interesu strony, prowadziłoby do sytuacji, gdy każdorazowo w przypadku złożonego odwołania od decyzji dotyczącej inwestycji drogowych (która służy celom poprawy bezpieczeństwa ruchu, oraz w celu umożliwienia kontynuowania prac projektowych i przyspieszenia procesu inwestycyjnego), występowałaby podstawa do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności na wniosek strony. Brak jest jednak w podaniu dostatecznego uzasadnienia dla traktowania istniejącego interesu strony, którego organ nie neguje, jako wyjątkowo ważnego. Wnioskodawca nie wykazał również w jaki sposób bieg procesu inwestycyjnego miałby zagrozić dobrom chronionym przez art. 108 § 1 k.p.a. Trzeba pamiętać, że to jedynie decyzja posiadająca przymiot ostatecznej daje możliwość uzyskania kolejnych decyzji administracyjnych. Również nie wskazano dokładnie jak nadanie rygoru przyczyni się do prawidłowego wykorzystania środków z budżetu państwa, lub jak jego brak wpłynie z kolei na brak prawidłowego wykorzystania środków. Postawa Wnioskodawcy i Wykonawców dokumentacji w trakcie przedmiotowego postępowania również nie potwierdza w ocenie organu stanu nagłości. Wspomnieć można np. o przedłożonym warunkowo raporcie, przedstawianych w kolejnych wersjach i korektach informacji i odpowiedzi o ogólnikowym, nieprecyzyjnym charakterze, bez niezbędnych parametrów i lokalizacji, zakresu prac, ocen i wniosków, utrudniając dokonanie kompleksowej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz prowadząc do większego skomplikowania sprawy, a także ogólnym nastawieniu, by zakres planowanych rozwiązań i analiz przenieść na późniejsze etapy procesu inwestycyjnego. Błędy popełnione przy sporządzaniu dokumentacji (np. w zakresie stanu zabudowy) prowadziły do wystosowania przez organ wielu wezwań, z których część stanowiła powielenie w całości lub części treści wezwania poprzedniego. Terminy opracowania aneksów i załączników, jak również dokonanie korekty dokumentacji, spowodowały że oczekiwanie na niezbędne dokumenty, jak również materiału o akceptowalnej jakości, przekroczyło rozsądny i uzasadniony okres czasu.

Zwłoka w uzyskaniu ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, związana z oczekiwaniem na stanowisko organu II instancji w ocenie organu nie będzie realnie zagrażała innemu interesowi społecznemu. Z kolei odnosząc się do wyjątkowo ważnego interesu strony w ocenie organu Wnioskodawca go nie wykazał. Ze złożonego wniosku, który sprowadza się do ogólnikowych postulatów i twierdzeń, nie wynika, aby planowane przedsięwzięcie związane było z okolicznościami wymagającymi pilnych interwencji lub działań. Zarówno wniosek o nadanie rygoru, okoliczności przedmiotowej sprawy przemawiają również za stwierdzeniem, iż zamierzenie to jest inwestycją zaplanowaną z przynajmniej kilkuletnim wyprzedzeniem, a nie w sytuacji nagłej konieczności. W ocenie organu zaistniałe okoliczności mogą świadczyć o celowości przedmiotowej inwestycji, jednak nie o jej niezbędności w czasie związanym z uzyskaniem decyzji o środowiskowych

¹¹ por. B. Adamiak, J. Borkowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 19, Warszawa 2024; R. Hauser, M. Wierzbowski (red), Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 8, Warszawa 2023; M. Romańska [w:] Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, wyd. III, red. H. Knysiak-Sudyka, Warszawa 2023, art. 108

uwarunkowaniach, której nadany zostałby rygor natychmiastowej wykonalności. Inwestycja jest być może istotna z punktu widzenia wnioskodawcy oraz części lokalnej społeczności (tu również brak jednoznacznego poparcia), to jednak trudno uznać, że zagrożenie ma charakter realny i wymaga stosowania środków nadzwyczajnych jakim byłby rygor natychmiastowej wykonalności. NSA¹² stwierdza, że aby można było odpowiedzialnie rozważyć możliwość nadania decyzji rygoru natychmiastowej wydolności organy administracji powinny dysponować konkretnymi danymi pozwalającymi stwierdzić, że 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. W ocenie organu Wnioskodawca takich konkretnych danych w niniejszej sprawie nie przedstawił. Nie wykazano okoliczności wskazujących na niezbędność niezwłocznego działania i związaną z tym konieczność nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

W toku przedmiotowego postępowania po uzyskaniu stosownych stanowisk ustalono co następuje.

Opis przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcia polegało będzie na przebudowie oraz budowie nowych odcinków drogi krajowej nr 75. Projektowana droga będzie miała przekrój dwujezdniowy dwupasowy na całym projektowanym odcinku.

W ramach realizacji inwestycji, oprócz drogi głównej, przewidziano również m.in.:

- realizację dróg dojazdowych – drogi gminne klasy technicznej D,
- połączenie inwestycji z istniejącą siecią drogową przez budowę skrzyżowań i węzłów drogowych,
- budowę obiektów inżynierskich: wiaduktów, mostów, przepustów, tuneli i estakad,
- budowę systemu odwodnienia drogi w postaci m.in. rowów, odwodnień liniowych, kanalizacji deszczowej, zbiorników retencyjnych,
- przebudowę infrastruktury technicznej,
- regulację wód,
- przebudowę wału przeciwpowodziowego,
- realizację urządzeń ochrony środowiska: przejścia dla zwierząt, płotki naprowadzające dla zwierząt, ekrany akustyczne, ekrany przeciwoślńieniowe, urządzenia do podczyszczania wód opadowych.

Droga krajowa 75 (DK 75) jest obecnie główną drogą łączącą miasto Nowy Sącz z autostradą A-4 i obsługującą wzmożony ruch samochodów ciężarowych w związku z dynamicznym rozwojem gospodarczym miasta. Poza DK 75 brak jest alternatywy w postaci innych dróg krajowych dla prowadzenia ruchu (zwłaszcza ciężkiego) w kierunku autostrady A-4, a za jej pośrednictwem w kierunku Krakowa i Tarnowa. Zróżnicowany geologicznie i geomorfologicznie teren pogórza wykazuje osuwiskowy charakter i stanowi zagrożenie dla istniejącej drogi i prowadzonego po niej ruchu (np. w rejonie góry Just, gdzie czynne osuwisko powoduje konieczność corocznych napraw drogi). Droga prowadzona jest w ostrych spadkach podłużnych, jest kręta, z łukami o nienormalnych promieniach, co skutkuje słabą widocznością i zagraża bezpieczeństwu jej użytkowników. Ze względu na

¹² w wyroku z 26.11.2019 r., II OSK 12/18, LEX nr 2772163

zainwestowanie otoczenia droga pełni funkcję tranzytową, ale również obsługuje duży ruch lokalny, w tym gospodarczy. Wszystko to sprawia, że droga ta charakteryzuje się dużą wypadkowością. Jak wskazano w raporcie podstawowymi celami realizacji planowanego przedsięwzięcia są: zapewnienie dogodnego połączenia trzeciego co do wielkości miasta województwa małopolskiego, jakim jest Nowy Sącz, z autostradą A-4, które będzie służyć zarówno prowadzeniu tranzytowego ruchu ciężkiego, jak i ruchu lokalnego; dostosowanie drogi do intensywności ruchu (np. w zakresie nośności, pasów ruchu), zapewnienie właściwych standardów technicznych stawianych drodze tej klasy oraz spełnienie wymogów normatywnych (zwłaszcza w zakresie łuków, zjazdów, skrzyżowań); podwyższenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (również w zakresie zagrożeń naturalnych, zwłaszcza osuwiskowych), jego płynności oraz komfortu podróżowania użytkowników drogi, w tym skrócenie średniego czasu przejazdu. Pośrednie cele realizacji przedsięwzięcia będą następujące: polepszenie mobilności lokalnej społeczności poprzez zapewnienie zarówno samej drogi wysokiej rangi i jakości, jak i dogodnych dojazdów i węzłów; polepszenie rozwoju gospodarczego, zarówno poprzez bezpośrednie połączenie Nowego Sącza z autostradą A4, jak i zwiększenie atrakcyjności pod inwestycje terenów przyległych do drogi; podniesienie rangi turystycznej obszaru poprzez lepszy dostęp do obszarów podgórskich, górskich i zbiorników wodnych w dolinie Dunajca, a także możliwość rozwoju ośrodków turystycznych oraz usług z nimi powiązanych; zwiększenie bezpieczeństwa na istniejącej DK5 oraz zmniejszenie jej uciążliwości dla terenów sąsiadujących (w zakresie hałasu, emisji zanieczyszczeń powietrza, wypadków), zwłaszcza mieszkaniowych, w związku z istotnym zmniejszeniem ruchu, a na przebudowywanych odcinkach poprzez radykalne polepszenie jej parametrów. Planowane przedsięwzięcie, jako jedna z nowych inwestycji jest wymienione w Programie Budowy Dróg Krajowych. Będzie wzmacniać osiągnięcie celu głównego tego dokumentu poprzez możliwość realizacji celów szczegółowych (zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów; wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów; wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar). Planowana realizacja DK75 jest także zbieżna z celami Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu, a także została wymieniona w Strategii rozwoju województwa.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie małopolskim, w jego południowo-wschodniej części, i będzie przebiegać przez następujące powiaty i gminy:

- Powiat brzeski, gminy: Brzesko, Gnojnik, Czchów, Iwkowa;
- Powiat nowosądecki, gminy: Łososina Dolna, Chełmiec,
- Powiat Nowy Sącz (miasto na prawach powiatu), gmina: Nowy Sącz.

Parametry drogi będą następujące:

- Kategoria drogi: krajowa (droga krajowa 75),
- Klasa techniczna: GP,
- Kategoria ruchu KR5/KR6,
- Przekrój poprzeczny 2x2,
- Prędkość projektowana 80 km/h (70 km/h, 60 km/h),
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś,
- Szerokość pasa ruchu: 3,5 m.

Klasy dróg projektowanych:

- Droga główna – klasa GP,
- Drogi wojewódzkie – klasa G,

- Drogi powiatowe i gminne – klasy: Z, L, D,
- Dodatkowe jezdnie – klasa D,

Zakładane kategorie ruchu:

- Droga główna – KR5/KR6,
- Drogi wojewódzkie – KR4,
- Drogi powiatowe i gminne – KR3/KR2/KR1.

Inwestycja nie zakłada budowy stacji poboru opłat, punktów poboru opłat oraz obwodów utrzymania, ani miejsc obsługi podróżnych.

W ramach zadania przewiduje się przebudowę lub realizację odcinków dróg, głównie dla potrzeb wjazdów i zjazdów na węzłach/skrzyżowaniach, a także dojazdów do/z terenów sąsiadujących.

Wszystkie skrzyżowania i węzły z jezdnią główną DK75 obsługiwane będą bezkolizyjnie poprzez pasy włączenia/wyłączenia. Nie przewiduje się lokalizowania zjazdów na drodze DK75. Obsługę terenów przyległych do pasa drogowego przewiduje się z wykorzystaniem dróg niższych klas lub dodatkowych jezdni. Oprócz węzłów przedsięwzięcie wymaga realizacji dróg dodatkowych obsługujących tereny przyległe. Drogi będą dostosowane do warunków terenowych, przeszkód i do potrzeb drogowych, w tym w szczególności zapewniono odpowiednią obsługę przyległego terenu oraz funkcjonowania sieci drogowej w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej DK 75. Łączna długość dodatkowych dróg wyniesie ok. 36498,51 m.

Projektowana DK75 na przeważającej długości przebiega niezależnie od istniejącej DK75. Odcinkowo przewidziane jest wykorzystanie istniejącej drogi.

W ramach zadania przewidziano przebudowę/rozbudowę odcinków. Zakłada się, że drogi poddane przebudowie powinny być odtworzone w parametrach nie niższych niż w stanie istniejącym.

W ramach zadania przewidziano realizację wielu obiektów inżynierskich.

W ciągu trasy głównej DK 75 przewiduje się budowę następujących obiektów inżynierskich:

- estakady,
- mosty,
- wiadukty (WD) w ciągu DK75,
- wiadukty (WG) nad DK75,
- wiadukty (PZ) ekologiczne nad DK75,
- przepusty (o $\varnothing \geq 1,2\text{m}$),
- konstrukcje oporowe - w tym: konstrukcje zabezpieczające nasypy (KOn), konstrukcje zabezpieczających wykopy (KOW).

Dla dróg lokalnych i dodatkowych dróg obsługujących przyległy teren, które biegną obok DK 75 przewiduje się budowę mostów, przepustów (o $\varnothing \geq 1,2\text{m}$).

Część z projektowanych obiektów inżynierskich będzie pełniła funkcje ekologiczne, przejść dla zwierząt.

Na całym odcinku przebiegu drogi przewidziano budowę systemu odwodnienia drogowego.

W ramach zadania zaplanowano realizację urządzeń ochrony środowiska, takie jak m.in.:

- płotki naprowadzające dla zwierząt,
- ekrany akustyczne,
- przeciwoślśnieniowe (przewiduje się je na przejściach dla zwierząt prowadzonych nad trasą główną),
- przejścia dla zwierząt górą (duże),

- przejścia dla zwierząt dołem (małe średnie, duże, dla płazów),
- urządzenia do podczyszczania wód opadowych, np. osadniki i separatory zlokalizowane przed odpływami do odbiornika.

W projekcie przewidziano również zastosowanie następujących elementów infrastruktury technicznej: bariery energochłonne, osłony przeciwoślńieniowe, osłony przeciwwietrzne.

Wystąpi również konieczność uwzględnienia w pasie drogowym infrastruktury technicznej: linie elektroenergetyczne wysokiego, średniego i niskiego napięcia, linie telekomunikacyjne, przewody kanalizacji sanitarnej, sieć gazowa i wodociągowa, urządzenia melioracji wodnych, ciągi transportowe, kanały technologiczne. Konieczna będzie przebudowa niektórych odcinków infrastruktury, z którą inwestycja będzie kolidować.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z licznymi działaniami obejmującymi rozbiórkę, wymianę, remont lub przebudowę istniejących obiektów inżynierskich. Zidentyfikowano łącznie kilkadziesiąt obiektów do rozbiórki (mosty, przepusty, konstrukcje oporowe). Zakres stosownych prac na obiekcie inżynierskim będzie uzależniony od szeregu czynników, zwłaszcza stanu technicznego, konieczności dostosowania do wymogów planowanej drogi. Wytyczenie przebiegu nowej drogi wiąże się ponadto z kolizjami z istniejącymi drogami. W miejscach takich kolizji konieczne będą na pewnych odcinkach rozbiórki jezdni i jej podbudowy, a także pozostałych elementów wyposażenia takiej drogi (elementy systemu odwodnienia, krawężniki, oznakowanie).

Zasadniczą częścią prac rozbiórkowych będą ponadto wyburzenia obiektów budowlanych. Obejmą one przede wszystkim budynki mieszkaniowe, ale również zabudowę gospodarczą przy budynkach mieszkalnych, budynki przemysłowe czy usługowe. Do celów rozbiórkowych mogą być wykorzystywane różne urządzenia i pojazdy: frezarka do asfaltu, ładowarka, koparka, młot hydrauliczny, samochody ciężarowe do transportu elementów rozbiórkowych i inne.

W granicach przebiegu planowanej drogi oraz w obrębie proponowanych linii rozgraniczających wykonana została identyfikacja budynków, w celu wskazania jakie i jaka ich liczba, będzie wymagać rozbiórki/wyburzenia.

W ramach zadania podmiot planujący realizację przedsięwzięcia przewidział wyburzenie 223 budynków mieszkalnych, 170 gospodarczych, 76 usługowych oraz 4 zabytkowych.

Poza wskazanymi wyburzeniami budynków mieszkalnymi i gospodarczymi, rozbiórce lub przebudowie ulegną obiekty inżynierskie kolidujące z projektowaną drogą, które przechodzą w śladzie istniejącej DK75 oraz jej bezpośrednim otoczeniu. Rozbiórce będzie podlegał: obiekt mostowy - potok Michałczowski w km istniejącym DK75 48,11; konstrukcja oporowa wzdłuż DK75 w km istniejącym DK75 58,36. Natomiast częściowej rozbiórce i rozbudowie będzie podlegać obiekt mostowy rz. Łubianka w km istniejącym DK75 64,26. W ramach zadania przewiduje się likwidację 6 i rozbudowę 18 przepustów $\varnothing < 1,5$ m.

Prace przygotowawcze obejmą zajęcie terenu, wyznaczenie oraz organizację zaplecza budowy (w tym zaplecza socjalnego i administracyjnego) i bazy materiałowo-sprzętowej, organizację placu budowy. Niezbędne będzie zorganizowanie dojazdów tymczasowych, a także organizacja i wyznaczenie dróg zastępczych dla ruchu drogowego.

Dodatkowe działania obejmą oznakowanie, ustawienie sygnalizacji świetlnej, zabezpieczanie drzew przed uszkodzeniem itp. W ramach prac wstępnych realizowane będzie usuwanie drzew i krzewów, a także zdejmowanie humusowej warstwy gleby.

Organizacja zaplecza budowy wymaga szeregu rozwiązań, w szczególności: utwardzenia terenu (np. płytami betonowymi), ustawienia kontenerów o charakterze socjalnym,

biurowym dla pracowników, zapewnienia zasilania w energię elektryczną. Prace takie odbywają się z wykorzystaniem głównie ciężkich urządzeń mechanicznych, jak: ładowarka, spycharka, koparka, samochody ciężarowe do transportu materiałów i elementów wyposażenia zaplecza budowy, pojazdów do wywózki wykarczowanej zieleni. W pewnym stopniu mogą być również wykorzystywane urządzenia ręczne. Roboty ziemne będą wykonywane w związku z szeregiem prac. Obejmą one realizację wykopów i nasypów pod drogę, przemieszczanie mas ziemnych, kształtowanie korpusu drogi wraz z infrastrukturą odwadniającą (np. koryta rowów odwadniających), kształtowanie skarp terenowych i koryt cieków które droga będzie przecinać, budowę i przebudowę podziemnego uzbrojenia terenu. Etap ten będzie związany z trwałym zajęciem terenu na trasie projektowanej drogi. Prace ziemne wiązać się będą również z czasowym magazynowaniem mas ziemnych powstałych z wykopów.

Roboty budowlane obejmą wykonanie konstrukcji drogi i jej nawierzchni (również dróg dodatkowych i skrzyżowań), a ponadto budowę obiektów inżynierskich (mosty, przepusty, konstrukcje oporowe, wiadukty, estakady, inne), realizację systemów odwodnienia (rowy przydrożne, kanalizacja, systemy oczyszczania, realizacja zbiorników retencyjnych), przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z zakresem budowy. W zakres prac budowlanych wejdzie ponadto wykonanie urządzeń ochrony środowiska. Etap robót budowlanych obejmuje montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, sygnalizacji ostrzegawczych i/lub sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniach, instalowanie elementów infrastruktury technicznej oraz niektórych elementów ochrony środowiska, takich jak: bariery energochłonne, ogrodzenia i inne urządzenia zabezpieczające przed wkroczeniem zwierząt na drogę, osłony przeciwośluniowe, osłony przeciwwietrzne.

Końcowy etap prac budowlanych obejmuje: likwidację zaplecza budowy i miejsc magazynowania materiałów, uporządkowanie terenu, wraz z usunięciem pozostałych odpadów i mas ziemnych, humusowanie terenów nieutwardzonych i wysiew mieszanki traw w pasie dzielącym jezdnię i na poboczach, oznakowanie drogi (poziomie i pionowe).

Zapotrzebowanie na energię i surowce:

Zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały i paliwa wystąpi przede wszystkim na etapie realizacji przedsięwzięcia. Określenie ilości poszczególnych zasobów i materiałów nie jest możliwe na obecnym etapie projektowania przedsięwzięcia i możliwe będzie po opracowaniu projektu budowlanego, natomiast szczegółowe ilości będzie można podać w oparciu o projekt wykonawczy. Dla potrzeb budowlanych (np. wykonywanie mieszank, zraszanie wykonywanych nawierzchni, zraszanie betonu, potrzeby pracowników itp.) niezbędne będzie wykorzystywanie wody. Woda będzie dostarczana beczkowozami lub z sieci wodociągowej (za zgodą zarządcy). Przybliżone zużycie wody przewiduje się na ok. 2,5 – 5,0 m³/dobę. Zapotrzebowanie dla celów technologicznych budowy związane będzie głównie z wytwarzaniem mas i mieszank betonowych dla potrzeb budowy korpusu drogi np. warstwy podbudowy zasadniczej i warstwy wiążącej z betonu asfaltowego, ale też obiektów mostowych, elementów z betonu formowanego do stabilizacji stoków, zorganizowanego odpływu wód opadowych itp. Beton towarowy i formowane elementy betonowe będą powstawały poza placem budowy w zakładach wytwarzających. Tam, gdzie wymogi technologiczne pozwolą, w celu oszczędnego gospodarowania surowcami, w szczególności wodą, zamiast betonu mogą być wykorzystane materiały zastępcze z zastosowanych procesów odzysku odpadów. Największe zapotrzebowanie na wodę dla celów technologicznych wystąpi przy budowie korpusu drogi. Funkcjonowanie drogi po jej

przebudowie/budowie nie wiąże się z zapotrzebowaniem na wodę. Okres budowy wiąże się z wykorzystywaniem wielu maszyn ciężkich na różnych odcinkach realizowanej drogi, które to maszyny (np. pojazdy transportowe, koparki) będą spalać duże ilości oleju napędowego. Wielkość zużywanego paliwa jest uzależniona od szeregu czynników, zwłaszcza ilości maszyn i pojazdów, rodzaju wykonywanej przez nie pracy, czasu pracy. Łącznie szacowane dobowe zużycie paliwa ok. 3000 litrów. Konieczne będzie wykorzystanie również kruszywa (np. piasek, tłuczeń) oraz mieszanek bitumicznych (beton asfaltowy) niezbędnych do wykonania konstrukcji drogi, w tym nawierzchni. Dodatkowo wykorzystywane będą gotowe elementy z mieszanek betonowych (prefabrykaty). Takie elementy przewiduje się np. wykorzystać do wykonania żelbetowych konstrukcji przepustów, prefabrykatów przęsłowych mostów, niektórych konstrukcji oporowych. Infrastruktura towarzysząca, stanowiąca sygnalizację świetlną, oznakowanie, oświetlenie, urządzenia ochrony środowiska (ekrany akustyczne), ekrany przeciwoślńieniowe itd. będą wymagały użycia różnych materiałów, zwłaszcza: stali, betonu, tworzyw sztucznych, okablowania (przewody) wykonanego z tworzyw sztucznych i metali nieżelaznych. Przedsięwzięcie wymaga również wykorzystywania gotowych elementów wykonanych z tworzyw sztucznych. Mogą one być wykorzystane do realizacji np. przepustów, a także kanałów technologicznych. Szacowane zapotrzebowanie na materiały budowlane: kruszywa - 2124900 m³, mieszanka bitumiczna – 198300 m³. Okres realizacji przedsięwzięcia wiąże się z zapotrzebowaniem na energię elektryczną. Będzie ona niezbędna do oświetlenia zaplecza budowy, miejsc prowadzonych prac, zasilania niektórych urządzeń. Wykorzystywane będą agregaty prądotwórcze (agregaty mobilne), a w przypadku zaplecza budowy przewiduje się również zasilanie z sieci energetycznej (po wcześniejszym uzyskaniu stosowanej zgody zarządcy sieci – zakładu energetycznego). Szacunkowe zużycie energii elektrycznej na zapleczu budowy wyniesie ok. 3 MWh/miesiąc. Zapotrzebowanie każdego miejsca prowadzonych prac może być odmienne w zależności od ilości maszyn i sprzętu, których używać będą ekipy budowlane. Przeciętne zasilanie miejsca budowy z własnego zespołu prądotwórczego (agregatu) może wynieść ok. 50 – 100kW. W okresie eksploatacji przedsięwzięcia występować będzie zapotrzebowanie na energię elektryczną do zasilania elementów wyposażenia drogi, tj. sygnalizacji świetlnej oraz oświetlenia terenu na skrzyżowaniach i węzłach drogowych.

W okresie eksploatacji drogi będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania, w tym zimowego, drogi. Rodzaje stosowanych środków mogą być różne, a ich zużycie będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi. Ponadto, na potrzeby ewentualnych remontów (np. nawierzchni), zajdzie potrzeba zużycia materiałów. Ich rodzaj będzie uzależniony od elementu/urządzenia podlegającego remontowi. Generalnie będą to materiały takie same, jakie wykorzystano w okresie prac budowlanych. Ich ilość będzie zależna od zakresu niezbędnych remontów i technologii ich realizacji.

Założyć należy, iż realizacja inwestycji powodowała będzie konieczność przygotowania zapleczy budowy, gdzie parkowany będzie (przynajmniej częściowo) wykorzystywany na budowie sprzęt ciężki. W miejscach takich wykonawcy robót budowlanych magazynować będą także paliwa, oraz wszelkiego rodzaju substancje wykorzystywane na etapie prowadzenia prac budowlanych.

Opis otoczenia przebiegu przedsięwzięcia:

Na początkowym odcinku droga przebiega doliną Uszwicy, gdzie na trasie drogi i w otoczeniu występują tereny rolne, tj. łąki, grunty orne. Wzdłuż koryta rzeki ciągnie się zwarty pas zadrzewień. Po prawej stronie w sąsiedztwie przebiega droga (ul. Sądecka), za którą

występuje luźna zabudowa wiejska Nowej Wsi i Poręby Spytkowskiej. Po stronie lewej, w pobliżu inwestycji przebiega istniejąca DK75. Na wysokości wsi Południowy Dwór (km 2+000) droga nadal biegnie gruntami ornymi doliny Uszwicy, omijając od zachodu duży obszar leśny (Okocimski Las). Za przebiegającą po stronie prawej drogą występuje zabudowa wiejska (mieszkaniowa jednorodzinna i gospodarcza). Do km 3+800 w otoczeniu dominują grunty orne oraz użytki zielone, tj. łąki dolinne. Zabudowę stanowią nieliczne posesje mieszkalne (jednorodzinne) położone w większej odległości od terenu inwestycji. Na zachód od Uszewa droga przebiega wzgórzami, gdzie występuje mozaika gruntów orných oraz łąk. Od km 5+900 inwestycja zbliża się do zabudowy Uszewa, Wojtówki i Gnojnika, po przecięciu doliny Uszwicy również zabudowy Zawady Uszewskiej. Na tym odcinku tereny zagospodarowane są głównie jako łąki, w mniejszym stopniu grunty orne. Tereny zabudowane występują po obu stronach drogi, w różnej od niej odległości i w różnym stopniu zagęszczenia. Oprócz posesji mieszkalnych jednorodzinnych znajdują się tu również: teren produkcyjny, cmentarz, kościół. Od km 8+900 tereny stanowią mozaikę terenów rolnych (orných), łąk, lasów oraz luźno rozmieszczonej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (wieś Lewniowa, Gnojnik, Tymowa). W rejonie Tymowej (km 13+850), której zabudowa rozmieszczona jest w dolinie Tymówki, oprócz typowej zabudowy wiejskiej, w dolinie wzrasta udział terenów łąkowych. Na południe od Tymowej w rejonie inwestycji dominują grunty orne i łąki. W różnej odległości od drogi znajduje się zabudowa jednorodzinna Zeliny. Od rejonu km 16+300 krajobraz związany jest przede wszystkim z dużymi terenami leśnymi, z niewielkim udziałem śródleśnej zabudowy wiejskiej Zalesia. Od km 19+250 występuje mozaika łąk oraz różnej wielkości terenów leśnych. Luźna zabudowa jednorodzinna i gospodarcza Iwkowej występuje w większej odległości po prawej stronie inwestycji. Na dalszym odcinku droga przebiega terenami stanowiącymi mozaikę lasów, zadrzewień i łąk na stoku wzgórza, a następnie, od km 20+800, ponownie w krajobrazie występują głównie tereny leśne. Zabudowa jednorodzinna na tym odcinku znajduje się w oddaleniu (100 m i więcej) od planowanej drogi, po stronie prawej (Wytrzyszczka). Od km 22+450 po lewej stronie, w różnej odległości od inwestycji, występuje luźna zabudowa jednorodzinna i gospodarcza wsi Równice. Od km 23+300 droga biegnie między Jeziołem Czchowskim a zalesionym stokiem wzgórza. Od km 23+850 teren inwestycji stanowi strefę cofki zbiornika wodnego oraz dolinę Łososiny. Obszar doliny pokrywają zarośla i zakrzewienia oraz różnej wielkości powierzchnie leśne, w małym stopniu tereny rolne. W sąsiedztwie, po stronie prawej, ciągnie się istniejąca droga DK75, za którą, występuje luźno rozmieszczona zabudowa miejscowości Cisowiec. Są to posesje mieszkalne jednorodzinne z zabudową zagrodową, a także szkoła. Ciągące się po stronie prawej stoki wzgórz są zalesione. Od miejsca, gdzie droga przetnie koryto Łososiny, tj. km 26+450, droga będzie przebiegać doliną i w otoczeniu użytkowanych terenów dolinnych. Są to grunty orne oraz łąki, a także rozmieszczona w różnej odległości od inwestycji zabudowa wiejska jednorodzinna wsi Witowice Górne i Równia. W najniższym, zalewowym tarasie doliny, teren jest pokryty zielenią łągową. Na odcinku km 29+500 – 30+400, po lewej stronie ciągnie się zabudowa Łososiny Dolnej (Jakubowice). Są to tereny zwartej, zróżnicowanej zabudowy: handlowa, usługowa, produkcyjna, cmentarz, kościół, stacja paliw. Z kolei po prawej stronie ciągnie się powierzchnia trawiasta Lotniska Aeroklubu Podhalańskiego. Dalej rozciągają się tereny rolne (grunty orne), a od km 31+250 tereny zabudowane mieszkaniowe, a także produkcyjne (tartak) i zalesione wzgórze w rejonie wsi Nowiny. W km 31+950 – 32+400 inwestycja przebiega ponownie doliną Łososiny, w której dominują łąki, a w mniejszym stopniu występują grunty orne. Strefa dna doliny jest zadrzewiona. Na dalszym odcinku występują tereny leśne, a od km 32+850 mozaika terenów rolných, łąkowych,

leśnych i zadrzewionych, z luźno rozmieszczoną zabudową jednorodzinną i gospodarczą Łyczanki, Świdnika i Tęgoborza. W Tęgoborzu, tj. od km 36+800, udział zabudowy wzrasta, a na stokach wzgórz łąki i pola ustępują sadom. Oprócz terenów mieszkaniowych występują również tereny magazynowe i usługowe. Na przecięciu z doliną Dunajca, tj. w km 39+250 – 40+900, obszar dolinny to teren zieleni, prawie całkowicie zakrzewiony. Na dalszym odcinku inwestycja biegnie skrajem doliny Dunajca, gdzie po stronie lewej rozciąga się duży teren leśny pokrywający wzniesienie, a po stronie prawej szerokie koryto rzeki (ok. 100 m) oraz łąki i zakrzewienia dolinne. W rejonie km 42+100 po stronie lewej znajduje się teren górniczy (eksploatacja złoża Dąbrowa). Od km 43+100 po lewej stronie zaczynają dominować tereny przemysłowe i usługowe, czy oczyszczalnia ścieków, obiekty handlowe, usługowe i inne zakłady w Nowym Sączu. Od km 45+150 w dolinie występuje mozaika terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (po stronie lewej) oraz łąk. Po stronie prawej ciągnie się zakrzewiona i zadrzewiona strefa korytowa Dunajca wraz z rzeką. Na końcowym odcinku, tj. od 46+000, teren jest w przewadze zadrzewiony i zakrzewiony, a w dolinie Łubinki pokryty łąkami. Na tym odcinku występuje również zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zwłaszcza w rejonie Góry Zabełeckiej oraz dzielnicy Przetakówka. Na odcinku od km 46+800 do końca inwestycji, przebiega fragment północnej obwodnicy Nowego Sącza.

Warunki terenowe, wodne, rzeźba terenu, gleby, powierzchnia ziemi:

Planowane przedsięwzięcie będzie przebiegać przez trzy makroregiony fizycznogeograficzne, a w ich obrębie przez cztery mezoregiony wchodzące w ich skład: Pogórze Zachodniobeskidzkie: mezoregion Pogórze Wiśnickie; Pogórze Środkowobeskidzkie: mezoregion: Pogórze Rożnowskie; Beskidy Zachodnie: Kotlina Sądecka. Obszar odznacza się dużą zmiennością geomorfologiczną, a najpowszechniejszymi na trasie przedsięwzięcia są: formy pochodzenia denudacyjnego: stoki grzbietów i zbocza dolin, fragmenty powierzchni zrównań, grzbiety lub garby zaokrąglone, osuwiska w obrębie stoków); formy pochodzenia rzeczno-akumulacyjne nadzalewowe, tarasy akumulacyjne zalewowe i kamieńce rzeczne, dna mniejszych dolin, koryta rzek i potoków, krawędzie tarasów i podcięć erozyjnych); formy pochodzenia rzeczno-denudacyjnego: różne postacie małych, zwykle wąskich dolin rozcinających grzbiety - wciosowych i płaskodennych oraz wąwozy). Analiza przebiegu planowanego przedsięwzięcia przez obszar pogórza, wskazuje na bardzo duże zróżnicowanie ukształtowania terenu, przebieg drogi formami rzeźby o odmiennej genezie, o bardzo zmiennym nachyleniu i o dużych deniwelacjach. Obszar na całej trasie przedsięwzięcia cechuje również duże nagromadzenie miejsc zagrożonych występowaniem ruchów masowych (osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami).

W rejonie przedsięwzięcia zidentyfikowano złoża geologiczne. Planowane zadania będą, jak wynika z dokumentacji realizowane poza złożem i obszarem górniczym. Brak realizacji jakichkolwiek prac budowlanych w zasięgu obszaru górniczego wyeliminuje całkowicie potencjalne zagrożenie dla zasobów złoża oraz dla obszaru, w granicach którego prowadzona jest działalność górnicza.

Realizacja inwestycji drogowej wiąże się z licznymi zagrożeniami dla powierzchni ziemi. Prace budowlane, zwłaszcza ziemne, spowodują wystąpienie bezpośredniego oddziaływania na powierzchnię ziemi, a tym samym współtworzące ją komponenty środowiska. Zajmowanie terenu dla potrzeb budowlanych, zwłaszcza pasa drogowego, wiąże się przede wszystkim z bezpośrednim przekształcaniem powierzchni ziemi. Zakładając, że prace budowlane w różnym zakresie mogą być realizowane w obrębie pasa terenu objętego liniami

zajętości, zasięg oddziaływania będzie pod względem przestrzennym (obszarowym) miejscowy do lokalnego. Czas prowadzenia prac budowlanych będzie okresowy, jednakże skutki bezpośredniego wpływu na powierzchnię ziemi będą trwałe w sytuacji przeznaczenia terenu pod drogę i obiekty współtowarzyszące. W niektórych przypadkach jednak zagrożenie może być jedynie okresowe. Dotyczy to miejsc, które będą wykorzystywane na etapie budowlanym i nie zostaną trwale włączone do pasa drogowego, np. miejsca przejazdów ciężkiego sprzętu, zaplecza budowlane. Powodują one zmianę wierzchniej warstwy poprzez jej kompaktowanie lub ograniczenie procesów biologicznych. Planowane przedsięwzięcie będzie w przewadze realizowane na terenach występowania gleb naturalnych, zarówno użytkowanych rolniczo, jak i stanowiących siedliska leśne. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z dużym, trwałym zajęciem powierzchni ziemi, w tym wyłączeniem gleb z ich obecnego użytkowania. Planowana droga przebiega terenem zróżnicowanym pod względem typów gleb. Obszarowo w rejonie inwestycji dominują gleby brunatne podtyp: wylugowana i kwaśna, mady rzeczne, w mniejszym stopniu również gleby bielcowe. Udział gleb najwyższych klas bonitacyjnych (analizowano klasy I, II, III i IVa) jest w przebiegu planowanego przedsięwzięcia relatywnie duży, niezależnie od wariantu. Gleby takich klas rozmieszczone są w różnym stopniu na całym przebiegu. Na przebiegu wariantów przedsięwzięcia występują następujące typy gleb: mady - w zależności od wariantu zajmują od 24 do 34% wszystkich gleb; gleby brunatne wylugowane i kwaśne - w zależności od wariantu zajmują 24,4 – 35,4% gleb, a w przypadku wariantu F jest to prawie 50%; gleby brunatne właściwe i deluwialne – zajmują ok. 2,5 – 4,2% gleb, w zależności od wariantu; gleby bielcowe - w zależności od wariantu stanowią 17,3 – 22,1% wszystkich gleb; czarnoziemy (zdegradowane) jeden płat czarnoziemów w gminie Iwkowa; gleby glejowe (w tym aluwialne glejowe i glejowe deluwialne) – udział tych gleb to 0,5 – 1,8% wszystkich gleb. Na trasie żadnego z wariantów nie stwierdzono występowania gleb pochodzenia organicznego. W stosunku do tych typów gleb należy oczekiwać największych strat powierzchniowych. Z uwagi na bardzo zmienne ukształtowanie terenu podgórskiego i górskiego oraz zróżnicowaną budowę geologiczną, przewidywane są szeroko zakrojone przekształcenia. Na terenach płaskich jak doliny rzeczne, a także o małym stopniu nachylenia, przekształcenia ziemi nie będą duże i będą prawdopodobnie ograniczone jedynie do zdarcia wierzchniej warstwy gleby. Większych przekształceń należy spodziewać się na odcinkach przebiegu przedsięwzięcia terenami silnie nachylonymi i o wysokich krawędziach, gdzie zmiany głębokościowe będą znacznie większe. Konieczne będzie rozcinanie stoków wzgórz i zboczy dolin, nierzadko na głębokość kilku lub kilkunastu metrów, w celu złagodzenia przebiegu korpusu drogi i wyprofilowania skarp. Teren będzie ulegać bezpośrednim, trwałym przekształceniom. Oddziaływanie będzie potęgowane tym, iż inwestycja przebiega terenem o zmiennym ukształtowaniu rzeźby terenu i dużych deniwelacjach. Największych negatywnych skutków oczekuje się w miejscach przebiegu planowanej drogi i powiązanych z nią rozwiązań, jak węzły drogowe czy drogi dojazdowe itp. Na tych terenach gleby zostaną całkowicie usunięte i zajęte przez powierzchnie utwardzone lub nasypowe. W wielu przypadkach oprócz wierzchniej warstwy gleby (A) zostaną również naruszone głębsze poziomy gleby (z reguły głębiej niż 1,0 – 1,5 m p.p.t.). Mniejszych bezpośrednich skutki na gleby przewiduje się na terenach pozostałych w granicach linii zajętości, tj. na których mogą być realizowane inne prace związane z planowanym przedsięwzięciem, zwłaszcza lokalizacja zapleczy budowy, przejazdu sprzętu budowlanego, kształtowanie terenów zielonych itp. W tych przypadkach może dochodzić do miejscowej utraty gleb lub też do pewnych przekształceń profilu glebowego, zwykle wierzchniej

(humusowej) jego części (np. kompaktacja gruntu, przerwanie procesów biologicznych w wyniku ułożenia czasowej nawierzchni betonowej). Będą to również w wielu przypadkach oddziaływania okresowe, tj. nie będą związane z przekształcaniem gleb ale np. z ich zajęciem na czas budowy, po czym nastąpi przywrócenie pierwotnej funkcji (np. rolniczej, łąkowej). Powierzchnia gleb chronionych zagrożona zniszczeniem lub przekształceniem wyniesie ok. 207,2 ha. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia pas drogowy wzdłuż jezdni będzie wykorzystywany jako obszar zieleni przydrożnej (głównie trawiasty). Dotyczy to skarp nasypu drogowego, rowów trawiastych oraz terenów pasa drogowego poza nasypem drogowym. Dla ukształtowania optymalnych dla rozwoju szaty roślinnej warunków siedliskowych konieczne będzie humusowanie wierzchniej warstwy. W celu ograniczenia wpływu na powierzchnię ziemi, grunt z wykopów powinien być gromadzony w wyznaczonym miejscu, z rozdziałem na ziemię urodzajną (humus) i pozostałą. Grunt należy w miarę możliwości wykorzystać na miejscu, zwłaszcza warstwa próchnicza gleby powinna być ponownie zagospodarowana i wykorzystana (np. do kształtowania terenów zielonych pasa drogowego). Ruch pojazdów po drodze będzie powodował emisję do powietrza w postaci pyłów oraz spalin (tlenek węgla, tlenki azotu, dwutlenek siarki, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, benzen, metale ciężkie). Zanieczyszczenia te następnie mogą opadać na terenach sąsiadujących z drogą i kumulować się w glebach. Wielkość oraz rozkład przestrzenny zanieczyszczeń wynika z natężenia ruchu, warunków wietrznych, wilgotności powietrza, rodzaju i wielkości opadów atmosferycznych, rodzaju pojazdów i ich stanu technicznego, występowania przeszkód np. ekranów akustycznych, które ograniczają rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń. Również właściwości gleb, tj. ich pojemność sorpcyjna, są ważnym czynnikiem decydującym o możliwym zanieczyszczeniu gleb. Dodatkowym źródłem możliwego zanieczyszczenia gleb jest spływ zanieczyszczeń z jezdni. Ruch drogowy oraz utrzymanie drogi, tj. zwalczanie śliskości jezdni w okresach zimowych poprzez stosowanie środków utrzymania dróg, stanowią źródło zanieczyszczeń. Podstawowa ochrona powierzchni ziemi i gleb na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia dotyczy obniżania możliwego zanieczyszczenia. Spływ zanieczyszczeń z jezdni jest generalnie regulowany przez system odwodnienia drogi, który na różnych odcinkach będzie odmienny. Mogą to być np. również rowy trawiaste. Powoduje to, że zanieczyszczenia pochodzące z jezdni są przechwytywane przez system odwodnienia, a w konsekwencji możliwość zanieczyszczenia z tego tytułu gleb jest ograniczona do bezpośredniego sąsiedztwa drogi (grunty i gleby antropogeniczne) i nie powinna obejmować gruntów znajdujących się poza pasem drogowym. Mimo możliwego zanieczyszczenia gleb, nie przewiduje, aby występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych w odniesieniu do przewidywanych zanieczyszczeń. W sentencji decyzji wprowadzono obowiązki obejmujące zasady postępowania z poszczególnymi warstwami gleby podczas budowy, oraz w celu ich właściwego wykorzystania przy kształtowaniu skarp, nasypów oraz rekultywacji terenu. Uwzględniono również konieczność minimalizacji zajęcia terenu pod szlaki transportowe. Do wyznaczenia dróg dojazdowych do terenu budowy w maksymalnym stopniu należy wykorzystać istniejącą infrastrukturę drogową, miejsca wykorzystywane na etapie budowy jedynie okresowo należy po zakończeniu prac uporządkować (w tym usunąć odpady) i w miarę możliwości przywrócić do stanu wyjściowego w celu umożliwienia pełnienia funkcji sprzed budowy. W ramach innych działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na powierzchnię ziemi przewiduje się: stosować sprawny technicznie sprzęt, dbać o jego należyte użytkowanie i konserwację celem wyeliminowania potencjalnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego,

wyznaczyć odpowiednie miejsca zapleczy budowlanych, miejsc postoju, tankowania (zabezpieczone przed wyciekami), wyposażenie terenu budowy w sorbenty.

Tereny zagrożone ruchami masowymi oraz tereny na których takie ruchy występują:

Na trasie planowanego przebiegu drogi krajowej, w każdym z wariantów, występuje wiele miejsc występowania osuwisk o różnym stopniu aktywności, a także terenów zagrożonych występowaniem osuwisk. Stwarza to zagrożenie obsuwania się mas gruntu w trakcie prowadzenia prac budowlanych, a także już w okresie funkcjonowania drogi. Stopień zagrożenia ruchami masowymi uzależniony jest od wielu czynników, w tym m.in.: genezy formy terenu, stopnia nachylenia terenu i wysokości względnych, powierzchniowej budowy geologicznej, pokrycia szatą roślinną, sposobu użytkowania. Strome stoki grzbietów i garbów, a także strome zbocza i krawędzie dolin, stwarzają duże zagrożenie ruchami masowymi. Jak wskazuje raport badania przeprowadzone na potrzeby Studium geologiczno-inżynierskiego wykazały, że na danym obszarze jest więcej osuwisk na stokach południowych i południowo-wschodnich. Większość osuwisk wykształcona jest w formacjach ze znacznym udziałem łupków ilastych, łupków pstrych, wyraźnie zauważalne jest zwiększenie liczby osuwisk w strefach tektonicznych. Większość osuwisk to osuwiska okresowo aktywne lub nieaktywne. Występują również osuwiska nowe z wyraźną świeżą strefą odkucia. Przeważająca ilość osuwisk znajduje się poza obszarami leśnymi, zazwyczaj zajmują nieużytki. Stwierdzono występowanie już zaistniałych szkód infrastruktury komunikacyjnej i zabudowy wynikające z dynamiki procesów ruchów masowych. Teren inwestycji jest bardzo zróżnicowany geomorfologicznie, co będzie wymagać różnej skali przekształceń ukształtowania terenu na różnych odcinkach, które będą związane zarówno z bezpośrednią ingerencją w naturalne formy rzeźby terenu, jak i z powstaniem nowych form antropogenicznych w postaci nasypów drogowych. Podstawowe negatywne zmiany w ukształtowaniu terenu na trasie planowanego przedsięwzięcia, będą obejmować np.: rozcinanie stromych stoków wzgórz i zboczy dolin, powstanie wysokich skarp, kształtowanie wysokich nasypów drogowych w obrębie dolin rzecznych, odcinkowe zmiany w przebiegu koryt cieków, przekształcanie linii brzegowych, przecinanie małych form denudacyjnych w postaci wąskich dolin (np. doliny wciosowe, często suche), rozcinanie lub przebieg w bezpośrednim sąsiedztwie terenów związanych z występowaniem ruchów masowych, co może powodować zintensyfikowanie takich zjawisk lub uruchomić ruchy masowe w miejscach, gdzie one obecnie nie występują lub ich intensywność jest niewielka.

Wspomnieć należy, że wpływ przedsięwzięcia może się objawiać nie tylko planowaną zmianą ukształtowania terenu, w szczególności stoków, ale także niekorzystnym wpływem drgań, skutkujących ryzykiem uaktywnienia/zintensyfikowania zjawiska ruchów masowych ziemi. W ramach przeprowadzanych analiz uwzględniono ilość osuwisk na przebiegu wariantu, długość przecięcia oraz powierzchnię kolizji. Zestawienie liczby osuwisk na przebiegu wariantu: osuwiska stale aktywne – 2 przecinanych, 18 w sąsiedztwie; osuwiska okresowo aktywne – 7 przecinanych, 52 w sąsiedztwie; osuwiska nieaktywne – 4 przecinane, 30 w sąsiedztwie; tereny zagrożone osuwiskami – 10 przecinane, 15 w sąsiedztwie. W ramach liczby osuwisk uwzględniono te które faktycznie będą objęte pracami budowlanymi oraz te, które mogą jedynie potencjalnie być zagrożone takimi pracami, gdyż znajdują się poza przebiegiem nasypu drogowego oraz obiektów towarzyszących (drogi dojazdowe, węzły i inne), ale które objęte są liniami zajętości inwestycji. Zestawienie liczby osuwisk w zasięgu oddziaływania: osuwiska stale aktywne – 5 zagrożone, 4 potencjalnie zagrożone; osuwiska okresowo aktywne – 16 zagrożone, 5 potencjalnie zagrożone; osuwiska nieaktywne – 15

zagrożone, 4 potencjalnie zagrożone; tereny zagrożone osuwiskami – 16 zagrożone, 1 potencjalnie zagrożone. Długość przecięcia osuwiska lub terenu z drogą: osuwiska stale aktywne – 79 m, osuwiska okresowo aktywne – 586 m, osuwiska nieaktywne – 269, tereny zagrożone osuwiskami – 5263 m. Powierzchnia osuwisk w ww. obszarze: stale aktywne i okresowo aktywne – 9,5 ha, nieaktywne i tereny zagrożone osuwiskami – 66,2 ha. Jak wynika z kolei z uzupełnienia do raportu w przebiegu wariantu C występuje 26 osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami, w stosunku do których w ramach przeprowadzonej analizy, występuje duże ryzyko katastrofy naturalnej. Ich rozmieszczenie obejmuje następujące rejony przedsięwzięcia: Poręba Spytkowska, Uszew, Lewniowa, Tymowa, Równice, Witowice Dolne, Łososina Dolna, Łyczanka. Miejsca nagromadzenia terenów dużego ryzyka katastrofy naturalnej na krótkim odcinku planowanej drogi krajowej są następujące: początkowy odcinek drogi – rejon Poręby Spytkowskiej, Tymowa, rejon Witowic Dolnych.

Stopień kolizji inwestycji z terenami osuwiskowymi będzie zróżnicowany. Niezależnie od stopnia kolizji, w przypadku każdego osuwiska niezbędne będzie uwzględnienie podczas prac projektowych rozwiązań łagodzących, które ograniczą lub wyeliminują potencjalną możliwość zachodzenia ruchów masowych na trasie przedsięwzięcia. Rozwiązania zapewniające stateczność osuwisk winny być dostosowane do ich charakteru oraz rodzaju kolizji przedsięwzięcia z takim terenem. W ramach aktualnie przeprowadzonej analizy w raporcie przedstawiono listę możliwych do zastosowania rozwiązań:

- odpowiednie profilowanie skarp nasypu drogowego (również zjazdów, dróg dojazdowych i innych miejsc w których teren będzie rozcinany) oraz jego zadarnienie,
- odpowiednie profilowanie skarp ścian skalnych, stoków i krawędzi terenowych zagrożonych osuwiskami, znajdującymi się przy drodze,
- stosowanie obudowy tymczasowej i ochrony przed obsuwaniem się gruntu podczas realizacji wykopów,
- stosowanie odpowiednich rozwiązań zabezpieczających przed powstawaniem osuwisk i innych ruchów masowych w okresie funkcjonowania drogi - konstrukcje oporowe: siatki, mury oporowe, kotwy, drenaż wgłębny itp.),
- zastosowanie odpowiedniej konstrukcji nasypów drogowych (wzmocnienie podłoża, zabezpieczenie przed poślizgami),
- tarasowanie skarp i zboczy,
- stosowanie drenaży, geowłóknin, wypełnień gruntem gruboziarnistym,
- stosowanie znaków ostrzegawczych informujących przed możliwym spadaniem skał,
- sadzenie roślinności powodującej ustabilizowanie i wzmocnienie zbocza.

Katalog rozwiązań został uwzględniony w warunkach realizacji przedsięwzięcia, przy czym powinien zostać uściślony w ramach ponownej oceny. Zapewniony będzie dozór geotechniczny na każdym etapie prac, w celu dostosowywania do faktycznych warunków gruntowych, zwłaszcza w miejscach występowania osuwisk, co zwiększy bezpieczeństwo prowadzonych prac oraz zapewni właściwe zastosowanie działań ochrony przed osuwiskami, również na etapie funkcjonowania drogi. Jak wskazano w raporcie na etapie eksploatacji niezbędne będzie monitorowanie miejsc zidentyfikowanych na trasie przedsięwzięcia osuwisk oraz wysokich skarp, w celu ograniczania lub przeciwdziałania wystąpieniu ewentualnych zagrożeń. Szczegóły w zakresie monitoringu powinny być zweryfikowane i doprecyzowane w ramach ponownej oceny (konieczne jest wytypowanie obszarów osuwisk/terenów zagrożonych ruchami masowymi, dla których właściwym jest prowadzenie monitoringu inklinometrycznego bądź założenia systemu monitoringu

powierzchniowego). Uwzględniając złożoność problematyki oraz konieczność wykonania lepszego rozpoznania, kwestia ta winna być przedmiotem dodatkowych szczegółowych analiz w dokumentacjach dotyczących analizy warunków geologiczno-inżynierskich oraz w projekcie budowlanym, a także raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny obejmując: opis zakresu planowanych robót jakie będą wykonywane w obrębie terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi i terenów na których te ruchy występują; wskazania obszarów osuwisk jak i terenów zagrożonych ruchami masowymi, które znajdować się mogą w strefie niekorzystnego oddziaływania związanego z posadowieniem obiektów, generowanymi drganiami w czasie budowy i eksploatacji, a także objętych oddziaływaniem zjawiska osiadania; zidentyfikowanie elementów związanych z planowanym przedsięwzięciem, prowadzonych prac, przyjętych rozwiązań technologicznych stanowiących przyczyny wywołujące zagrożenie wystąpienia ruchów masowych; ocenić ryzyko uaktywnienia/zintensyfikowania zjawiska ruchów masowych ziemi; przedstawienie szczegółowych rozwiązań mających na celu ograniczenie możliwości wystąpienia/uaktywnienia/zjawiska ruchów masowych ziemi; przedstawienie zakresu koniecznego monitoringu.

Warunki wodne, Jednolite Części Wód, Geologia i hydrogeologia, Ocena wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód, regulacja wód, przebudowa wału przeciwpowodziowego:

Cały rejon znajduje się w obrębie obszaru dorzecza Wisły, w regionie wodnym Górnej Wisły, w zlewni Dunajca, a w mniejszym stopniu (w części północnej) w zlewni Uszwicy. Odwodnienie całego obszaru odbywa się ku północy i północnemu-wschodowi, co związane jest z występowaniem na południu masywu Karpat. Rzeki i potoki mają charakter górski i podgórski, a tym samym odznaczają się okresowo silnymi wezbraniami i dużymi wielkościami przepływów. Na trasie przedsięwzięcia największymi rzekami są: Dunajec (prawy dopływ Wisły), Uszwica (prawy dopływ Wisły), Łososina (lewy dopływ Dunajca). Pozostałe rzeki i potoki są zdecydowanie mniejsze i stanowią dopływy wymienionych rzek podstawowych. Każdy wariant planowanego przedsięwzięcia przecina szereg różnej wielkości rzek i potoków, w tym w niektórych przypadkach kilkakrotnie. Ponadto w przypadku doliny Uszwicy, Dunajca i Łososiny, projektowana droga na długich odcinkach przebiega dnem doliny. W ramach wariantu C planowanego przedsięwzięcia realizowana będzie rozbiórka obiektów inżynierskich: most na potoku Michalczewskim, konstrukcja oporowa w Kurowie, most na rzece Łubinka. Natomiast przekroczenia cieków bez ingerencji w kryto w ramach wariantu C dotyczą: rzeki Dunajec w km 39+600 oraz km 46+700 projektowanej drogi, rzeki Łososina w km 24+350 oraz w km 27+100 projektowanej drogi, Dopływu w Gnojniku w km 10+200 projektowanej drogi, a także cieku bez nazwy w km 18+400 projektowanej drogi. W rejonie planowanej DK75 znajdują się dwa duże zbiorniki wodne: Zbiornik Czchowski i Zbiornik Rożnów. W żadnym z wariantów inwestycja nie przecina Zbiornika Czchowskiego, natomiast Zbiornik Rożnów jest w strefie cofki przecinany przez warianty A i C. Każdy z wariantów ponadto przebiega na znacznych długościach w bezpośrednim sąsiedztwie obydwu zbiorników, wzdłuż ich zachodniej linii brzegowej. Każdy z wariantów przebiega przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią. Wariant C planowanego przedsięwzięcia przebiega przez dwa zbiorniki wód podziemnych tj. lokalny zbiornik wód podziemnych (LZWP) nr 436 – Zbiornik warstw Istebna „Ciężkowice” oraz główny zbiornik wód podziemnych GZWP nr 437 – Dolina rzeki Dunajec „Nowy Sącz”. Zbiorniki wykształcone są w obrębie porowych osadów dolinnych i z uwagi na brak warstwy

izolującej przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z powierzchni terenu poziomy wodonośne są w bardzo wysokim stopniu wrażliwe na zanieczyszczenia.

Pod względem geologiczno-strukturalnym teren objęty planowaną inwestycją położony jest w obrębie Karpat Zewnętrznych – fliszowych. Charakteryzuje się fałdowo – płaszczwinową strukturą tektoniczną, typową dla Karpat Zewnętrznych. Zespół utworów fliszowych składa się z charakterystycznej sekwencji naprzemianległych warstw skalnych - zlepieńców, piaskowców, mułowców, margli i łupków, które pokryte są osadami czwartorzędowymi. Piętro czwartorzędowe, z uwagi na genezę tworzy osady kilku typów. Są to osady zwietrzelinowe, kongeliflukcyjno-deluwialne, koluwia osuwiskowe, lessy, aluwia oraz osady organogeniczne. Do utworów zwietrzelinowych występujących w tym terenie zaliczono rumosze skalne, pokrywy piasków zwietrzelinowych oraz gliny zwietrzelinowe. Pokrywy kongeliflukcyjno-deluwialne występują w dolnych odcinkach stoków, jak również w dnach dolin nieckowatych. Budują je gliny piaszczyste, piaszczysto – ilaste, piaszczysto – pylaste oraz ily i pyły piaszczyste, zawierające przeławicenia łupków, ostrokrawędziste odłamki piaskowców. Utwory deluwialne występują u podnóży zboczy dolinnych i okrywają powierzchnie tarasów rzecznych. Budują je piaski pylaste, piaski drobno – średnioziarniste, gliny piaszczyste, piaszczysto – pylaste oraz pyły piaszczyste. Na wielu stokach wzniesień górskich analizowanego obszaru występują osady koluwialne, związane z osuwiskami skalnymi, skalno-zwietrzelinowymi, zwietrzelinowymi oraz złaziskami. Osady koluwialne składają się z bloków piaskowców i pakietów łupkowych, przemieszanych bezładnie z rumoszem ostrokrawędzistym oraz glinami piaszczystymi, piaszczysto-ilastymi oraz ilastymi. Lessy występują na stokach i wierzchowinach północnej części analizowanego obszaru. Osady te reprezentowane są przez lessy, lessy piaszczyste, gliniaste oraz gliny lessopodobne. Do utworów organogenicznych występujących w obszarze zalicza się głównie gleby torfowe. Ich miąższość nie przekracza na ogół 0,5-2 m. Budują je szare lub ciemnoszare ily piaszczyste, ily, rzadziej piaski pylaste i muły, zawierające dużo substancji humusowej, o barwie czarnej lub brunatnej.

Na całej trasie przedsięwzięcia warunki hydrogeologiczne są zmienne, ale wyróżniono następujące odmienne obszary/strefy hydrogeologiczne:

- Obszary z pierwszym poziomem wodonośnym w utworach czwartorzędowych dolin rzecznych. Wody podziemne o znaczeniu użytkowym (tzn. o wydajności z pojedynczego otworu wyższej od 2,0 m³/h) występują w utworach czwartorzędowych dolin rzecznych oraz fliszu karpackim. Wody te występują w dwóch ośrodkach gruntowych – porowym i porowo – szczelinowym. Wody porowe związane są głównie z czwartorzędowymi osadami rzeczными, a w znacznie mniejszym stopniu z pokrywami zwietrzelinowymi, deluwiami i koluwiami. Zasięg czwartorzędowego poziomu wodonośnego w aluwiach zależy od wielkości dolin rzecznych i rozległości tarasów akumulacyjnych. Podstawowe znaczenie mają tu dolina Dunajca i Łososiny, w których miąższość warstwy wodonośnej wynosi odpowiednio 4-5 m i 2,5-3,5 m, współczynnik filtracji jest rzędu 10⁻³ -10⁻⁴ m/s, a zwierciadło występuje na głębokości 0,5-4 m. Powyżej jeziora Rożnowskiego wyznaczono GZWP nr 437 – Dolina Dunajca (Nowy Sącz). W dolinach mniejszych rzek zawodnione utwory czwartorzędowe nie tworzą poziomu użytkowego. Poziom wód dolinnych jest powiązany hydraulicznie z rzekami. Lokalnie tylko izolowany jest od powierzchni, a przez to narażony na zanieczyszczenia. Potencjalna wydajność typowego otworu w dolinie Dunajca i Łososiny wynosi 5-10 m³/h.
- Obszary z pierwszym poziomem wodonośnym w utworach fliszowych - paleogeńskich i paleogeńsko-kredowych. Na terenach pozadolinnych pierwszy poziom

wodonośny jest bardzo zmienny. Zwykle jest to również główny poziom użytkowy wód podziemnych (z wyjątkiem rejonu Tęgoborza oraz Nowego Sącza). Wody szczelinowe i porowo-szczelinowe występują w skałach fliszowych i porowatych piaskowcach. Poziom ten jest nieciągły, zwierciadło występuje na głębokości od kilku do kilkunastu metrów pod powierzchnią terenu, a strefa aktywnej wymiany sięga głębokości 60-100 m. Tempo odnawialności wód ocenia się na 10-15 lat. Potencjalna wydajność typowego otworu jest na ogół mniejsza od 2 m³/h. Na wysokości Jeziora Czchowskiego oraz północnej części Jeziora Rożnowskiego w obrębie warstw istebniańskich wyznaczono GZWP nr 436 – Zbiornik warstw Istebna (Ciężkowice). Średnia głębokość ujęć w obrębie tego zbiornika wynosi 60 m. W bezpośrednim sąsiedztwie Jeziora Rożnowskiego zdarzają się wydajności eksploatacyjne nawet powyżej 20 m³/h, lecz ujęcia te mają charakter infiltracyjno-brzegowy. W terenie objętym inwestycją występują obszary, które charakteryzuje brak piętra wodonośnego o znaczeniu użytkowym, a występujące tu niewielkie zasoby wód podziemnych są wykorzystywane na potrzeby bytowe mieszkańców. Rejony te traktowane są jako obszary bez poziomu użytkowego, ponieważ nie spełniają przyjętych dla tych obszarów kryteriów. Tereny te występują w obrębie utworów fliszowych o zdecydowanej przewadze łupków nad piaskowcami. Na tych terenach lokalnie mogą występować pojedyncze ujęcia o wydajności ok. 2 m³/h.

Na podstawie wierceń i analiz przeprowadzonych na potrzeby Dokumentacji Hydrogeologicznej można stwierdzić, że w obrębie grzbietów i stoków grzbietów woda podziemna występuje lokalnie w postaci sączeń na różnych głębokościach wśród bardzo słabo przepuszczalnych glin i glin pylastych. Natomiast podstawowy poziom wodonośny występuje, jak stwierdzono powyżej, w utworach fliszowych słabo przepuszczalnych, tj. w skałach łupkowo-mułowcowo-piaskowcowych i w ich zwietrzelinach. Zwierciadło wody ma z reguły charakter naporowy. Z uwagi na długość trasy przedsięwzięcia oraz zmienny charakter geologiczny i geomorfologiczny obszaru, wody podziemne w utworach paleogeńsko-kredowych nawiercone zostały na bardzo różnej głębokości. W wykonanych na potrzeby przedsięwzięcia bieżących otworach hydrogeologicznych oraz otworach wiertniczych geotechnicznych (dla potrzeb Dokumentacji Hydrogeologicznej oraz Studium Geologiczno-Inżynierskiego) zwierciadło wody podziemnej nawiercono na głębokościach od 5 do 24 m p.p.t., a tylko w przypadku kilku otworów płycej, bo na głębokości średnio 1,0 – 3,0 m p.p.t.). W wielu otworach, do głębokości prowadzonych wierceń, wody podziemnej nie stwierdzono.

Ścieki socjalno-bytowe będą powstawały jedynie podczas realizacji inwestycji. Dokładna ilość powstałych ścieków na obecnym etapie nie jest możliwa do oszacowania, gdyż jest ona ściśle uzależniona od liczby pracowników, którzy mogą w różnych okresach znajdować się na terenie budowy. Szacuje się powstawanie ok. 0,015 m³/os/dobę ścieków. Teren inwestycji zostanie wyposażony w sanitariaty. Ścieki bytowe gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych okresowo będą opróżniane przez specjalistyczną firmę. Zarówno etap realizacji, jak i funkcjonowania drogi, nie powodują powstawania ścieków technologicznych.

Budowa obiektów posadowionych poniżej zwierciadła wód podziemnych, w pobliżu ujęć wód, zastosowanie przesłon przeciwfiltracyjnych lub odwodnienia może spowodować deformację strumienia filtracji oraz zmianę warunków hydrodynamicznych.

Na etapie realizacji inwestycji niektóre roboty ziemne związane z budową obiektów (np. wiaduktów, mostów, estakad) będą wymagały obniżenia zwierciadła wody. Przestrzeń

wykopu przewiduje się ograniczać ściankami szczelnymi. Pale i fundamenty obiektów inżynierskich zagłębione i pozostawione w podłożu będą zajmować małą przestrzeń w stosunku do przekroju strefy przepływu wód gruntowych. Stąd też tego typu konstrukcje nie spowodują istotnych przekształceń strumienia filtracji wód podziemnych. Wpływ ewentualnego odwodnienia wykopu oceniono jako stosunkowo niewielki i krótkotrwały. Na podstawie analizy potencjalnego wpływu projektowanej inwestycji na zmianę stosunków wodnych w środowisku wód podziemnych, przeprowadzonej w dokumentacji hydrogeologicznej stwierdzono, iż w przypadku głębokich przekopów (> 10 m) w większości przypadków wykonanie przekopów nie będzie miało istotnego wpływu na zmianę stosunków wodnych w podłożu. W nielicznych przypadkach wpływ ten ograniczy się do bezpośredniego sąsiedztwa przekopów i przepływu wód infiltrujących, pochodzących z opadów atmosferycznych. Wynika to z występowania obszarów pozbawionych stałych poziomów wodonośnych.

W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się realizacji obiektów tunelowych, które mogłyby spowodować zmianę warunków hydrodynamicznych lub zagrozić funkcjonowaniu pobliskich ujęć wód.

W dokumentacji brak jest na tym etapie informacji o obiektach które wymagałyby stałego odwadniania, przy czym kwestia ta winna zostać uszczegółowiona na dalszych etapach procesu.

Realizacja obiektów budowlanych, może wiązać się nie tylko ze zmianami hydrodynamicznymi, ale także z zanieczyszczeniem wód podziemnych. Dlatego prace powinny być prowadzone z należytą starannością, tak aby zminimalizować ryzyko wprowadzenie niepożądanych substancji do warstwy wodonośnej.

Eksploracja drogi może stanowić również zagrożenie dla jakości wód podziemnych. Zapobieganie lub minimalizacja tym zagrożeniem będzie następować poprzez dobór odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, konstrukcyjnych oraz systemowych.

W ramach identyfikacji obszarów wrażliwych z punktu widzenia ochrony wód zaliczono jako miejsca i obszary wymagające monitoringu jakości wód podziemnych ze względu na występowanie ujęć wód i użytkowych poziomów wodonośnych: gminne ujęcie wód podziemnych (Łososina Dolna), działki nr 41/1, 42/3 w m Witowice Górne - w bezpośrednim sąsiedztwie w km 26+800 – 27+300. Szczegółowy projekt monitoringu hydrogeologicznego, obejmujący niezbędny zakres, rozmieszczenie punktów monitoringowych, głębokość opróbowania, rodzaj i częstotliwość badań, powinien zostać opracowany po dokładnej analizie rozwiązań budowlanych, przed przystąpieniem do budowy drogi. Planowane przedsięwzięcie przecina również GZWP: zbiornik nr 436 – Zbiornik warstw Istebna (Ciężkowice) na odcinku 5,31 km (obszar GZWP wykazuje wysoką i bardzo wysoką wrażliwość na zanieczyszczenie wód podziemnych), zbiornik nr 437 – Dolina rzeki Dunajec (Nowy Sącz) na odcinku 3,43 km (w granicy GZWP występują obszary bardzo podatne i podatne na zanieczyszczenia wód podziemnych). Zgodnie z załączoną dokumentacją hydrogeologiczną w ramach prac etapu steś przeprowadzono również ocenę stopnia zagrożenia i podatności wód podziemnych na zanieczyszczenia. Do oceny naturalnej podatności wód podziemnych na zanieczyszczenie w podłożu planowanej drogi wykorzystano metody, w których analiza czasu pionowej migracji zanieczyszczeń konserwatywnych z powierzchni terenu do warstwy wodonośnej rozważana jest w aspekcie oceny średniego czasu przesączania wody przez strefę aeracji do warstwy wodonośnej. Wysoką podatność stwierdzono w km 19+920 – 20+100, 21+940 – 22+060, 38+930 – 40+930, wysoką/bardzo wysoką w km 41+500 – 46+850, 46+850 – 47+276, średnią/wysoką

w km 0+000 – 3+800, średnią/bardzo wysoką w km 37+800 – 38+930, bardzo wysoką w km 22+350 – 22+510, 23+310 – 31+500, 31+820 – 32+430. Ponadto dokonano identyfikacji i oceny stopnia zagrożenia wód podziemnych (zawarto również w raporcie). W km 0+000 – 3+800 – średnio-silnie zagrożone; 3+800- 6+650 – słabo zagrożone; 6+650 – 7+250 - średnio zagrożone; 7+250 – 13+800 - słabo - średnio zagrożone; 13+800 – 14+060 - średnio zagrożone; 14+060 – 19+920 - słabo - średnio zagrożone; 19+920 – 20+100 - silnie zagrożone; 20+100 – 21+940 - słabo - średnio zagrożone; 21+940 – 22+060 - silnie zagrożone; 22+060 – 22+350 - słabo - średnio zagrożone; 22+350 – 22+510 - bardzo silnie zagrożone; 22+510 – 23+310 - słabo - średnio zagrożone; 23+310 – 31+500 - bardzo silnie zagrożone; 31+500 – 31+820 - słabo - średnio zagrożone; 31+820 – 32+430 - bardzo silnie zagrożone; 32+430 – 38+200 - słabo - średnio zagrożone; 38+200 – 38+930 - średnio – bardzo silnie zagrożone; 38+930 – 40+930 - silnie zagrożone; 40+930 – 41+200 - słabo - średnio zagrożone; 41+200 – 41+500 - słabo - średnio zagrożone oraz silnie – bardzo silnie zagrożone; 41+500 – 47+276 - silnie – bardzo silnie zagrożone. Z uwagi na bardzo wysoki stopień zagrożenia poziomu wodonośnego i wysokiej wrażliwości na zanieczyszczenia wód podziemnych, na obecnym etapie Wnioskodawca dla zabezpieczenia obszarów GZWP (na odcinkach od ok. km 23+100 do km 28+500 (GZWP Zbiornik warstw Istebna - Ciężkowice), od ok. km 41+100 do km 46+900 (GZWP Dolina Rzeki Dunajec – Nowy Sącz), a także obszarów cennych przyrodniczo w km drogi: 26+350 - 26+550, 26+850 - 27+350, 32+000 - 32+300 (PLH120087 Łososina), 41+400 - 42+900 oraz 45+500 - 47+700 (PLH120088 Środkowy Dunajec z dopływami) założył budowę szczelnej kanalizacji z przepompowniami. W decyzji działanie to poszerzono również na inne odcinki, gdzie stwierdzono silne i bardzo silne zagrożenie wód podziemnych tj. w km drogi: 0+000 – 3+800, 19+920 – 20+100, 21+940 – 22+060, 22+350 – 22+510, 23+310 – 31+500, 31+820 – 32+430, 38+200 – 38+930, 38+930 – 40+930, 41+200 – 41+500, 41+500 – 47+276. Szczelny system kanalizacji deszczowej zostanie także zaprojektowany w obrębie obiektów inżynierskich. Również na etapie realizacji w ww. obszarach należy zachować szczególną ostrożność, właściwą organizację prac. Działania zabezpieczające pozostałe obszary wód podziemnych będą obejmowały mieszane systemy rozwiązań zarówno na etapie realizacji i eksploatacji.

Ponadto wśród działań zapobiegających lub minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na wody podziemne podmiot planujący realizację przedsięwzięcia przewidział m.in.:

- na etapie projektowania: przewidzieć prawidłowy sposób zebrania, oczyszczenia i odprowadzenia wód opadowych z całego pasa drogowego (jezdnie i pobocza) - rozwiązanie tego elementu powinno uwzględniać możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnej, czy też nadzwyczajnego zagrożenia środowiska; jezdnie i pobocza powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby całość wód opadowych była z tego terenu odprowadzana - nie może dochodzić do zjawiska stagnacji, czy też bezpośredniej infiltracji wód opadowych (chyba że analizy i oceny wykażą taką możliwość); uwzględnić występowanie terenów podtapianych, wahania lustra wody; dostosować konstrukcję rowów trawiastych (zastosowanie geowłóknin, podsypki mineralno-organicznej), szczególnie na gruntach piaszczystych, na obszarach dolin oraz w terenie z płytko występującym silnie spękanym podłożem skalnym (wychodnie skał marglisto/wapiennych); przewidzieć i uwzględnić w projekcie zabezpieczenia środowiska w trakcie wykonywania robót drogowych.
- etap realizacji inwestycji: w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień wykopów budowlanych i stosować metody ograniczające ich zasięg oraz

wpływ na zmianę stosunków wodnych; podczas ulepszania podłoża i wykonywania warstw nawierzchni drogi, należy zapobiegać zanieczyszczeniu środowiska gruntowo-wodnego np. spoiwami używanymi do ulepszania podłoża, rozlanymi paliwami oraz na skutek awarii sprzętu technicznego - zanieczyszczenia te powinny być natychmiast usunięte i zagospodarowane zgodnie z przepisami prawa; powstałe w czasie realizacji inwestycji ścieki i odpady powinny być usuwane z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami; prace ziemne należy prowadzić pod nadzorem, zgodnie z dokumentacją z zachowaniem szczególnej ostrożności; należy właściwie przygotować i zorganizować roboty oraz zaplecze budowy, poprzez: uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp., gromadzenie odpadów w sposób selektywny, zadaszenie i uszczelnienie powierzchni, na których składowane będą materiały budowlane i odpady niebezpieczne np.: zanieczyszczone grunty, zorganizowanie odbioru odpadów i ścieków przez koncesjonowane firmy, urządzenie składu materiałów budowlanych i parkingu dla maszyn budowlanych oraz samochodów pracowników, ustawienie przenośnych toalet dla pracowników; zlokalizowanie zapleczy budowlanych poza terenami wrażliwymi na zanieczyszczenia; w trakcie budowy drogi powinien być wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt i środki transportu, zapewniające maksymalną ochronę środowiska, a ich eksploatacja powinna być zgodna z instrukcjami obsługi; bazy budowlane i transportowe należy zlokalizować poza lasami, dolinami rzecznyymi i zatorfionymi obniżeniami oraz wychodniami skał marglisto/wapiennych stanowiące obszar zasilania wód podziemnych piętra górnokredowego; czas prowadzonych odwodnień wykopów budowlanych zostanie maksymalnie ograniczony i zastosowane zostaną metody ograniczające ich zasięg oraz wpływ na trwałą zmianę stosunków wodnych; należy zapobiegać zanieczyszczeniu środowiska gruntowo-wodnego. Sprzęt wykorzystywany do prac powinien być sprawny technicznie i regularnie poddawany pracom konserwacyjnym. Tankowanie odbywać się będzie jedynie w miejscach do tego przeznaczonych; ewentualne wycieki paliw powinny zostać natychmiast zabezpieczone, a skażony substancjami materiał i grunt powinny zostać usunięte i przekazane do dalszego zagospodarowania; powstałe w czasie realizacji inwestycji ścieki i odpady powinny być usuwane z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami; prace ziemne należy prowadzić pod nadzorem, zgodnie z dokumentacją z zachowaniem szczególnej ostrożności.

- etap eksploatacji drogi powodował będzie powstanie potencjalnego zagrożenia zanieczyszczenia wód związanego z koniecznością odprowadzania z powierzchni drogi, zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych do cieków. Po przeprowadzeniu stosownych analiz stwierdzono konieczność zastosowania rozwiązań mających na celu odprowadzanie podczyszczonych wód opadowych. Na etapie eksploatacji inwestycji działania minimalizujące negatywny wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne i użytkowe wody podziemne będą polegały głównie na prawidłowej eksploatacji drogi, w szczególności urządzeń służących do oczyszczania i odprowadzania wód opadowych.

W sentencji decyzji wprowadzone zostały obowiązki mające na celu ograniczenie zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego m.in.: na obszarach zagrożonych infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych oraz obszarach cennych przyrodniczo zbiorniki retencyjne i system kanalizacji powinny być szczelne; system odwodnienia należy wyposażyć w urządzenia oczyszczające wody opadowe, w tym separatory i osadniki zapewniające

poziom oczyszczenia tych wód wymagany przepisami prawa i uwzględniający wielkość odpływu z poszczególnych zlewni; w ramach systemu odwodnienia należy zaprojektować zastawki umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku awarii na drodze; na obszarach dolin oraz w terenie z płytko występującym silnie spękanym podłożem skalnym przy projektowaniu konstrukcji rowów trawiastych należy uwzględnić zastosowanie geowłókniny oraz podsypki mineralno-organicznej; wskazano wytyczne co do lokalizacji zapleczy budowlanych, baz sprzętowo-materiałowych, miejsc gromadzenia odpadów, celem zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego; wskazano wytyczne dotyczące prac związanych z realizacją wykopów i ich odwodnienia.

Z uwagi jednak na wczesny etap procesu inwestycyjnego, oraz brak wyczerpujących informacji o sposobach realizacji obiektów i ich parametrach (te mogą również ulegać pewnym modyfikacjom), w ramach ponownej oceny konieczne będzie uszczegółowienie informacji i analiz w zakresie m.in.: rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi i obiektów inżynierskich, wskazania lokalizacji i rodzaju zbiorników, sposobu uszczelnienia systemu, odbiorników ostatecznych, lokalizacji i parametrów rozwiązań chroniących środowisko wraz z uzasadnieniem ich lokalizacji, przepustowości, przedstawieniem obliczeń i uzasadnieniem doboru; uszczegółowienia informacji dotyczących: sposobu posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź ich wzmocnienia, informacji o odcinkach drogi przebiegających przez obszary o płytkim występowaniu wód gruntowych, informacji o niwelecie planowanej drogi i identyfikacji miejsc wymagających ewentualnie stałego obniżenia zwierciadła wód gruntowych, a także przyjętych rozwiązaniach zabezpieczających korpus drogi przed napływem wód gruntowych. Należy przeprowadzić szczegółowe badanie oddziaływania inwestycji na indywidualne ujęcia wody pitnej wraz z inwentaryzacją ujęć wody wykorzystywanych w ramach zwykłego korzystania z wód; a także opracowanie projektu monitoringu wód obejmującego niezbędny zakres, rozmieszczenie punktów monitoringowych, głębokość opróbowania, rodzaj i częstotliwość badań po dokładnej analizie rozwiązań budowlanych, przed przystąpieniem do budowy, a także po uwzględnieniu informacji z inwentaryzacji ujęć wody; uszczegółowienie informacji dotyczących lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, baz sprzętowo-materiałowych lub wskazania kilometrażu, gdzie nie dopuszcza się ich lokalizacji.

Planowane przedsięwzięcie (wariant C) realizowane będzie w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) Uszwica do Niedźwiedzia (kod: PLRW2000072139659), Tymówka (kod: PLRW2000042147529), Dunajec od zb. Rożnów do Więckówki (kod: PLRW200005214779), Łososina od Potoku Stańkowskiego do ujścia (kod: PLRW2000072147349), Świdnik (kod: PLRW200007214529), zb. Rożnów (kod: RW200022214599), Dunajec od Obidzkiego Potoku do zb. Rożnów (kod: PLRW200008214599), Łubinka (kod: PLRW200007214349), Biczyczanka (kod: PLRW200007214352) oraz w zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych Białka (kod: PLRW20000421473489), Zelina Biskupska (kod: PLRW2000062147549). Równocześnie zlokalizowane jest na obszarze jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) nr 149 (kod: PLGW2000149) JCWPd nr 150 (kod: PLGW2000150), JCWPd nr 166 (kod: PLGW2000166). 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; dalej zwany: II aPWG):

- Uszwica do Niedźwiedzia jest to naturalna część wód (NAT), dla której celem środowiskowym jest: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała zły stan wód – słaby stan ekologiczny oraz stan chemiczny poniżej dobrego. Wskaźnikami determinującymi stan ekologiczny są: BZT5, OWO, przewodność, azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosfor ogólny, fitobentos, makrobezkręgowce, natomiast wskaźnikami determinującymi stan chemiczny są: bromowane difenyletery, heptachlor. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.
- Zelina Biskupska jest to naturalna część wód (NAT), dla której celem środowiskowym jest: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała stan chemiczny dobry. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.
- Tymówka jest to naturalna część wód (NAT), dla której celem środowiskowym jest: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała stan chemiczny dobry. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.
- Białka jest to naturalna część wód (NAT), dla której celem środowiskowym jest: dobry stan ekologiczny; stan chemiczny dobry z wyłączeniem wskaźników [kadm(w), ołów(w)], dla których określono wartości progowe poniżej stanu dobrego. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała zły stan wód – nie można dokonać oceny stanu ekologicznego (brak badań biologicznych w JCWP) oraz stan chemiczny poniżej dobrego. Wskaźnikami determinującymi stan ekologiczny są: azot ogólny; fitoplankton, fitobentos, makrofity, makrobezkręgowce, ichtiofauna, natomiast wskaźnikami determinującymi stan chemiczny są: kadm, ołów. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.
- Łososina od Potoku Stańkowskiego do ujścia jest to naturalna część wód (NAT), dla której celem środowiskowym jest: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Łososina w obrębie JCWP (dla Łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Łososina w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz dobry stan chemiczny. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała zły stan wód – słaby stan ekologiczny oraz stan chemiczny poniżej dobrego. Wskaźnikami determinującymi stan ekologiczny są: przewodność; makrofity, natomiast wskaźnikami determinującymi stan chemiczny są: bromowane difenyletery, rtęć. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.
- Dunajec od zb. Rożnów do Więckówki jest to naturalna część wód (NAT), dla której celem środowiskowym jest: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Dunajec w obrębie JCWP (dla jesiota, Łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Dunajec w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz stan chemiczny dobry z wyłączeniem

wskaźników benzo(a)piren(w), dla których określono wartości progowe poniżej stanu dobrego. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała zły stan wód – umiarkowany stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Wskaźnikami determinującymi stan ekologiczny jest: ichtiofauna, natomiast wskaźnikami determinującymi stan chemiczny są: benzo(a)piren; bromowane difenyletery, heptachlor. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

- Świdnik jest to silnie zmieniona część wód (SZCW), dla której celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny oraz stan chemiczny dobry. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała stan chemiczny dobry. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

- Zb. Rożnów jest to silnie zmieniona część wód (SZCW), dla której celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności dla migracji ichtiofauny; zapewnienie drożności cieku dla migracji zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (troć wędrowną) oraz stan chemiczny dobry. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała zły stan wód – dobry potencjał ekologiczny i stan chemiczny powyżej dobrego. Wskaźnikami determinującymi potencjał ekologiczny jest: tlen rozpuszczony, natomiast wskaźnikiem determinującym stan chemiczny jest: benzo(a)piren. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

- Dunajec od Obidzkiego Potoku do zb. Rożnów jest to naturalna część wód (NAT), dla której celem środowiskowym jest: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [IO, EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Dunajec w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Dunajec w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz stan chemiczny dobry z wyłączeniem wskaźników benzo(a)piren(w), dla których określono wartości progowe poniżej stanu dobrego. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała zły stan wód – umiarkowany stan ekologiczny oraz stan chemiczny poniżej dobrego. Wskaźnikami determinującymi stan ekologiczny są: fitobentos, ichtiofauna, natomiast wskaźnikiem determinującym stan chemiczny jest: benzo(a)piren. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

- Biczyczanka jest to silnie zmieniona część wód (SZCW), dla której celem środowiskowym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosfor ogólny, OWO, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 µS/cm), IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz stan chemiczny dobry. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała zły stan wód – słaby potencjał ekologiczny i brak danych o stanie chemicznym. Wskaźnikami determinującymi potencjał ekologiczny są: BZT5, OWO, przewodność, azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosfor ogólny; fitobentos. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

- Łubinka jest to silnie zmieniona część wód (SZCW), dla której celem środowiskowym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna

właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz stan chemiczny dobry. Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014-2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała zły stan wód – umiarkowany potencjał ekologiczny i brak danych o stanie chemicznym. Wskaźnikami determinującymi potencjał ekologiczny jest: tlen rozpuszczony, natomiast wskaźnikiem determinującym stan chemiczny jest: benzo(a)piren. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

- JCWPd 149 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrażona ryzykiem nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- JCWPd 150 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrażona ryzykiem nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- JCWPd 166 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrażona ryzykiem nieosiągnięciem celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono m.in. jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj) oraz obszary przeznaczone do ochrony troci wędrownej.

W ramach przeprowadzonej dla planowanego przedsięwzięcia inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej ichtiofaunę stwierdzono występowanie 18 gatunków ryb: brzanka, głowacz pręgopłetwy, jelec, karaś srebrzysty, kiełb, kleń, lin, lipień (lipień europejski), okoń, piekielnica, płoć, pstrąg potokowy, różanka, sandacz, strzebla potokowa, śliz (śliz pospolity), świnka i ukleja. Spośród łowionych gatunków pięć podlega w Polsce ochronie częściowej i są to: brzanka, głowacz pręgopłetwy, piekielnica, różanka i śliz. Dodatkowo brzanka i lipień wymienione są w Załącznikach do Dyrektywy 92/43/EWG, tj. chronione na mocy prawa europejskiego. Zasadnicze prace regulacyjne dotyczące rzeki Uswicy zostaną przeprowadzone na dwóch odcinkach: odcinek 1 w km 0+100 – 1+000 oraz odcinek 2 w km 2+200 – 3+400 projektowanej drogi DK75 (wg kilometrażu wariantu C).

Projektowana regulacja rzeki Uswicy w km 0+100 – 1+000 projektowanej drogi rozpoczyna się od połączenia z obecnie wykonywanymi pracami regulacyjnymi w ramach Łącznika Brzeskiego na podstawie pozwolenia wodnoprawnego znak: KR.RUZ.4210.228.2021.85 z dnia 20.12.2021 r.. Według koncepcji prac określonych w anaksie nr 5 do raportu, koryto rzeki Uswicy przełożone zostanie w wyniku kolizji z projektowanym nasypem drogowym. Nowe koryto przełożone zostanie na wschód od istniejącego i znajdować się będzie na terasie zalewowej. Istniejące koryto zostanie zasypane na większości odcinka

projektowanym nasypem drogowym a lokalnie materiałem miejscowym pochodzącym z wykopów pod nowe koryto - na łącznej długości ok. 990 m. Długość przełożonego odcinka regulacyjnego wynosi około 885 m, a jego spadek około 0,05%. Przekrój poprzeczny koryta zaprojektowano w kształcie trapezu o szerokości w dnie 6,0 m, nachyleniu skarp 1:2. Skarpy koryta do wysokości 2,2 m od dna zabezpieczono opaskami z narzutu kamiennego średnicy 40 – 60 cm (do wysokości wody Q50%) na geowłókninie. Powyżej opaski z kamienia zaplanowano humusowanie wraz z obsiewem mieszkanką traw. Ponieważ projektowany odcinek regulacyjny jest krótszy od istniejącego, sprawdzono, czy spełnione są warunki dla migracji ryb. Z analizy wynika, że projektowane roboty na tym odcinku Uszwicy nie mają negatywnego wpływu na warunki migracji organizmów wodnych. Utrzymany zostanie ciągły spadek nurtu (brak stopni i progów), a prędkość wody przy przepływie 0,7 SSQ wyniesie 0,3 m/s. Powyższe warunki zapewnią stan bardzo dobry drożności koryta. Na etapie ponownej oceny należy zweryfikować, czy konieczna jest regulacja na całej długości 885 m cieku.

Natomiast regulacja koryta Uszwicy w km 2+200 – 3+400 projektowanej drogi podlega pod przepis prawa dotyczący oceny wodnoprawnej, o której mowa w art. 425 i w art. 428 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne oraz § 1 ust. 2 pkt. 7 rozporządzenia Ministra Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie rodzajów inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej (DZ. U. z 2019 r. poz. 1752). Koryto rzeki Uszwicy na odcinku 2 w km 2+200 – 3+400 projektowanej drogi przełożone zostanie w związku z kolizją z projektowanym nasypem drogowym. Nowe koryto przełożone zostanie na wschód od istniejącego i biegnąć będzie po polach uprawnych na terasie zalewowej. Istniejące koryto zostanie zasypane na większości odcinka projektowanym nasypem drogowym, a lokalnie materiałem miejscowym pochodzącym z wykopów pod nowe koryto - na łącznej długości ok. 1280 m. Długość przełożonego odcinka regulacyjnego wynosi około 1 300 m, a jego spadek około 0,25%.

Przekrój poprzeczny koryta zaprojektowano w kształcie trapezu o szerokości w dnie 6,0 m, nachyleniu skarp 1:2. Skarpy koryta do wysokości 2,2 m od dna zaplanowano zabezpieczyć opaskami z narzutu kamiennego o średnicy 40 – 60 cm (do wysokości wody Q 50%) na geowłókninie. Powyżej opaski z kamienia zastosowane zostanie humusowanie wraz z obsiewem mieszkanką traw. Projektowana długość odcinka regulacyjnego jest zbliżona do istniejącego, tym samym niepowiększony został spadek podłużny cieku. Warunki dla migracji ryb pozostają takie jak obecnie. Projektowane koryto rzeki Uszwicy kończy się około 180 m powyżej ujścia planowanego do przełożenia koryta Leksandrówki (długość projektowanego koryta wynosi około 470 m, projektowana szerokość w dnie 4 m, nachylenie skarp 1:2, a spadek ok. 0,05%. Długość zasypanego odcinka Leksandrówki wynosi około 400 m).

Na podstawie danych z II aPG planowane działania dotyczące regulacji koryta rzeki Uszwicy znajdują się w obrębie JCWP Uswica do Niedźwiedzia o kodzie RW2000072139659. Zgodnie z zapisami IIaPGW jednolita część wód Uswica do Niedźwiedzia wyznaczona została jako naturalna część wód. Stan omawianej części wód oceniany jest jako zły, stan ekologiczny słaby, a chemiczny poniżej dobrego. Cele środowiskowe dla analizowanej JCWP to osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i stanu chemicznego. Wskazaniem do uzyskania dobrego stanu ekologicznego jest zapewnienie drożności cieków do migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D – dla przedmiotowej jcwp nie był on monitorowany w ostatnim cyklu planistycznym. Zaproponowane w materiałach wskazania dotyczące projektowania rozwiązań regulacji Uszwicy zapewnią będą nie pogorszenie obecnych warunków migracji ryb, a także nie spowodują one negatywnego wpływu na cele środowiskowe JCWP. Rzeczywista długość JCWP Uswica do Niedźwiedzia wynosi 91,93 km.

W wyniku planowanego zadania mającego na celu regulację koryta rzeki Uszwica na maksymalnym analizowanym odcinku ok. 1 300 m, przekształceniu ulegnie 1,41% długości cieku stanowiącego JCWP. Wartość wskaźnika na poziomie 1-2 % przyjmuje się za nieistotną ingerencję w JCWP. Natomiast wartość wskaźnika m_4 , która powoduje zagrożenie nieosiągnięcia dobrego stanu i kwalifikację JCWP jako SZCW wynosi 0,5 (50%) (za „Weryfikacja wskaźników dla przeprowadzenia oceny stanu ilościowego i morfologicznego jednolitych części wód powierzchniowych wraz ze zmianą ich wartości progowych dla uściślenia wstępnego wyznaczenia silnie zmienionych części wód”; Błachuta i in. 2006). Przy tak zdefiniowanej skali regulację koryta rzeki na odcinku 1 300 m uznaje się, że nie spowoduje ona zagrożenia osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla analizowanej JCWP, czyli dobrego stanu ekologicznego.

W związku z tym, że wskazany w raporcie sposób umocnień dla planowanych odcinków regulacji rzeki Uszwicy odmienny jest od zastosowanych na odcinku Uszwicy (km 39+142,8-39+548,6 rzeki; pozwolenie wodnoprawne z dnia 20.12.2021 r. znak: KR.RUZ.228.2021.BS) Dyrektor RZGW w Krakowie nałożył warunek, aby przy projektowaniu przełożenia koryta rzeki Uszwicy uwzględnić rozwiązanie projektowe ubezpieczenia skarp i dna zastosowane na odcinku w km 39+142,8 - 39+548,6 tej rzeki. Warunki dotyczące regulacji cieków naturalnych przedstawione w materiałach do sprawy wskazują ubezpieczenie narzutem dna i skarp. Natomiast wg Rysunku 16 Typowy przekrój regulacyjny dla odcinka 1 i 2 zawartego w Aneksie 5 dno cieku nie jest wykonane w formie narzutu.

Pomimo oceny w zakresie braku negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych JCWP przy wykonywaniu regulacji rzeki Uszwicy, Regionalny Dyrektor wskazał na konieczność weryfikacji rozwiązań projektowych w celu ograniczenia ingerencji w cieki (np. potok Leksandrówka, Granicznik).

Łącznie regulacje cieków naturalnych w ramach planowanego przedsięwzięcia przewidywane są na 44 odcinkach cieków od km 0+100 do 46+500 projektowanej drogi.

Odcinkowa regulacja cieków obejmować będzie kształtowanie nowych koryt wraz z zasypem istniejących. Parametry i prace związane z regulacją koryt cieków naturalnych zostaną przyjęte i wykonane na kolejnych etapach realizacji inwestycji, z uwzględnieniem: możliwie najmniejszej zmiany układu poziomego sieci korytowej, braku istotnej zmiany profilu podłużnego koryta, mogącej wpływać na stan równowagi hydrodynamicznej (przeciwdziałanie nadmiernej erozji, bądź akumulacji materiału aluwialnego w sąsiedztwie obiektów), braku zmian warunków przepływu wody w korytach, w tym warunków fizyko-chemicznych, biologicznych i hydromorfologicznych, przeprowadzania prac regulacyjnych poza okresami rozrodczymi lokalnej ichtiofauny. Prace związane z regulacją potoków i cieków prowadzone będą z uwzględnieniem okresów ochronnych wszystkich organizmów żyjących i migrujących, które występują w rejonie danego cieku. Rozpoczęcie prac musi zostać poprzedzone wizytą terenową specjalisty przyrodnika, a w przypadku znalezienia stanowisk lęgowych lub osobników gatunków chronionych, konieczne będzie zwrócenie się do RDOŚ lub GDOŚ celem uzgodnienia dalszych działań i ewentualnego uzyskania zgody na odstępstwa względem gatunków chronionych.

Zaprojektowanie umocnień koryt cieków naturalnych winno być realizowane z jak najszerszym zastosowaniem materiałów naturalnych. Generalnym założeniem projektowym jest stosowanie narzutu kamiennego na brzegach jak i na dnie przekładanego cieku. Jedynie w miejscach o dużej deniwelacji lub konieczności mocniejszego wzmocnienia rozważane będą inne rozwiązania np. kosze siatkowo-kamienne, palisady drewniane lub gabiony bez użycia betonowego spoinowania. W miejscach, gdzie pozwalają na to warunki terenowe

ubezpieczenia brzegów realizowane będą w formie narzutu kamiennego. Umocnienia dna koryt cieków z zastosowaniem wyłącznie w zakresie koniecznym dla stabilizacji projektowanych umocnień brzegów. Preferowanym umocnieniem dna, o ile będzie ono konieczne, będzie luźny narzut kamienny, stabilizowany palisadą z pali drewnianych. Ze względu na ogólne rozpoznanie ichtiofauny w ciekach, i określone terminy prac bez szczegółowych rozwiązań technicznych dla poszczególnych odcinków cieków dane te zostały wskazane do uszczegółowienia i przeanalizowania na etapie ponownej oceny.

W przypadku JCWP Łososina od Potoku Stańkowskiego do ujścia zmiany w hydromorfologii cieków stanowiących JCWP wyniosą maksymalnie 2,11% długości JCWP, w odniesieniu do JCWP Uswica do Niedźwiedzia zmiany wyniosą 2,55 % długości JCWP, w przypadku JCWP Świdnik 1,86% długości JCWP, w przypadku JCWP Tymówka – 1,09% długości JCWP, a w przypadku JCWP Łubinka 1,00% długości JCWP. Dla JCWP Biczyczanka zmiany w hydromorfologii cieków stanowiących JCWP wyniosą poniżej 1% długości JCWP. W odniesieniu do JCWP Dunajec od zb. Rożnów do Więckówki, JCWP Zelina Biskupska, JCWP Białka, JCWP zb. Rożnów oraz JCWP Dunajec od Obidzkiego Potoku do zb. Rożnów zmiany w hydromorfologii cieków stanowiących JCWP nie wystąpią. W przypadku JCWP Świdnik zmiany w pozostałych ciekach zlokalizowanych w ww. zlewni będą wynosić maksymalnie 5,75%, w odniesieniu do JCWP Tymówka – 3,55%, a w odniesieniu do JCWP Łososina od Potoku Stańkowskiego do ujścia 1,83%. Dla JCWP Uswica do Niedźwiedzia, JCWP Białka, JCWP Dunajec od zb. Rożnów do Więckówki,

JCWP Zb. Rożnów, JCWP Dunajec od Obidzkiego Potoku do zb. Rożnów oraz JCWP Biczyczanka zmiany w pozostałych ciekach zlokalizowanych w ww. zlewniach będą wynosić poniżej 1 % długości pozostałych cieków w zlewniach JCWP. W odniesieniu do JCWP Zelina Biskupska oraz JCWP Łubinka zmiany nie wystąpią. Na podstawie powyższego uznano zatem, że warunki siedliskowe w skali całych JCWP pozostaną niemal niezmienione. Planowane korzystanie z wód nie wpłynie negatywnie na stan JCWP w zakresie przedsięwzięcia, a także nie spowoduje zmiany klasyfikacji ich stanu.

Ocenie wodnoprawnej o której mowa w art. 425 i w art. 428 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne podlegają planowane do realizacji, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, urządzenia wodne podlegające pod § 1 ust.2 pkt 6 lit e rozporządzenia Ministra Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie rodzajów inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej (DZ. U. z 2019 r. poz. 1752) t.j. mury oporowe o długości co najmniej 500 m, w tym:

1. Żelbetowy mur oporowy o długości ok. 509 m na brzegu Jeziora Czchowskiego, w obrębie JCWP Dunajec od zbiornika Rożnów do Więckówki, w km 23+300 - 23+800 projektowanej drogi. Mur zaprojektowano wzdłuż nasypu planowanej DK75 w celu zabezpieczenia nasypu drogowego przed maksymalnym poziomem piętrzenia wody w zbiorniku.
2. Żelbetowy mur oporowy o długości ok. 830 m na brzegu lewym rzeki Łososina, w obrębie JCWP Łososina od Potoku Stańkowskiego do ujścia w km 24+500 - 25+400 projektowanej drogi.
3. Żelbetowy mur oporowy o długości ok. 1050 m w celu zabezpieczenia nasypu drogowego przed maksymalnym poziomem piętrzenia wody w zbiorniku Rożnów, w obrębie JCWP Zbiornik Rożnów, w km 38+200 - 39+200 projektowanej drogi.
4. Żelbetowy mur oporowy o długości około 1020 m w obrębie JCWP Dunajec od Obidzkiego Potoku do zbiornika Rożnów w km 43+245 – 44+290 projektowanej drogi - w związku z tym, że projektowana droga prowadzona będzie po istniejącym wale. Istniejący wał zostanie przebudowany, projektowana konstrukcja drogi składać się będzie z dwóch murów

oporowych (jeden po stronie odwodnej i jeden po stronie odpowietrznej), a pomiędzy nimi znajdować się będzie nasyp drogowy. Projektowany mur po stronie odwodnej, który zastępować będzie istniejący wał zaprojektowany zostanie tak, aby rzędna korony murów spełniała wymagania bezpiecznego wzniesienia zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2007 r. Nr 86 poz. 579). Geometria muru zostanie tak dobrana, aby zapewniona była stateczność na obciążenia zarówno z drogi jak i maksymalne poziomy wód w rzece.

Pozostałe urządzenia wodne planowane są:

1. w zlewni JCWP Tymówka - mur oporowy na lewym brzegu na cieku Zelina Jurkowska w km 16+100 – 16+150,59 projektowanej drogi o długości około 50 m oraz w km 16+300- 16+700 o długości około 400 m;
2. w zlewni JCWP Dunajec od zb. Rożnów do Więckówk - na potoku Granicznik:
 - w km 21+100 - 21+300 projektowanej drogi - mur oporowy o długości około 50 m na lewym brzegu cieku, w bliskiej odległości projektowanego nasypu drogowego,
 - w km 21+500 - 22+000 projektowanej drogi - mur oporowy o długości 120 m oraz 200 m,
 - w km 22+250 – 22+700 projektowanej drogi - mur oporowy o długości: 90 m oraz 200 m;
3. w obrębie JCWP Dunajec od Obidzkiego Potoku do zb. Rożnów w km 41+400 - 41+700 projektowanej drogi żelbetowy mur oporowy o długości około 350 m - z planowanym wykonaniem monitoringu porealizacyjnego;
4. w obrębie JCWP Łubinka w km 46+800 - 47+100 projektowanej drogi - na lewym brzegu cieku, w bliskiej odległości projektowanego nasypu drogowego zostanie wykonany żelbetowy mur oporowy o długości około 320 m.

Dla planowanych regulacji cieków naturalnych i murów oporowych dokumentacja wyszczególnia szereg działań minimalizujących oddziaływanie na JCWP na etapie ich realizacji tj.: prace będą prowadzone pod nadzorem ichtiologa; podczas tworzenia grodzy należy ograniczyć do minimum ingerencję w koryto, by nie przegrodzić nurtu rzeki; grodze stawiane będą poza okresem migracji ryb na tarło, przy odpompowywaniu wody pod grodzie należy stosować sita uniemożliwiające dostanie się ryb do obszaru wypompowywania wody; tworzenie grodzy odbywać się będzie pod nadzorem ichtiologa, posiadającego doświadczenie w odłowie ryb, by ewentualnie znajdujące się w obrębie osobniki bezpiecznie przenieść do głównego nurtu; prace związane z posadowieniem grodzy i przygotowaniem terenu pod budowę muru oporowego prowadzone będą poza szczytem aktywności tarłowej ryb chronionych (na obszarach podlegających ochronie) tj. w okresie od połowy kwietnia do połowy lipca. Prace będą ograniczone do nadbrzeża i obrysu muru oporowego – nie będzie naruszane średnie i głębokie koryto cieku; miejsca gromadzenia materiałów sypkich oraz produkcji mas betoniarskich zlokalizowane będą w odległości co najmniej 200 m od strefy brzegowej cieku, na specjalnie wydzielonym i zabezpieczonym miejscu. Prace w obrębie koryta Łososiny będącej w zasięgu obszaru Natura 2000 Łososina (PLH 120087) polegają na budowie żelbetowego muru oporowego na lewym brzegu cieku o długości ok. 830 m na 24+500 km przebiegu planowanej drogi (wariant C), profilowaniu dna i skarp cieku wraz z ubezpieczeniem skarp na całej długości budowy mostu (26+400) i lokalnym ubezpieczeniu dna cieku przy moście na długości około 20m powyżej i poniżej obiektu oraz profilowaniu dna i skarp Łososiny pod budowę estakady na 32+100 km. Gatunkiem chronionym w ramach obszaru Łososina jest brzanka. Dla rzeki Łososina znajdującej się w obszarze Natura 2000 PLH120087 Łososina w miejscu posadowienia muru oporowego proponuje się wykonanie monitoringu porealizacyjnego w trzech etapach: w 2 lata, 5 lat i 10 lat od ukończenia

budowy DK75 lub jej poszczególnych odcinków. Wykonawcą monitoringu powinien być ichtiolog, na każdym etapie należy określić stan zachowania gatunków chronionych ryb oraz ogólny stan zachowania według metodyki monitoringu PMŚ GIOŚ. Zaplanowane prace w obrębie obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami (PLH 12008) obejmują budowę żelbetowego muru oporowego na prawym brzegu Dunajca o długości ok. 350 m oraz wykonanie opasek brzegowych i umocnienie dna cieków bez nazwy pod projektowanym mostem na 42+600 km przebiegu drogi w wariantcie C. Głowacz białopłetwy oraz brzanka są przedmiotem ochrony na wyznaczonym terenie Natura 2000. Podobnie jak dla rzeki Łososiny wskazano wykonanie monitoringu porealizacyjnego.

Pomimo wstępnej oceny na JCWP w zakresie ingerencji w ciek o dotychczas naturalnie ukształtowanych meandrujących korytach, które także ze względu na obudowę biologiczną kompleksowo stanowią ekosystemy o wysokich walorach przyrodniczych, ale i krajobrazowych, Regionalny Dyrektor wskazał na konieczność dostosowania rozwiązań projektowych w celu ograniczenia niszczenia fragmentów dolin rzek i potoków.

Odwodnienie układu drogowego zostanie zrealizowane poprzez rowy otwarte, rowy szczelne, kanalizację deszczową, wpusty ściekowe, studzienki zbiorcze i inną infrastrukturę odwodnieniową. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej drogi przed odprowadzeniem do odbiorników naturalnych zostaną oczyszczone w urządzeniach typu: studzienki ściekowe ϕ 500 mm z osadnikiem o głębokości $h = 1,0$, studnie wpadowe z osadnikiem głębokości $h=1,0$ m, rowy trawiaste oraz dodatkowo osadniki i separatory substancji ropopochodnych w stopniu wymaganym przez rozporządzenie 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. 2019 poz. 1311). Z uwagi na przyrost wód opadowych pochodzących z powierzchni szczelnej projektowanej drogi, ilości tych wód zostaną ograniczone poprzez retencję w zbiornikach retencyjnych. Zbiorniki retencyjne poprzez czasowe przetrzymanie wody będą zabezpieczać przed nadmierną ilością wód opadowych napływającą do odbiorników. Wykaz planowanych zbiorników został zawarty w charakterystyce przedsięwzięcia. W trakcie eksploatacji inwestycji w zastosowanych urządzeniach oczyszczających wody opadowe i roztopowe oraz w zbiornikach retencyjnych będą powstawać osady pochodzące z odwodnienia infrastruktury drogowej DK75. Zalicza się je do grupy odpadów związanych z potencjalnym zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi ujętymi w kodzie odpadów 13 05 08* Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach. Prowadzone będą okresowe kontrole oraz czyszczenie urządzeń w celu utrzymania drożności i sprawności systemu oczyszczania wód opadowych. W miejscach szczególnie wrażliwych zostanie zastosowany szczelny system odwodnienia. Szczelny system kanalizacji deszczowej zostanie także zaprojektowany w obrębie obiektów inżynierskich (mostów i estakad). Urządzenia odwadniające zostaną wyposażone w zastawki umożliwiające odcięcie spływu szkodliwych substancji do środowiska gruntowo-wodnego w przypadku awarii, wypadków drogowych pojazdów poruszających się po drodze. Zaprojektowany system zbierania spływów z układu drogowego oraz zastosowanie przewidzianych dodatkowych urządzeń do oczyszczania wód opadowych typu osadniki i separatory substancji ropopochodnych oraz prawidłowa eksploatacja urządzeń w trakcie użytkowania zabezpieczy wody powierzchniowe i podziemne przed negatywnym wpływem wód opadowych i roztopowych z przedmiotowej inwestycji. Dodatkowo materiały do sprawy wskazują potrzebę wykonania analizy

porealizacyjnej polegającej na przeprowadzeniu badań jakości oczyszczonych wód opadowych gromadzonych w zbiornikach retencyjnych lub w studniach kontrolno-pomiarowych zlokalizowanych tuż przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika. Badania zaleca się wykonać w zakresie zawartych w odprowadzanych wodach opadowych zanieczyszczeń (zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych). Dokładna metodyka, a przede wszystkim częstotliwość przeprowadzania monitoringu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie zależała od wyników analizy porealizacyjnej.

W ramach przedmiotowej inwestycji planowana jest przebudowa wałów przeciwpowodziowych Dunajca na odcinkach w km 43+082-45+973 projektowanej drogi na długości około 3 090 m oraz w km 46+701-47+243 projektowanej drogi na długości około 850 m według kilometrażu dla wariantu C. Przebudowa wałów przeciwpowodziowych przeprowadzona zostanie zgodnie z wymaganiami stawianymi obiektom hydrotechnicznym, obejmującymi m.in. uszczelnienie oraz obciążenia hydrotechniczne określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2007 r. Nr 86 poz. 579) oraz ustawie z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2021 r. poz.1812). Przebudowywane wały w miejscu kolizji z projektowaną drogą będą spełniać wymagania jednocześnie jak dla nasypu drogowego oraz hydrotechnicznego. Do przebudowy zostaną wykorzystane materiały z gruntów naturalnych lub antropogenicznych, w których zawartość składników podlegających rozkładowi lub rozpuszczeniu w wodzie nie zagraża trwałości i bezpieczeństwu obiektu zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Proponuje się uszczelnić wał od strony odwodnej przy pomocy maty bentonitowej zakotwionej w stopie wału na głębokość około 1,0 m, bądź przy pomocy ekranów z folii PVC. Projektowane konstrukcje oporowe również będą wykonane w technologii szczelnej, zgodnie z zaleceniami producenta lub w oparciu o odrębne opracowania sporządzone na kolejnym etapie prac projektowych. Geometria muru będzie tak dobrana, aby zapewniona była stateczność na obciążenia zarówno z drogi jak i maksymalne poziomy wód w rzece. Nasypy zostaną wykonane (szczególnie na odcinkach wrażliwych), z materiałów zapewniających brak negatywnego wpływu na wody powierzchniowe. Nie będą stosowane zwietrzeliny, piaski próchnicze, gliniaste i pyły, żużle wielkopieczowe i inne metalurgiczne, popioły lotne i mieszaniny popiołowożużlowe. Wybudowanie odcinka planowanej drogi w wariantie C, wykorzystującego częściowo ślad istniejących obwałowań przeciwpowodziowych Dunajca, ogranicza wprowadzanie nowych obiektów antropogenicznych, znacząco zmieniających lokalną topografię terenu i aktualne funkcjonowanie środowiska przyrodniczego, z tego względu przebudowa istniejącego obiektu nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko. Posadowienie DK75 na korpusie wału dodatkowo zmniejszy ingerencję w krajobraz, poprzez wykorzystanie istniejącej infrastruktury. Zgodnie z wynikami modelowania hydraulicznego i hydrologicznego, przedmiotowa inwestycja nie spowoduje zwiększenia zagrożenia powodziowego w obszarze. Raport wskazuje niedostatek mas ziemnych pochodzących z planowanych wykopów na realizację nasypów drogowych. W miejscach, gdzie droga prowadzona jest po koronie wału, bądź przechodzi w jego bliskim sąsiedztwie (z ingerencją w sam obiekt) niezbędne będzie uzgodnienie szczegółów technicznych oraz uzyskanie zgody administratora wału na udostępnienie tego odcinka, co również może wiązać się z koniecznością przejęcia w użytkowanie korpusu budowli przeciwpowodziowej wraz z elementami technicznymi takimi jak: śluzy, drogi wałowe itp., gdyż w tym przypadku wał

stanowił będzie np. korpus drogi. Ważne jest, aby przedmiotowy obiekt nadal pełnił funkcję przeciwpowodziową.

W oparciu o udostępnioną przez RZGW Kraków PGW Wody Polskie w dniu 31 maja 2023 r. aktualną bazę danych o ujęciach funkcjonujących w ramach szczególnego korzystania z wód, ponownie zostały przeanalizowane informacje dotyczące rozmieszczenia ujęć wód w zasięgu buforu 300 m od projektowanego przebiegu drogi oraz w zakresie linii zajętości we wszystkich analizowanych wariantach. Na tej podstawie zidentyfikowano 21 ujęć wody funkcjonujących w ramach szczególnego korzystania z wód dla wariantu C, w tym 7 ujęć występujących w linii zajętości przedsięwzięcia. Na kolejnych etapach projektowania zostanie przeprowadzone szczegółowe badanie oddziaływania inwestycji na indywidualne ujęcia wody pitnej. Po dokonanej analizie wpływu planowanych inwestycji towarzyszących, podlegających pod wymogi rozporządzeniem Ministra Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie rodzajów inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej Dyrektor RZGW w Krakowie PGW WP na podstawie art. 430 w związku z art. 428 dokonał oceny wodnoprawnej stwierdzając, że inwestycje te nie wpływają na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz w art. 61 ustawy Prawo wodne. Jednocześnie biorąc pod uwagę przepis art. 437 ustawy Prawo wodne uwzględniając stanowisko organu odpowiedzialnego za ocenę wodnoprawną, że nie będzie dochodziło do skumulowanego oddziaływania tych inwestycji w obrębie tej samej części wód lub sąsiadujących ze sobą jednolitych części wód. Biorąc pod uwagę rodzaj, charakterystykę i lokalizację planowanego przedsięwzięcia oraz zaprojektowane rozwiązania dotyczące ochrony środowiska wodnego, a także wskazane warunki realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się jego negatywnego wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 56, art. 57 art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Gospodarka odpadami:

Etap realizacji przedsięwzięcia związany będzie z powstaniem odpadów. Odpady powstawać będą przez cały okres prowadzonych prac, a ich rodzaje będą uzależnione od charakteru danej pracy. Większość powstających odpadów będą to odpady z grupy 17, tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, a także odpady z grupy 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach.

Przewidywane rodzaj i ilości odpadów powstających na etapie realizacji:

Rodzaj odpadu	Kod	Ilość [Mg/rok]
Gleba i ziemia w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	3272,95
Odpadowa masa roślinna	02 01 03	16,61
Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05	17 05 06	1660,90
Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17	17 06 04,	0,49

06 03; inne materiały izolacyjne zawierające substancje niebezpieczne	17 06 03*	
Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	488,50
Mieszanki bitumiczne zawierające smołę; Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	17 03 01*, 17 03 02	327,30
Aluminium; Żelazo i stal; Mieszanki metali	17 04 02, 17 04 05, 17 04 07	166,09
Tworzywa sztuczne	17 02 03	68,39
Drewno	17 02 01	166,09
Szkło	17 02 02	34,20
Kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	34,20
Opakowania z papieru i tektury; Opakowania z tworzyw sztucznych; Opakowania z drewna	15 01 01, 15 01 02, 15 01 03	8,30
Metale nieżelazne	16 01 18	1,66
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ściěrki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	15 02 03	0,68
Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	16,61
Farby, tusze, farby drukarskie, kleje, lepiszcze i żywice zawierające substancje niebezpieczne, Farby, tusze, farby drukarskie, kleje, lepiszcze i żywice inne niż wymienione	20 01 27*, 20 01 28	0,10

w 20 01 27		
Odpady ulegające biodegradacji	20 02 01	1318,95
Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	11,72
Odpady z czyszczenia ulic i placów	20 03 03	8,30
Szlamy ze zbiorników bezodpływowych, służących do gromadzenia nieczystości, nie zaliczanych do odpadów niebezpiecznych oraz odpady komunalne	20 03 04	0,49

Wytwarzający odpady powinien w pierwszej kolejności zapobiegać ich powstawaniu lub ograniczać ich ilość oraz ich negatywne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko. W przypadku braku możliwości zapobiegnięcia powstania odpadu, powinien on zostać w pierwszej kolejności poddany odzyskowi poprzez przygotowanie go do ponownego użycia. Ostatecznie, w przypadku braku możliwości ponownego użycia, recyklingu lub innego procesu odzysku, odpad może zostać poddany unieszkodliwianiu. Podczas realizacji inwestycji, powstające odpady będą gromadzone selektywnie w sposób zabezpieczający przed dostępem osób postronnych i nie powodujący zagrożenia dla środowiska, zdrowia i życia ludzi, w wydzielonych opisanych miejscach, na utwardzonym podłożu. Ciekłe odpady niebezpieczne gromadzić należy w miejscu wyposażonym w szczelną posadzkę zabezpieczającą grunt przed przenikaniem do niego ewentualnych odcieków. Posadzka wykonana będzie w taki sposób, aby wykluczyć rozlewanie się cieczy poza jej powierzchnię. Miejsce gromadzenia ciekłych odpadów niebezpiecznych wyposażone będą w sorbenty umożliwiające zebranie ewentualnych odcieków. Powstające odpady będą przekazywane wyspecjalizowanym podmiotom, posiadającym zezwolenia odpowiednich organów na gospodarowanie tymi odpadami. Zanieczyszczony grunt związkami ropopochodnymi, w miejscach zidentyfikowanych, należy usunąć jako odpad i przekazać do utylizacji, nie można go wykorzystywać do rekultywacji.

Przewidywane rodzaj i ilości odpadów powstających na etapie eksploatacji:

Rodzaj odpadu	Kod	Ilość [Mg/rok]
Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte z zużytych urządzeń	16 02 15*	1,61
Zużyte oprawy oświetleniowe	16 02 16	0,09
Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02	16 02 13*	0,05

09 do 16 02 12		
Odpady z pielęgnacji zieleni	17 02 01	16,05
Odpady komunalne ulegające biodegradacji	20 02 01	33,05
Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	16,05
Odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	13 05 01*	14,17
Szlamy z odwadniania olejów w separatorach	13 05 02*	6,61
Szlam z kolektorów	13 05 03*	16,05
Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	16 81 01*	0,02
Odpady inne niż wymienione w 16 81 01	16 81 02	0,02
Odpady z czyszczenia ulic	20 03 03	33,05
Odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne; odpady z farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11	08 01 11, 08 01 12	0,02

Powstające w trakcie eksploatacji projektowanej drogi odpady remontowe, związane z koniecznością prowadzenia prac serwisowych, będą na bieżąco usuwane przez prowadzącego te prace. Zarządzający drogą powinien zapewnić okresowe usuwanie porzuconych odpadów przez użytkowników drogi np. puszki, butelki, papiery, elementy ogumienia itp. Zarządzający drogą powinien zapewnić natychmiastowe usuwanie zwierząt, które zginą w wyniku kolizji z pojazdami. Odpady należy zagospodarować zgodnie z przepisami prawa.

Ochrona przyrody, krajobrazu:

W zasięgu oddziaływania planowanego wariantu C znajdują się 3 obszary Natura 2000:

- 1) Łososina PLH120087,
- 2) Środkowy Dunajec z dopływami PLH 120088,
- 3) Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096.

Obszar Natura 2000 Łososina PLH120087 - obejmuje rzekę Łososińską na odcinku od miejscowości Podłopień do mostu w Witowicach Dolnych z wyłączeniem odcinków rzeki przebiegających przez Tymbark i Laskową. W skład obszaru wchodzi również odcinek Słopniczanki od drugiego mostu w miejscowości Tymbark do ujścia Czarnej Rzeki. Przedmiotami ochrony w Obszarze są trzy typy siedlisk: pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220), zarośla wierzbowe na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wierzb) (3240), łągi wierzbowe, topolowe, olszowe

i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe (91E0), a także jeden gatunek ryby - brzanka (*Barbus meridionalis*). Na terenie obszaru występują również inne chronione gatunki fauny z załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG: kumak górski *Bombina variegata*, bóbr europejski *Castor fiber* i wydra europejska *Lutra lutra*, które nie są przedmiotem ochrony tego obszaru Natura 2000 ze względu na nieistotną wielkość populacji, jednakże gatunki te podlegają ochronie z mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2380). Należy również podkreślić, że rzeka Łososina zalicza się do obszarów przeznaczonych do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym w tym przypadku do ochrony troci wędrownej (art. 16 pkt 32 ustawy Prawo wodne). Dla wyżej wymienionego obszaru Natura 2000 obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 25 maja 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z dn. 26.05.2015 r., poz. 3241) zmienione Zarządzeniami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 9 marca 2018 r. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z dn. 12.03.2018 r., poz. 1863) oraz z dnia 6 lipca 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z dn. 08.07.2022 r., poz. 4779) [dalej PZO]. Wśród głównych zagrożeń przedmiotów ochrony obszaru PZO wymienia m.in. pozyskiwanie żwiru z koryta rzeki i kamieńców, co prowadzi m.in. do fizycznego niszczenia płatów siedliska przyrodniczego; ruch pojazdów spalinowych po kamieńcach i korycie rzeki (powodujący niszczenie roślinności oraz naruszenie struktury osadów żwirowych); wywożenie odpadów domowych i gruzu do siedlisk nadrzecznych, między innymi na kamieńce, co związane jest z przekształceniami powierzchni terenu i zniszczeniem roślinności; regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych. Celem działań ochronnych jest m.in. zachowanie optymalnych warunków kształtowania się siedlisk, ograniczenie niepożądanych negatywnych oddziaływań na siedlisko przyrodnicze polegających na poborze żwiru z koryta Łososiny i Słopniczanki oraz na porzucaniu odpadów w obrębie siedlisk nadrzecznych poprzez działania o charakterze edukacyjnym. Analizowany wariant C na długim odcinku przebiega wzdłuż doliny Łososiny, a tym samym na pograniczu lub w obrębie rozpatrywanej ostoi Natura 2000. Projektowana inwestycja w tym wariantcie 3 krotnie przecina mostem/estakadą teren obszaru Natura Łososina na łącznej długości ok. 772 m.

Według danych z PZO w granicach terenu zajętości przedsięwzięcia zidentyfikowano dwa płaty siedliska 3220 Pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków. Siedlisko 3220 funkcjonalnie związane jest z korytem rzeki i tylko w jego obrębie ono występuje. Stan siedliska uwarunkowany jest przepływami i stanami wody w rzece. Plan zadań ochronnych wymienia szereg zagrożeń istniejących oraz potencjalnych dla rozpatrywanego przedmiotu ochrony, jednakże z planowanym przedsięwzięciem nie można utożsamiać żadnego z tych zagrożeń. Zgodnie ze standardowym formularzem danych stan zachowania siedliska w ostoi ocenia się jako dobry. Łączna powierzchnia tych siedlisk w obrębie linii rozgraniczenia to około 0,18 ha, czyli ok. 0,8% siedlisk w całej ostoi. Zasoby siedliska w całej ostoi to 22,28 ha. Z kolei według danych z Inwentaryzacji przyrodniczej w granicach terenu zajętości przedsięwzięcia występują trzy płaty siedliska 3220, których łączna powierzchnia w obrębie linii rozgraniczenia wynosi około 0,4 ha, czyli ok. 1,9 % siedlisk w całej ostoi.

Jeden z płatów siedliska (zgodnie z Inwentaryzacją przyrodniczą są to raczej dwa izolowane płaty) znajduje się przy moście nad Łososiną w rejonie Witowic Górnych. Mimo lokalizacji w granicach linii rozgraniczających koryto Łososiny nie będzie w tym rejonie objęte pracami, a tym samym zagrożenie dla tego płatu (płatów) siedliska nie wystąpi. Kolejny płat siedliska

znajduje się w korycie rzeki Łososiny w rejonie planowanego przebiegu estakady nad doliną. W tym przypadku prace budowlane zostaną możliwie najbardziej zawężone, a droga zostanie poprowadzona mostem bez stosowania podpór pośrednich, co ograniczy negatywne oddziaływanie na to siedlisko. Estakada podparta będzie słupami, które będą realizowane punktowo z drogi technologicznej utwardzonej płytami żelbetowymi ułożonymi na czas prowadzenia robót. Przy realizacji estakady będzie zastosowana metoda nasuwu, bez konieczności zajęcia dodatkowego terenu pod estakadą, czyli koryta rzeki, a także terenów przyległych. Zakładając, że przejście nad doliną realizowane będzie estakadą, która nie wymaga zajmowania i przekształcania koryta rzecznego (prace przy konstrukcjach wsporczych prowadzone będą poza korytem rzeki), ostatecznie zagrożenie zniszczenia siedliska 3220 zostanie zdecydowanie ograniczone.

Jak wskazano w uzupełnieniach dokumentacji, przy założeniu braku realizacji jakichkolwiek prac budowlanych i przekształceń koryta Łososiny w rejonach występowania chronionych siedlisk przyrodniczych 3220 na trasie planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się zagrożenia zniszczenia siedliska. Nie mniej jednak biorąc pod uwagę wielkość zagrożonego siedliska, specyfikę terenu oraz charakter prowadzonych prac nie można wykluczyć negatywnego oddziaływania etapu realizacji inwestycji na te chronione w ramach sieci Natura 2000 siedliska. W związku z powyższym, kierując się zasadą przezorności w niniejszej decyzji zawarto szereg warunków, np. by w granicach obszaru Natura 2000 Łososina płyty siedliska 3220 zabezpieczyć przed zniszczeniem poprzez wygrodzenie siedliska, zakaz prowadzenia jakichkolwiek prac na siedlisku, składowania materiałów i odpadów, wjeżdżania na siedlisko pojazdami samochodowymi i maszynami budowlanymi, itp.

PZO nie wskazuje na zagrożenia, które można powiązać z etapem eksploatacji przedsięwzięcia lub na zagrożenia pośrednie (np. emisje zanieczyszczeń) na siedliska, związane z przebiegiem drogi poza miejscami występowania siedlisk chronionych.

Jak wspomniano wyżej jednym z przedmiotów ochrony obszaru Natura Łososina jest chroniony gatunek ryby brzanka. W związku z tym należy zaplanować działania minimalizujące, tj. prowadzenie robót z brzegu czy unikanie mącenia wody przy prowadzonych robotach budowlanych, ograniczenie do minimum koniecznych umocnień. Prace będą realizowane pod nadzorem ichtiologa. Działania te ograniczą w odniesieniu do chronionego gatunku ryby (brzanka) ewentualne negatywne skutki do minimum, nie stwarzając zagrożeń dla przetrwania i stanu zachowania populacji. Według raportu po zastosowaniu się do działań minimalizujących, oddziaływanie planowanej budowy drogi DK75 na chroniony gatunek ryby (brzanka) ocena się jako oddziaływanie nieistotne. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie będą realizowane progi, stopnie oraz nowe obwałowania.

Kolejny przedmiot ochrony tego obszaru Natura 2000 siedlisko 3240 Zarośla wierzbowe na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wierzb) - nie zostało zinwentaryzowane w rejonie planowanego przedsięwzięcia, co oznacza brak zagrożenia w stosunku do niego.

Natomiast w terenie inwestycji występuje siedlisko *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albofragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe. Łęgi 91E0 należą do siedlisk zależnych od wód. Ich stan uwarunkowany jest stosunkami wodnymi w dolinie rzecznej i przepływami wody w rzece. Zgodnie ze standardowym formularzem danych stan zachowania siedliska w ostoi ocenia się jako dobry. Również stan zinwentaryzowanych siedlisk oceniono jako dobry. W całej ostoi jest 63,31 ha siedliska 91E0. Przeprowadzona na potrzeby raportu inwentaryzacja przyrodnicza wykazała

występowanie znacznie większej ilości płatów i powierzchni tych siedlisk, wskazując że może ona wynosić nawet 94,38 ha. Jednak przeprowadzona w 2022 r. przez dr Pawła Nejfelda ekspertyza pn. „Weryfikacja rozmieszczenia łęgów w obszarze Natura 2000 Łososina PLH120087” nie potwierdza tych danych. Przeprowadzone na potrzeby tego opracowania obserwacje terenowe i analizy przyniosły nowe dane dotyczące płatów siedliska przyrodniczego 91E0 — w granicach obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087. Wynika z nich, że powierzchnia siedliska na przestrzeni lat ulega niewielkim wahaniom wynikającym m.in. z naturalnych zmian koryta. Zgodnie z tymi danymi w granicach obszaru naturalnego powierzchnia siedliska wynosi 60,50 ha. Przy czym zasięg części płatów wykracza poza granice obszaru a część płatów leży całkowicie poza jego granicami. Łącznie zidentyfikowano ponad 50 ha łęgów zlokalizowanych poza granicami obszaru Łososina.

Zgodnie z obowiązującym Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z 6.07.2022 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla Obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 celem zadań ochronnych dla siedliska 91E0 jest utrzymanie stabilnej powierzchni ok. 63,3 ha oraz utrzymanie poszczególnych płatów siedliska. W zaktualizowanym w 2022 r. PZO jako cel działań dla wszystkich stanowisk siedlisk 91E0 wskazano utrzymanie oceny FV (stanu właściwego) wskaźnika na wszystkich stanowiskach oraz niezmnieszenie powierzchni siedliska na stanowisku, które nie jest antropogenicznie pofragmentowane.

Cele opisane są parametrami/wskaźnikami stanu ochrony, które optymalnie powinny mieć odpowiedni (właściwy) poziom oceny, powinny dążyć do takiego poziomu oceny lub przynajmniej dążyć do poprawy lub utrzymania obecnej oceny parametru. Podstawowym parametrem dla siedlisk jest ich powierzchnia. Dla poszczególnych siedlisk określona w PZO, minimalna powierzchnia jest wymagana dla właściwej oceny tego parametru. W związku z tym iż parametr ten nie został dochowany, na wniosek Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, Inwestor dokonał odcinkowej korekty geometrii trasy (od ok. km 26+000 – 28+000 wg załączników graficznych), omijając obszar Natura 2000 i siedliska 91E0. Zoptymalizowany przebieg przedsięwzięcia został wyznaczony z ominięciem wszelkich płatów siedliska 91E0 zlokalizowanych w granicach obszaru Natura 2000 Łososina i nie przewiduje się zagrożenia niszczenia siedlisk uwzględnionych w PZO, zajmowania ich powierzchni i zmiany warunków siedliskowych. Na podstawie danych dotyczących rozmieszczenia siedlisk przyrodniczych zawartych w PZO oraz po dokonaniu odcinkowej korekty geometrii drogi z przekroczeniem rzeki Łososina mostem bez stosowania podpór pośrednich, zostało ograniczone negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000.

Ponadto w celu ograniczenia wpływu inwestycji na te siedliska w projekcie zastosowano szereg rozwiązań technologicznych mających na celu minimalizację możliwych negatywnych oddziaływań. Droga zostanie poprowadzona estakadą bez stosowania podpór pośrednich, a prace budowlane zostaną możliwie najbardziej zawężone, co ograniczy ingerencję w ten obszar chroniony. Przy realizacji estakady będzie zastosowana metoda nasuwu, bez konieczności zajęcia terenu przyległego, cennego przyrodniczo. Jeden z płatów siedliska znajduje się przy moście nad Łososiną w rejonie Witowic Górnych. Mimo lokalizacji w granicach linii rozgraniczających rejon mostu nie będzie w tym rejonie objęty pracami, a tym samym zagrożenie dla tego płatu siedliska wykluczono. Również w przypadku mostu w rejonie ujścia Łososiny do Jeziora Czchowskiego zagrożenie dla siedlisk 91E0 występujących w granicach ostoi Natura 2000 nie wystąpi, gdyż w tym rejonie most stanowi granicę ostoi Natura 2000, a przyczółki mostu zostały zaprojektowane poza granicami obszaru Natura

2000. Ponadto w rejonie 28 km zaprojektowano drogę boczną (droga techniczna) tak, by uniknąć ingerencji w siedliska przyrodnicze, z którymi droga ta koliduje.

Dodatkowo prace na odcinkach występowania siedlisk będą prowadzone w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć negatywny wpływ, w szczególności poprzez:

- wygrodzenie terenów siedlisk przyrodniczych przed rozpoczęciem prac budowlanych, w celu uniknięcia nieuzasadnionych zniszczeń większych niż zakładane;
- prowadzenie prac budowlanych na odcinkach przebiegających w obrębie siedlisk przyrodniczych w granicach szerokości wytyczonej drogi (wygrodzonego terenu), tj. w taki sposób, aby nie zajmować terenów (siedlisk) przyległych;
- umiejscowienie magazynów materiałów, w tym tymczasowych miejsc składowania, dróg dojazdowych i miejsc postoju maszyn w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć wpływ na siedliska;
- prowadzenie prac w obszarze pod stałym nadzorem przyrodniczym.

Należy wskazać, iż przy uwzględnieniu danych z inwentaryzacji przyrodniczej, na trasie nowego przebiegu inwestycji znajduje się jeden zidentyfikowany płat siedliska 91E0 (stan zachowania tego siedliska jest dobry), który zostanie przecięty przez projektowaną drogę. Płat ten nie jest uwzględniony w PZO. Na obecną chwilę nie jest znane dokładnie miejsce przecięcia drogi z siedliskiem. Zakładając, że będzie to odcinek do 100 m, to zawężając pas zajętości i związanych z tym możliwych zniszczeń siedliska 91E0 (w obszarze nie objętym PZO) do szerokości drogi (ok. 25 - 30 m), wstępnie oszacowano, że powierzchnia zniszczenia może wynieść ok. 0,3 ha, co będzie stanowić ok. 0,32% wszystkich siedlisk występujących w ostoi, bez uszczuplania jednak płatów siedlisk przyrodniczych zawartych w PZO, a także ogólnej powierzchni docelowej siedlisk, o której mowa w celach ochrony PZO.

W odniesieniu do płatów siedliska 91E0 położonych w km 29+724 - 31+542 w granicach obszaru Natura 2000 Łososina i 23+919–25+565 na granicy obszaru Natura 2000 Łososina oraz 23+678 - 24+457, 30+315 - 31+152, 46+506 - 46+543, 0+005 - 0+318 poza jego granicami, należy zaplanować i wykonać działania minimalizujące.

Planowana droga nie spowoduje odcięcia znajdujących się w ostoi siedlisk łęgowych od koryta Łososiny i naturalnych fluktuacji wód rzecznych. Nie przewiduje się innych zagrożeń, które miałyby znaczący wpływ na stan siedlisk przyrodniczych. Również PZO nie wskazuje na zagrożenia, które można byłoby powiązać z etapem realizacji i eksploatacji drogi. Jako jedno z zagrożeń istniejących w stosunku do siedliska PZO wymienia: inne spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych (J02.15.), erozje (K01.01.) oraz brak zalewania (J02.04.02.). Wymienione zagrożenia związane są z intensyfikacją, wskutek działalności człowieka, procesów erozji wgłębnej powodującą wcinanie się i obniżenie poziomu dna rzeki, co prowadzi do zawężenia strefy regularnego oddziaływania wezbranych wód i tym samym do zmniejszenia powierzchni terenów nadrzecznych mogących być potencjalnie zajmowanych przez siedlisko przyrodnicze. Tego typu oddziaływanie może mieć miejsce jedynie w przypadku prowadzenia prac regulacyjnych na rzece. Planowana jest realizacja muru oporowego w obrębie obszaru Natura 2000 na o długości ok. 830 m na brzegu lewym rzeki Łososina w km 24+500 - 25+400 projektowanej drogi. Przekraczanie rzeki mostami nie wpłynie na zmiany stosunków wodnych w rz. Łososinie oraz nie będzie mieć znaczenia dla procesów erozyjnych zachodzących w korycie rzeki.

Obszar Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH 120088 – jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty wyznaczono na podstawie decyzji Komisji Europejskiej 2011/64/UE z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenia dla Wspólnoty

składających się na kontynentalny obszar biogeograficzny (Dz. Urz. UE L33/146 z 8.2.2011 r) dla którego obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 8 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 wraz z uzasadnieniem (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z 12.01.2018 r. Poz. 461), zmienione zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 3 czerwca 2022 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z 08.06.2022 r. Poz. 4021) [dalej PZO]. Obszar Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 tworzą:

a) rzeka Dunajec wraz z otoczeniem na odcinkach:

- od km ok. 101+450 do km ok. 108+350 (tj. w górę rzeki od ujścia lewobrzeżnego dopływu Smolnik w miejscowości Marcinkowice, gm. Chełmiec do mostu w ciągu drogi krajowej nr 28 w Nowym Sączu — „most Piłsudskiego”),
- od km ok. 110+500 do km ok. 131+7002 (tj. w górę rzeki od ujścia prawobrzeżnego dopływu Dąbrówka Polska w Nowym Sączu do ujścia lewobrzeżnego dopływu Czarna Woda w Łącku),
- od km ok. 134+900 do km ok. 149+000 (tj. w górę rzeki od ujścia lewobrzeżnego dopływu Kamienica w miejscowości Zabrzeż, gm. Łącko do północnej części miejscowości Krościenko nad Dunajcem),
- od km ok. 152+000 do km ok. 154+700 (tj. w górę rzeki od południowej części miejscowości Krościenko nad Dunajcem do granicy Pienińskiego Parku Narodowego),

b) dolny odcinek rzeki Słomka wraz z otoczeniem od km ok. 0+000 do km ok. 13+600 (tj. w górę rzeki od ujścia do Dunajca na granicy miejscowości Podegrodzie i Naszacowice, gm. Podegrodzie do mostu w miejscowości Przyszowa, gm. Łukowica);

c) dolny odcinek rzeki Kamienica wraz z otoczeniem od km ok. 0+000 do km ok. 12+400 (tj. w górę rzeki od ujścia do Dunajca w miejscowości Zabrzeż, gm. Łącko do mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 968 Lubień- Zabrzeż w centrum miejscowości Szczawa);

d) dolny odcinek rzeki Ochotnica wraz z otoczeniem od km ok. 0+000 do km ok. 11+350 (tj. w górę rzeki od ujścia do Dunajca w miejscowości Tylmanowa, gm. Ochotnica Dolna do mostu w rejonie osiedla Majdakówka w Ochotnicy Górnej, gm. Ochotnica Dolna).

Rzeka Dunajec w granicach ostoi zaliczana jest do typu 15 - średnia rzeka wyżynna - wschodnia, zaś jej dopływy Ochotnica, Kamienica i Słomka zaliczane są do typu 14 - potok fliszowy. Za przedmioty ochrony ww. obszaru zostały uznane cztery siedliska przyrodnicze oraz trzy gatunki ryb:

3220 Pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków;

3230 Zarośla wrześni na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część - z przewagą wrześni),

3240 Zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część - z przewagą wierzby),

91E0* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe.

Boleń *Aspius aspius*,

Głowacz białopłetwy *Cottus gobio*,

Brzanka *Barbus meridionalis*.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w północnej części obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec tj. w górę rzeki od ujścia lewobrzeżnego dopływu Smolnik w miejscowości Marcinkowice. Planowana DK 75 w wariantcie C w km 41+100 – 46+600 przylega od strony zachodniej drogi do obszar Natura 2000 Środkowy Dunajec, a przecięcie rzeki planowaną drogą nastąpi w dwóch miejscach na stosunkowo krótkich odcinkach wynoszących łącznie ok. 360 m przy granicy obszaru oraz ok. 155 m na przecięciu doliny w ramach przebudowy Północnej Obwodnicy Nowego Sącza (która będzie powiązana z budowa DK75). Ponadto przeprawa na dł. 254 m (w km 41+555 – 41+809) będzie się znajdować wzdłuż obecnie już istniejącej estakady nad doliną Dunajca w Nowym Sączu.

Na trasie planowanej drogi zinwentaryzowano 6 płatów Siedliska *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albofragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe w granicach obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami o pow. 51,9 ha. Raport podaje, że planowana droga DK75 koliduje z częścią ww. siedliska w podtypie 91E0-1 wikliny nadrzeczne *Salicetum triandro-viminalis*, na powierzchni ok. 5,6 ha co stanowi ok. 10,8% pow. siedliska. Należy w tym miejscu podkreślić, że wikliny nadrzeczne nie stanowią siedliska *91E0, co w przypadku analizowanej drogi oznacza brak zniszczeń łągów i brak znaczącego negatywnego wpływu na obszar Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami.

Siedlisko 3220 Pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków w rejonie przedsięwzięcia zinwentaryzowano w 6 płatach, ale wszystkie płaty znajdują się poza obszarem objętym liniami rozgraniczającymi przedsięwzięcia. Tym samym poza możliwym wpływem bezpośrednim ze strony przedsięwzięcia. Zarówno realizacja przedsięwzięcia, jak i jego funkcjonowanie, nie będą mieć wpływu na przepływ wody w Dunajcu oraz na strefę korytową rzeki w stopniu, który mógłby mieć znaczenie dla funkcjonowania rozpatrywanego siedliska przyrodniczego poza liniami rozgraniczającymi inwestycji. Przecięcie doliny w Nowym Sączu będzie realizowane estakadą, bez ograniczania warunków przepływów i transportu kamieni i żwiru w korycie, a poza tym w znacznym oddaleniu od najbliższych płatów siedlisk. Zagrożenie w postaci: (G01.03.) pojazdy zmotoryzowane i poruszanie się pojazdami spalinowymi po kamieńcach i korycie rzeki z różnych przyczyn, nie wiąże się z przedsięwzięciem, gdyż w rejonie przewidywanych prac budowlanych siedliska 3220 nie występują. PZO nie wskazuje na zagrożenia, które można powiązać z etapem eksploatacji istniejącej na Dunajcu estakady lub na zagrożenia pośrednie (np. emisje zanieczyszczeń) na siedliska, związane z przebiegiem drogi poza obszarami występowania siedlisk chronionych.

Pozostałe siedliska będące przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec: siedlisko 3230 Zarośla wrześni na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wrześni) oraz Siedlisko 3240 Zarośla wierzbowe na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wierzb) nie zostały zinwentaryzowane w rejonie planowanego przedsięwzięcia.

Kolejnymi przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z Dopływami są trzy gatunki ryb Boleń *Aspius aspius*, Głowacz białopłetwy *Cottus gobio* i Brzanka *Barbus meridionalis*. Przecięcie doliny rz. Dunajec będzie realizowane mostami/estakadami, bez ograniczania warunków przepływów wód i transportu kamieni i żwiru w korycie rzeki. Nie będzie więc stanowić zagrożenia dla chronionych gatunków ryb, szczególnie przy zastosowaniu określonych w raporcie i niniejszej decyzji warunków. Z kolei wszystkie roboty budowlane, których nie będzie można inaczej wykonać jak tylko poprzez ingerencję w koryto rzeki, muszą być prowadzone poza okresem tarła i inkubacji ryb i nie mogą powodować mącenia wody. Planowane obiekty mostowe/estakady oraz prowadzone przy ich budowie

prace nie mogą powodować zawężania koryta rzeki, ani koncentracji nurtu cieku. Stosowanie się do działań minimalizujących w odniesieniu do ryb (brzanka, głowacz białopłetwy, boleń) ograniczy ewentualne negatywne skutki do minimum, nie stwarzając zagrożenia dla przetrwania i stanu zachowania ich populacji – oddziaływanie nieistotne.

Obszar Natura 2000 Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096 - Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty. Ostoja ma powierzchnię 67,65 ha. Położona jest w miejscowości Biała Woda w gminie Łososina Dolna. Stanowi zwarty kompleks leśny otoczony od wschodu, zachodu i północy agrocenozami i niewielkimi płatami lasu, a od południa przylega do lasu jodłowego. Pokrywa się w całości z istniejącym rezerwatem „Białowodzka Góra nad Dunajcem”. Przedmiotami ochrony są tu siedliska przyrodnicze z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej tj. Żyzne buczyny - 9130, Grąd środkowoeuropejski - 9170 i Jaworzyny i lasy klonowo-lipowe na stokach i zboczach – 9180 oraz gatunki objęte art. 4 dyrektywy 2009/147/WE i gatunki wymienione w załączniku II do dyrektywy 92/43/EEG takie jak: widłoząb zielony (*Dicranum viride*) - 1381 i Krasopani hera (*Euplagia quadripunctaria*) – 6199. Inwestycja nie przechodzi przez ten obszar ani do niego nie przylega, znajduje się w odległości 0,63 km od granicy obszaru Natura 2000. Z uwagi na lokalizację planowanych robót poza obszarem Natura 2000 oraz określone w decyzji zakazy składowania materiałów budowlanych odpadów i organizowania zaplecza budowy, w pasie pomiędzy granicą obszaru Natura 2000, a planowanym frontem robót przewiduje się, że inwestycja nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na ten obszar Natura 2000.

Ponadto inwestycja planowana jest w odległości ok. 2,8 km od granicy obszaru Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085 oraz w odległości ok. 4,1 km od granicy obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca PLH120020.

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Dolny Dunajec PLH120085 obejmuje rzekę Dunajec na odcinku od zapory w Czchowie do ujścia do Wisły wraz z wybranymi dopływami oraz ujściowym odcinkiem rzeki Biała Tarnowska. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolny Dunajec PLH120085 (Dz. U. z 2021 r. poz. 2229), przedmiotem ochrony na Obszarze są: siedlisko przyrodnicze pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków [3220] oraz następujące gatunki zwierząt i ich siedliska: boleń, brzanka, głowacz białopłetwy i minóg strumieniowy. Zgodnie z § 3 ww. rozporządzenia, specjalny obszar ochrony siedlisk Dolny Dunajec (PLH120085) wyznaczono w celu: 1) trwałej ochrony: a) siedlisk przyrodniczych, b) populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub 2) odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków, o których mowa w pkt 1 lit. b) – w stosunku do przedmiotów ochrony. Zgodnie z Planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085, ustanowionym Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 4 września 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2014 r. poz. 4920, ze zm.), do najistotniejszych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń zidentyfikowanych dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zwierząt i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085 należą: regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych; prace hydrotechniczne, które zmieniają geometrię koryta, zmieniają strukturę podłoża, likwidują naturalne formy erozyjne i odsypiskowe (np. łachy), modyfikują przepływ wody w korycie, zmieniają stan brzegów i uniemożliwiają naturalny przebieg procesów formujących morfologię koryta; pozyskiwanie żwiru z koryta rzeki i kamieńców prowadzone nielegalnie lub w ramach powszechnego bądź szczególnego korzystania z wód; poruszanie się pojazdami spalinowymi po kamieńcach i korycie rzeki z różnych przyczyn

(nielegalny pobór żwiru, rekreacja, wędkarstwo, off-road); inwazja gatunków obcego pochodzenia (rdestowce, niecierpek gruczołowaty); progi na Paleśnianie stanowiące bariery migracyjne; pogorszenie jakości i podniesienie poziomu żyzności wody na skutek odprowadzania nieoczyszczonych ścieków bytowych i wyrzucania odpadów z gospodarstw domowych.

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca PLH120020 składa się z sześciu powiązanych funkcjonalnie enklaw. Każda z tych enklaw obejmuje obiekt, w którym mieszczą się kolonie nietoperzy – podkowca małego (*Rhinolophus hipposideros*) i nocka dużego (*Myotis myotis*) oraz obszary ich żerowania. Tymi enklawami są: Kościół w Bobowej – kolonie rozrodcze nocka dużego i podkowca małego na strychu i wieży kościoła w Bobowej; Kościół w Bruśniku – kolonia rozrodcza podkowca małego na strychu kościoła w Bruśniku; Bukowiec – kolonia rozrodcza podkowca małego na strychu kościoła w Bukowcu oraz zimowisko podkowca małego w Jaskini Diabła Dziura w Bukowcu; Kościół w Paleśnicy – kolonia rozrodcza podkowca małego na strychu kościoła św. Justyny Panny Męczennicy w Paleśnicy (wraz z obszarem żerowania nietoperzy); Kościół w Domosławicach – kolonie rozrodcze nocka dużego i podkowca małego na strychu kościoła w Domosławicach; Beluarda w Rożnowie – kolonie rozrodcze nocka dużego i podkowca małego w bramie wjazdowej (enklawa najbliższa w stosunku do terenu planowanej inwestycji). Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca (PLH120020) (Dz. U. z 2022 r. poz. 2037), przedmiotem ochrony na Obszarze są siedliska przyrodnicze: jaskinie nieudostępnione do zwiedzania [8310], kwaśne buczyny [9110] oraz żyzne buczyny [9130], a także następujące gatunki zwierząt oraz ich siedliska: kumak górski [1193], nocek duży [1324] (populacja zimująca, migrująca i rozrodcza), podkowiec mały [1303] (populacja zimująca i rozrodcza), traszka karpacka [2001]. Zgodnie z § 3 rozporządzenia, specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca PLH120020 wyznaczono w celu: 1) trwałej ochrony: a) siedlisk przyrodniczych, b) populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub 2) odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków, o których mowa w pkt 1 lit. b) – w stosunku do przedmiotów ochrony. Zgodnie z Planem zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca PLH120020, ustanowionym zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 25 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca PLH120020 (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2014 r. poz. 2465, ze zm.), do najistotniejszych zidentyfikowanych istniejących i potencjalnych zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w Obszarze, należą: rekreacyjna turystyka jaskiniowa, wandalizm, usuwanie martwych i umierających drzew, eksploatacja lasu bez odnawiania czy naturalnego odrastania drzew, usuwanie żywopłotów i zagajników lub roślinności karłowatej, niszczenie liniowych elementów krajobrazu, a przez to utrata tras migracji na żerowisko oraz brak bezpiecznego wylotu – wycinka lub nadmierne przycinanie drzew w bezpośrednim otoczeniu kolonii, stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych, odbudowa, remont budynków, w tym: prace remontowe dachu i strychu prowadzone w okresie rozrodu nietoperzy, tj. od 15 kwietnia do 15 września, instalacja na kościołach stacji bazowych BTS systemów łączności bezprzewodowej, uszczelnianie strychów – likwidacja wlotów dla nietoperzy, płoszenie nietoperzy, tj. przebywanie na strychu, oświetlanie

nietoperzy, brak bezpiecznego wylotu – intensywne zewnętrzne oświetlenie budynku, drapieżnictwo, wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek.

Projektowana droga w wariantcie inwestorskim nie przebiega w bezpośrednim pobliżu obszaru Natura 2000 Dolny Dunajec PLH120085 oraz Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca PLH120020. Biorąc powyższe pod uwagę negatywne oddziaływania na ww. ostoje i jej przedmioty ochrony nie są w tym przypadku przewidywane.

Analizując przedstawione powyżej informacje przyrodnicze wraz z zagrożeniami i celami działań ochronnych dla obszarów Natura 2000: Łososina PLH120087, Środkowy Dunajec z dopływami PLH 120088, Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096, Dolny Dunajec PLH120085 oraz Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca PLH120020 w odniesieniu do lokalizacji i zakresu planowanego przedsięwzięcia, uznano że w przedmiotowym przypadku nie diagnozuje się znaczącego negatywnego wpływu realizacji inwestycji na stan ochrony siedlisk i gatunków, których płaty/stanowiska ulegną zniszczeniu. Niektóre uszczuplenia nie są znaczące, część siedlisk ma potencjalnie wysoki parametr powierzchniowy w obszarze, a stanowiska siedliska 3220, które z natury jest bardzo plastyczne i z reguły nie wymaga podejmowania działań ochronnych (dla jego funkcjonowania wystarczy naturalny rytm zalewów rzeki), będą poddane częściowej regeneracji. Z uwagi na powyższe, a także ze względu na lokalizację, zakres oraz charakter planowanego przedsięwzięcia uznano, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000 w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zwierząt, dla ochrony których zostały wyznaczone. Przedsięwzięcie nie obejmuje działań zidentyfikowanych jako zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony ww. siedlisk przyrodniczych oraz ww. gatunków zwierząt i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony na ww. obszarach Natura 2000. W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że realizacja przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami wskazanymi w niniejszej decyzji nie wpłynie na realizację celów ochrony ww. obszarów, nie utrudni ani nie uniemożliwi osiągnięcia wskazanych w ww. PZO celów działań ochronnych, nie wpłynie też negatywnie na stabilność, integralność i stan zachowania ww. obszarów Natura 2000 oraz na ich powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000.

W strefie analiz przyrodniczych znajdują się 1 rezerwat przyrody, 3 obszary chronionego krajobrazu, 54 pomniki przyrody.

Rezerwat przyrody Białowodzka Góra nad Dunajcem - został powołany Zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z 21 października 1961 roku. Rezerwat utworzono w celu zachowania ze względów naukowych, dydaktycznych i turystycznych naturalnych zespołów buczyny karpackiej. Pokrywa się w całości z obszarem Natura 2000 "Białowodzka Góra nad Dunajcem". Obszar położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Dunajca. Obejmuje południowo-wschodnie partie Białowodzkiej Góry z zespołami buczyny karpackiej i grądu, roślinnością naskalną oraz stanowiskami jarzębu brekinii i irgi czarnej – roślin bardzo rzadkich w Karpatach. Na Białowodzkiej Górze znajdują się pozostałości późnożyłtyckiego grodziska. Obszar ma szczególne znaczenie dla ochrony jarzębu brekinii (*Sorbus torminalis*) i widłoząbu zielonego (*Dicranum viride*). Jarzęb brekinia osiąga wysokość do 15 – 25 m i 60 – 100 cm pierśnicy, szeroką i gęstą koronę. W Polsce jego stanowiska naturalne występują bardzo rzadko. Linia zasięgu bierze początek na wschód od ujścia Wisły, przebiega przez Poznańskie i Śląsk na południe. Występuje koło zapory w Rożnowie. Najwyżej położone jego stanowisko w Polsce znajduje się właśnie na Białowodzkiej Górze (550 m n.p.m.). Widłoząb zielony to gatunek mchu należący do rodziny widłozębowatych (*Dicranaceae*). Tworzy zbite darnie,

żółto-brunatne. Ponadto w granicach rezerwatu stwierdzono inne gatunki roślin objęte ochroną, m.in.: ożota zwyczajna *Galatella tinctoria*, konwalia majowa *Convallaria majalis*, kopytnik pospolity *Asarum europaeum*, Buławik mieczolistny *Cephalanthera longifolia*, Wawrzyn wilczczyko *Daphne mezereum*, Naparstnica zwyczajna *Digitalis grandiflora*, Kruszyna pospolita *Frangula alnus*, Przytulia wonna *Galium odoratum*, Bluszcz pospolity *Hedera helix*, Lilia złotogłów *Lilium martagon*, Miodownik melisowaty *Melittis melissophyllum*, Orlik pospolity *Aquilegia vulgaris*, Paprotka zwyczajna *Polypodium vulgare*, Kalina koralowa *Viburnum opulus*. Rezerwat ma ustanowiony plan zadań ochronnych przyjęty Zarządzeniem Nr 13/16 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 8 marca 2016 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatów przyrody położonych w województwie małopolskim. Inwestycja nie przechodzi przez rezerwat, znajduje się ok 630 m od jego granic. W związku z czym nie przewiduje się wystąpienia jakichkolwiek negatywnych skutków bezpośrednich realizacji przedsięwzięcia na powierzchnię tego Rezerwatu oraz na występujące w jego obrębie siedliska.

Obszary chronionego krajobrazu - projektowany odcinek trasy DK75 przecina również trzy obszary chronionego krajobrazu:

- Obszar Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego (OCHK WPW).
- Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu.
- Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Ciężkowickiego.

Obszar Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego (w km 0+000-23+107), ustanowiony przez Wojewodę Tarnowskiego w drodze rozporządzenia Nr 23/96 z dnia 28 sierpnia 1996 r. (Dz. Urz. Woj. Tarn. z 1996 r. Nr 10, poz. 60) i podlegający ochronie na mocy uchwały nr XLV/693/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 29 stycznia 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2018 r. poz. 1166, ze zm.). Cechuje go znaczne zróżnicowanie zbiorowisk roślinnych - od żyznych i kwaśnych buczyn oraz jędrzyn poprzez grądy, sosnowo-dębowe bory, bory mieszane, po bory świeże i acidofilne mszyste jędrzyny i różnego rodzaju zbiorowiska łąkowe. Północne obrzeża Obszaru stanowiące Próg Karpacki bogate są w zbiorowiska kserotermiczne oraz ciepłolubne zespoły łąkowe i zaroślowe. Flora chroniona obszaru liczy 35 gatunków, w tym 25 podlegających ochronie całkowitej i 10 częściowej. Osobliwością przyrody nieożywionej są liczne wychodnie i odsłonięcia skalne odpornych piaskowców. Obszar wyróżnia się również nagromadzeniem zabytków kultury materialnej (zamki, kościoły).

Wariant realizacyjny przebiega na znacznej długości przez rozpatrywany Obszar chroniony, tj. 23,107 km i przecina go w centralnej części. Tym samym wariant ten będzie naruszać niektóre z zakazów ustanowionych dla tej formy ochrony przyrody, tj. wystąpi negatywny wpływ na ochronę przyrody i krajobraz, likwidowane będą zadrzewienia, ulegnie trwałej zmianie rzeźba terenu, nie zostaną spełnione warunki odległościowe od rzek, zmieniane będą warunki wodne (np. możliwe korekty/regulacje odcinków cieków w miejscach przekroczeń przez drogę). Z uwagi na znaczną długość inwestycji przebiegającej w granicach rozpatrywanego obszaru chronionego krajobrazu, będzie ona bezpośrednio zagrażać chronionym zasobom przyrodniczym, mianowicie: objętym ochroną siedliskom przyrodniczym oraz wielu gatunkom fauny. Spodziewany jest ponadto negatywny wpływ na krajobraz, tj. wpływ na strukturę pokrycia terenu i jego ukształtowanie, jak i wpływ na krajobraz w sensie widokowym.

Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu (dalej OCHK) utworzono w celu ochrony wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowego ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Cele te mówią m.in. o utrzymaniu i zwiększaniu powierzchni trwałych użytków zielonych, kształtowaniu zróżnicowanego krajobrazu rolniczego poprzez zachowanie mozaiki pól uprawnych, łąk, płatów wieloletnich ziołorośli, a także ochronę istniejących oraz formowanie nowych zadrzewień i zakrzewień śródpolnych i przydrożnych, utrzymaniu i zwiększaniu powierzchni trwałych użytków zielonych, zachowaniu i odtwarzaniu korytarzy ekologicznych ze szczególnym uwzględnieniem możliwości migracji dużych ssaków. Ochronę powinny zapewniać zakazy i ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów określone w uchwale Sejmiku Województwa Małopolskiego Nr XX/274/20 z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2020 r. poz. 3482. Omawiana inwestycja przechodzi przez teren OCHK w km 23+107 – 44+553 oraz w km 45+371 – 46+051 na łącznej długości ok 22,126 km i przecina go na osi północ - południe. Tym samym wariant będzie naruszać niektóre z zakazów ustanowionych dla tej formy ochrony przyrody, tj. wystąpi negatywny wpływ na ochronę przyrody i krajobraz, likwidowane będą zadrzewienia, trwale ulegnie zmianie rzeźba terenu, nie zostaną spełnione warunki odległościowe od rzek i jezior. Z uwagi na znaczną długość inwestycji przebiegającą w granicach rozpatrywanego obszaru chronionego krajobrazu, będzie ona w każdym z wariantów bezpośrednio zagrażać chronionym zasobom przyrodniczym, mianowicie: objętym ochroną siedliskom przyrodniczym oraz wielu gatunkom fauny. Spodziewany jest ponadto negatywny wpływ na krajobraz, tj. wpływ na strukturę pokrycia terenu i jego ukształtowanie, jak i wpływ na krajobraz w sensie widokowym.

Zgodnie z art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478) zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Drogi publiczne są inwestycjami celu publicznego w rozumieniu art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145 t.j.) *wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji.*

Niezależnie od powyższego negatywne oddziaływanie będzie ograniczane poprzez szeroko zakrojone działania łagodzące przewidziane dla poszczególnych elementów środowiska.

Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Ciężkowickiego, ustanowiony przez Wojewodę Tarnowskiego w drodze Rozporządzenia Nr 23/96 z dnia 28 sierpnia 1996 r. (Dz. Urz. Woj. Tarn. z 1996 r. Nr 10, poz. 60) i podlegającego ochronie na mocy uchwały nr XLVIII/754/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pogórza Ciężkowickiego w części położonej w Województwie Małopolskim (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2018 r. poz. 3524, ze zm.). Droga przebiegać będzie w odległości ok. 60 m od granicy, ale mały fragment Obszaru znajduje się w zasięgu linii zajętości i przewidywanej realizacji drogi dojazdowej (głównie w śladzie drogi istniejącej). Zatem ingerencja w obszar chroniony będzie mieć miejsce, ale w bardzo małym, ograniczonym stopniu.

W granicach obszaru chronionego znajduje się niewielka powierzchnia objęta liniami rozgraniczającymi, a sama droga przebiega poza granicą obszaru. Nie znajdują się w granicach terenu inwestycji chronione siedliska przyrodnicze, chronione gatunki roślin i

grzybów, a z chronionych gatunków fauny zanotowano miejsca rozrodu płazów w rejonie ujścia Granicznika do Jeziora Czchowskiego. Zapewniona będzie łączność i możliwość przemieszczania się płazów między zbiornikiem a doliną Granicznika poprzez realizację w tym miejscu obiektów inżynierskich o funkcjach przejść dla zwierząt. Biorąc pod uwagę powyższe wskazuje się, że realizacja inwestycji z uwzględnieniem warunków zawartych w niniejszej decyzji nie będzie naruszać zakazów ustanowionych dla ochrony Obszaru Chronionego Krajobrazu Pogórza Ciężkowickiego oraz nie spowoduje znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze i krajobraz na tym terenie.

Pomniki przyrody – to forma ochrony indywidualnej, która zgodnie z ustawą o ochronie przyrody (Art. 40) obejmuje pojedyncze twory przyrody żywej i nieożywionej lub ich skupienia o szczególnej wartości naukowej, kulturowej, historyczno-pamiętkowej i krajobrazowej oraz odznaczające się indywidualnymi cechami, wyróżniającymi je wśród innych tworów. Zaliczamy do nich sędziwe i okazałe rozmiarów drzewa i krzewy gatunków rodzimych lub obcych, grupy drzew, aleje, źródła, wodospady, skałki, jary, głązy narzutowe i inne. Projektowany odcinek trasy DK75 na całej swej długości (od Brzeska po Nowy Sącz) nie koliduje bezpośrednio z pomnikami przyrody.

Analizowany wariant C przebiega w pobliżu pomników przyrody w km drogi:

- 6+960 i 6+963 w odległości od drogi 360 m i 355 m Grupa drzew: 2 Lipy drobnolistne (*Tilia cordata*) w parku podworskim nr rejestru 120205-00;
- 36+541 w odległości 413 m Wierzba (*Salix* sp.) Białawoda – koło dawnego folwarku nr rejestru 121010-001;
- 41+889 w odległości 474 m - Dąb szypułkowy (*Quercus robur*), przy dworcu kolejowym nr rejestru 121002-002;
- 45+954 w odległości 285 m grupa drzew: 54 szt. (w zasięgu inwestycji Znajduje się 50 drzew) - pomnik przyrody położony w Parku w Zabełczu. dąb (37 szt.), lipa (15 szt.), jesion (1 szt.), brzoza (1 szt.). nr rej.126201-003.

Najbliższej planowanej osi drogi DK75 zlokalizowany jest pomnik przyrody znajdujący się przy ul. Myśliwskiej w Nowym Sączu i w Parku w Zabełczu - 285 m. w km drogi 45+954. Pomnik ten obejmuje grupę 54 szt. drzew lip drobnolistnych (*Tilia cordata*) i dębów szypułkowych (*Quercus robur*). Inwestycja nie będzie mieć bezpośredniego, ani pośredniego wpływu na te drzewa z uwagi na bufor terenu jaki występuje pomiędzy planowaną trasą drogi, a występującym pomnikiem przyrody. Jest to obszar silnie zurbanizowany z występującą zabudową mieszkaniową i usługową, istniejącą drogą DK (która obecnie krzyżuje się z ulicą Myśliwską, a pierwsze dęby występują blisko tego skrzyżowania). Pomimo, iż drzewa nie występują w bezpośrednim otoczeniu drogi, należy wziąć pod uwagę ochronę drzew w przypadku lokalizacji baz sprzętu czy składowisk materiałów budowlanych. Niedopuszczalne jest, jakiegokolwiek uszkodzenie drzew tworzących pomnik przyrody, jak również poruszanie się ciężkim sprzętem w pobliżu drzew pomnikowych, aby nie ubijać i nie utwardzać powierzchni gleby w zasięgu koron drzew. Wymogi te mają zastosowanie do wszystkich drzew będących pomnikami przyrody.

Na prawie całej długości przedsięwzięcia występuje krajobraz odznaczający się wysokimi lub bardzo wysokimi walorami. Jest to przede wszystkim uwarunkowane podgórskim i górskim charakterem obszaru oraz względnie małym stopniem jego antropogenicznego przekształcenia.

Zagrożenia krajobrazu związane z planowanym przedsięwzięciem dotyczą potencjalnych zmian w jego strukturze i zasobach, zwłaszcza wpływu na kluczowe cechy krajobrazu oraz zmian w postrzeganiu krajobrazu, tj. zmian wizualnych (wizualno-estetycznych).

Bezpośrednie zmiany struktury i charakteru krajobrazu będą spowodowane realizacją planowanego przedsięwzięcia, tj. prowadzeniem prac budowlanych, które wpłyną na kompozycję jego poszczególnych elementów i obiektów go tworzących (głównie w odniesieniu do obiektów przyrodniczych i kulturowych). W wyniku prowadzenia prac budowlanych nastąpi utrata lub przekształcanie różnych elementów pokrycia terenu, zwłaszcza kompleksów leśnych, łąk, różnych form zieleni, np. obudowy biologicznej koryt cieków, przekształcanie fragmentów naturalnie meandrujących koryt cieków i inne. Będzie to wpływ negatywny na strukturę krajobrazu, który wystąpi już na etapie realizacji przedsięwzięcia i będzie trwały. Wpływ wizualny na krajobraz dotyczy funkcjonowania w przestrzeni elementów i obiektów antropogenicznych, które mogą w sposób negatywny bądź pozytywny oddziaływać na środowisko. W tym przypadku oddziaływanie będzie dotyczyło istnienia w krajobrazie obiektu liniowego, jakim będzie droga oraz obiektów z nią powiązanych, zwłaszcza dużych obiektów inżynierskich jak mosty czy estakady. W stosunku do sytuacji istniejącej, oddziaływanie wizualne należy traktować jako negatywne, które będzie dotyczyło okresu funkcjonowania inwestycji. Oddziaływanie na strukturę krajobrazu oraz na jego aspekty wizualne wynika wprawdzie z krótkotrwałych działań budowlanych, jednakże wnosi przede wszystkim skutki o charakterze długookresowym, czy wręcz trwałym, związanym z czasem funkcjonowania inwestycji, a nawet z okresem po inwestycyjnym (występowanie obiektów drogowych i ogólnie terenów antropogenicznie przeobrażonych krajobrazowo). Podczas gdy wpływ na strukturę krajobrazu będzie pod względem zasięgu przestrzennego ściśle miejscowy, ograniczony do terenu objętego pracami budowlanymi, w przypadku oddziaływania wizualnego zasięg przestrzenny może być już większy, wykraczający poza granice lokalizacji przedsięwzięcia - zasięg miejscowy lub lokalny. Zasięg ten uzależniony jest w dużym stopniu od występowania w otoczeniu obiektów przesłaniających (zmienne ukształtowanie terenu, tereny leśne, zadrzewienia, zabudowa i inne).

W celu określenia oddziaływania przedmiotowej inwestycji na krajobraz, w raporcie dokonano analizy charakteru krajobrazu oraz jego waloryzacji. Ustalono również wrażliwość każdego krajobrazu, bazującą na jego charakterze i jakości, rozumianą jako zdolność opierania się zmianom (podatność na zmiany/przekształcania). Ocenę przeprowadzono na podstawie analizy aktualnych map, fotografii satelitarnej oraz prac terenowych, w połączeniu z planami i mapami obejmującymi projekt przedsięwzięcia.

W celu dokonania oceny krajobrazowej, na trasie przedsięwzięcia wyodrębniono podstawowe jednostki krajobrazowe (1-3; 6-9; 12-16; 19-22), w stosunku do których ocena jakości krajobrazu oraz jego wrażliwości była dokonywana zgodnie z przyjętymi kryteriami. Kryteria określono na podstawie informacji dotyczących cech, tj. obszary chronione, struktura pokrycia terenu, ukształtowanie itd.

Jednostka krajobrazowa:

1. Krajobraz dolinny (dolina Uszwicy), w którym podstawowym walorem są silnie meandrująca rzeka, ciąg zieleni łąkowej w strefie przykorytowej oraz łąki. Obszar Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego - Inwestycja spowoduje zmiany na krótkich odcinkach przebiegu koryta rzeki, częściową utratę siedlisk łąkowych oraz zadrzewień wzdłuż koryta. Droga przetnie również dolinę na północ od Gnojnika, zniszczenie łąk dolinnych i zieleni przykorytowej w wąskim pasie, w przeważającym

stopniu droga będzie prowadzona gruntami ornymi. Element nie eksponowany, jednak całkowicie pozbawi na tym fragmencie naturalnie wykształconej biocenozy wprowadzając sztucznie podporządkowane koryto do urządzeń infrastruktury drogowej. Walory kulturowe i turystyczne jednostki nie są zagrożone.

2. Krajobraz pogórza o zmiennym pokryciu terenu także OCHK WPW- Inwestycja przebiega wschodnim skrajem rozpatrywanego krajobrazu w związku z czym wyróżniające jego cechy: kompleksy leśne na wzgórzach, łąki, zadrzewione doliny erozyjne, nie są zagrożone. Walory kulturowe i turystyczne jednostki nie są zagrożone.

3. Krajobraz pogórzy rolniczo-łąkowy oraz lokalnie leśny. Zachodnia część jednostki znajduje się w granicach Wiśnicko-Lipnickiego Parku Krajobrazowego – Inwestycja nie koliduje z Parkiem, część grzbietów i górnych partii stoków wzgórz pokrywają duże tereny leśne. W terenach niżej położonych jest to mozaika łąk i lasów. Inwestycja spowoduje utratę małej części wymienionych elementów krajobrazu. Została przede wszystkim poprowadzona w sposób bezkolizyjny w odniesieniu do obszarów leśnych.

6. Krajobraz pogórzy, mozaikowy, tj. rolniczo-leśno-łąkowy w rejonie inwestycji. Część grzbietów i górnych partii stoków wzgórz pokrywają duże tereny leśne, częściowo OCHK WPW - Droga będzie realizowana niższymi, bardziej łagodnymi partiami stoków, minimalizując nieuniknione straty powierzchni łąkowych i małych terenów zadrzewionych oraz leśnych, zachowując ogólną strukturę mozaikową zagospodarowania lokalnego krajobrazu. Szczególnymi elementami kulturowymi są: strefa ekspozycji krajobrazowej centrum zabytkowego układu urbanistycznego wsi Biesiadki wraz z zabudową oraz układ ruralistyczny wsi Biesiadki. W skali gminy Gnojnik znaczenie krajobrazowe ma również strefa ekspozycji krajobrazowej zespołu urbanistycznego wsi Biesiadki rozciągająca się na okoliczne wzgórza. Planowana droga będzie realizowana z dala od tej strefy – brak negatywnego wpływu.

7. Krajobraz doliny Tymówki, będący mozaiką gruntów orných, łąk i zabudowy, OCHK WPW - Przecięcie doliny na krótkim odcinku spowoduje utratę małej części łąk dolinnych oraz zieleni wysokiej przykorytowej. Walory kulturowe i turystyczne jednostki nie są zagrożone.

8. W części zachodniej Wiśnicko-Lipnicki Park Krajobrazowy, częściowo też OCHK WPW. Stanowi krajobraz pogórzy leśny, a w terenach niżej położonych rolniczo-łąkowo-leśny – Inwestycja nie ingeruje w granice Parku, wytyczona głównie przez tereny rolnicze i rolniczo-łąkowe, których częściowa utrata nie wpłynie na ogólną strukturę pokrycia terenu. Udało się również zminimalizować kolizje z dużym obszarem leśnym. Walory kulturowe i turystyczne jednostki nie są zagrożone.

9. Krajobraz pogórzy z dominującym leśnym sposobem pokrycia terenu, zwłaszcza na grzbietach i stokach wzgórz. Niższe partie stoków pokrywa mozaika lasów, zadrzewień i łąk, częściowo OCHK WPW – droga przetnie jeden rozległy obszar leśny w jego części zachodniej, co może spowodować utratę ok. 18 ha lasu. Drugi obszar leśny zostanie rozcięty przez drogę na południowy-wschód od Iwkowej. Możliwe jest zagrożenie łącznie dla ok. 25 ha lasów. Ogólna struktura krajobrazu nie zostanie zmieniona w dużym stopniu. Walory kulturowe i turystyczne związane głównie z miejscowością Czchów nie zostaną zagrożone realizacją inwestycji.

12. Krajobraz doliny Łososiny stanowiący mozaikę powierzchni rolniczych, łąkowych oraz zabudowanych, fragment Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Wyróżniające krajobrazowo w dolinie są strefa przykorytowa ze zróżnicowanym ciągiem zieleni (zadrzewienia i zakrzewienia łąkowe, mniejsze lub większe powierzchnie leśne,

ziołorośla) - Droga na długim odcinku realizowana doliną lub jej skrajem, spowoduje straty zieleni i zmieni częściowo charakter/strukturę doliny cieku. Na długim odcinku w rejonie miejscowości Równia i Łososina Dolna droga przebiega gruntami ornymi, w mniejszym stopniu łąkami doliny. Walory kulturowe i turystyczne jednostki nie są zagrożone. Inwestycja przebiega zachodnim skrajem strefy ochrony konserwatorskiej w Witowicach Dolnych utworzonej wokół zespołu parkowo-dworskiego, obejmującej również rozległe przedpole widokowe w widłach Dunajca i Łososiny, z panoramą kościoła w Tropiu i zamku Tropsztyn. Inwestycja nie ma bezpośredniego wpływu na wymienione obiekty, a realizacja terenem dolinym, najniżej położonym w krajobrazie powoduje, że nie zakłóca widoków na wymienione obiekty. Inwestycja przebiega w niewielkiej, północnej części strefy ochrony konserwatorskiej w Łososinie Dolnej – strefa obejmuje przedpole widokowe zespołu parkowo-dworskiego. Inwestycja nie ma bezpośredniego wpływu na obiekt, a realizacja terenem dolinym powoduje, że nie ma znaczenia dla zachowania widoków na zespół parkowo-dworski.

13. Pogórze, w którym wyróżniającą cechą są duże powierzchnie pokrywające grzbiety i stoki wzgórz, a na terenach niżej położonych różne obszarowo powierzchnie łąkowe oraz małe, głęboko obniżone doliny erozyjne, zwykle pokryte zielenią, Południowomałopolski OCHK - Projektowana droga będzie realizowana zachodnim skrajem jednostki krajobrazowej, w lokalnym obniżeniu dolinym, w bardzo ograniczonym stopniu ingerując w duży obszar leśny pokrywający wzgórze, w dolnej strefie stoku tego wzgórza. Walory kulturowe i turystyczne jednostki nie są zagrożone.

14. Jednostka reprezentuje krajobraz gór niskich rolniczo-łąkowo-leśny i osadniczy-wiejski. Wyróżniające w krajobrazie jest pasmo wzgórz i niskich gór o dużym udziale zróżnicowanych siedliskowo i pod względem wielkości siedlisk leśnych. Niższe partie stoków pokrywa mozaika lasów, zadrzewień i łąk, OCHK WPW i Południowomałopolski OCHK - Oddziaływanie na ok. 400 m odcinku, w skrajnej granicy jednostki w rejonie Łososiny Dolnej, na granicy z doliną Łososiny, droga spowoduje utratę niewielkiej części lasów pokrywających stromy stok wzgórza. Walory kulturowe i turystyczne jednostki nie są zagrożone.

15. Krajobraz gór niskich, wyróżniającą cechą jest krajobraz leśny na grzbiętach i stromych stokach gór, a w mniejszym stopniu także mozaiką łąk, gruntów orných, sadów na terenach niżej położonych, Południowomałopolski OCHK - droga będzie realizowana w obniżeniu i w niższych, łagodnych partiach stoków, przez co nie zagraża uszczupleniem dużych powierzchni leśnych na stokach górskich i wzgórzach. Nie przecina również szczytów lub mniejszych wzgórz. Konieczna będzie ingerencja w małe powierzchnie leśne i zadrzewienia oraz łąki, oraz wąskie małe doliny rozcinające stoki wzgórz i gór, jednakże ogólna struktura mozaikowego pokrycia terenu zostanie zachowana. Rezerwat Przyrody Białowódzka Góra a także strefa ochrony konserwatorskiej w Tęgoborzy nie są zagrożone.

16. Krajobraz niskich gór, w którym pokrycie terenu jest bardzo zmienne i przez to ma mozaikowy charakter. Szczególne przyrodnicze walory jednostki tworzą zróżnicowane siedliskowo i pod względem wielkości kompleksy leśne, zalesione strome stoki oraz małe obniżenia dolinne, dolina Kretówki, porośnięta lasem łąkowym oraz półnaturalnymi łąkami wilgotnymi, powierzchnie łąkowe.

19. Pogórze, którego walory w szczególności tworzy kompleks wysokich wzgórz o dużym udziale zróżnicowanych siedliskowo i pod względem wielkości siedlisk leśnych zbliżonych do naturalnych. Oprócz tego krajobraz ma przede wszystkim charakter mozaikowy, tj.

rolniczo-łukowo-leśny, przy czym pasy zadrzewień utrzymują się przede wszystkim w strefach wąskich i głębokich dolin erozyjnych rozcinających wzgórza, Południowomałopolski OCHK - Przedsięwzięcie będzie realizowane zachodnim skrajem rozpatrywanej jednostki krajobrazowej, zagrażając siedliskom leśnym u podnóża wzgórza na granicy z doliną Dunajca. Szacowana jest utrata ok. 6,0 ha lasów (t.j. ok. 14% powierzchni lasu), przy czym w obrębie ocenianej jednostki krajobrazowej jest to jedna z wielu dużych powierzchni leśnych. Poza tym podstawowe znaczenie ma brak rozcinania wzgórz i zalesionych stromych stoków oraz grzbietów. Obiekty kulturowe i turystyczne jednostki nie są zagrożone. Natomiast inwestycja przebiega skrajem strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej wyznaczonej w gminie Chełmiec. Jest to teren leśny w otoczeniu dawnego grodziska w Kurowie, gdzie wszelkie prace wymagają zezwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Niezależnie od tego droga będzie w bardzo małym stopniu ingerować w strefę ochrony konserwatorskiej.

20. Krajobraz dolinny łąkowy, związany z doliną Leksandrówki. Podstawowy walor krajobrazowy tworzą siedliska łąkowe oraz strefa przykorytowa ze zróżnicowaną zielenią (zadrzewienia i zakrzewienia łąkowe). Fragment OCHK WPW - Inwestycja obejmuje niewielki fragment rozpatrywanej jednostki krajobrazowej, w rejonie ujścia Leksandrówki do doliny Uszwicy. Potencjalne straty łąk i zadrzewień przy potoku, a także przekształcenia samego koryta potoku, dotyczą niewielkiego odcinka, jednak będą znaczące. W jednostce brak jest szczególnych obiektów kulturowych.

21. Dolina Dunajca od Nowego Sącza do zapory Jeziora Rożnowskiego. Krajobraz dolinny (dolina Dunajca), którego podstawowym walorem są: pokrywające w dużym stopniu dolinę siedliska łąkowe ze zbiorowiskami zarośli wierzbowych (zwłaszcza w cofce jeziora), a także Zbiornik Rożnowski – krajobraz jeziorny, Południowomałopolski OCHK – Inwestycja spowoduje częściową utratę wymienionych siedlisk dolinnych, głównie w części prawobrzeżnej doliny. W stosunku do rozległych obszarów jakie one zajmują będzie to utrata jedynie niewielkiej ich części. Dodatkowo na przeważającym odcinku od Dąbrowy do Nowego Sącza droga będzie realizowana fragmentem doliny, który odznacza się już dużym stopniem przekształcenia w związku z szeregiem terenów zabudowanych, w tym przemysłowych. Na wysokości cofki Zbiornika Rożnowskiego droga będzie prowadzona na znacznym odcinku zgodnie z przebiegiem istniejącej DK75, za wyjątkiem przekroczenia doliny nowym śladem. Wpływ na sam zbiornik wodny praktycznie nie wystąpi lub też będzie niewielki w strefie brzegowej w rejonie Tęgoborza. Zachowane zostaną jego walory oraz potencjał turystyczny.

22. Dolina Dunajca od zapory Jeziora Rożnowskiego do Czchowa. Wyróżniającym odcinkiem doliny jest Jezioro Czchowskie i wąska strefa brzegowa doliny, w której występują ziołorośla, zakrzewienia i zadrzewienia łąkowe, Południowomałopolski OCHK, OCHK Pogórza Ciężkowickiego, oraz Ciężkowicko- Rożnowski Park Krajobrazowy - Inwestycja w tej jednostce będzie realizowana jedynie na krótkim odcinku na południe od Zamku Tropsztyn. Dodatkowo droga będzie prowadzona śladem aktualnego przebiegu DK75, co w dużym stopniu zredukuje bezpośrednie straty siedliskowe. Strefa ekspozycji krajobrazowej po wschodniej stronie Jeziora (miejscowość Tropie) nie jest zagrożona. Zamek Tropsztyn, stanowiący obiekt ekspozycji krajobrazowej, nie jest zagrożony bezpośrednio, natomiast droga dojazdowa do DK75 przebiega strefą ekspozycji krajobrazowej zamku. Będzie ona realizowana jednak na tym odcinku zgodnie z trasą drogi istniejącej, u podnóża wzniesienia, nie ograniczając jego walorów widokowych. Inwestycja będzie realizowana zachodnim skrajem strefy ochrony

konserwatorskiej obejmującej rozległe przedpole widokowe w widłach Dunajca i Łososiny, z panoramą kościoła w Tropiu i zamku Tropsztyn. Inwestycja nie ma bezpośredniego wpływu na wymienione obiekty, a realizacja terenem dolinnym, najniżej położonym. krajobrazie powoduje, że nie ma znaczenia dla zachowania widoków na wymienione obiekty. Droga nie przebiega strefą ekspozycji krajobrazowej zespołu staromiejskiego Czchowa. Nie przecina również szlaków turystycznych.

Ocena oddziaływania na walory wizualne krajobrazu została przeprowadzona oddzielnie, jako wpływ występujący na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia. Wynika to z faktu, iż zmiana struktury krajobrazu nie musi równocześnie odznaczać się takim samym wpływem w zakresie odbioru wizualnego (np. rozcięcie kompleksu leśnego może być większym oddziaływaniem na strukturę krajobrazu, ale wpływ wizualny może nie występować z uwagi na przesłanianie drogi terenami leśnymi). Ponadto wpływ wizualny musi być odniesiony do konkretnych odbiorców oddziaływania. W tym przypadku będą to mieszkańcy okolicznych miejscowości oraz turyści korzystający z walorów krajobrazu.

W odniesieniu do tych ludzi/miejsc narażonych na wpływ wizualny planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono analizę możliwego oddziaływania. Opiera się ona o analizę widoków z konkretnych miejsc (punkty analizy widokowej wskazane na mapie), które uznano za wskaźnikowe. Dotyczą one w szczególności terenów zabudowanych jako odbiorców najbardziej narażonych na stały wpływ wizualny. Uwzględniono również ogólnodostępne szlaki turystyczne, miejsca ekspozycji widokowych i miejsca/punkty widokowe (dostępne dla ludzi i uczęszczane). Droga zlokalizowana w krajobrazie jest subiektywnie oceniana przez odbiorcę jako element urozmaicający, atrakcyjny lub negatywnie jako obiekt obcy znacząco zaburzający krajobraz naturalny. Planowana DK 75 ze względu na jej przebieg na znacznej długości dolinami cieków, w dolnych partiach zalesionych stoków oraz urozmaiconą rzeźbę terenu, nie będzie silnie eksponowana w krajobrazie na duże odległości, natomiast punktowo może istotnie zmodyfikować dotychczasowy układ przestrzenny.

Dla odcinka drogi biegnącego w dolinie potoku Granicznik, ze względu na jego niewątpliwie znaczące walory krajobrazowe oraz argumenty wskazane w piśmie Stowarzyszenia Ochrony Potoku Granicznik, dodatkowo przeprowadzono:

- a) w pierwszej kolejności analizę zasięgu widoczności, tj. potencjalnych miejsc, z których planowana droga może być widoczna. Analizę wykonano na podstawie numerycznego pokrycia terenu NMPT w siatce 1,0 x 1,0 m (powierzchnia terenu wraz z obiektami wystającymi ponad tę powierzchnię, takimi jak: budynki, drzewa, mosty, wiadukty i inne elementy infrastruktury);
- b) następnie przedstawiono wizualizację przedsięwzięcia z miejsc, które znajdują się w obrębie zasięgu obszaru widoczności i które w największym stopniu mogą być pod wpływem wizualnym drogi (fotografie przedstawiające stan obecny oraz wizualizację przebiegu drogi).

Według oceny przedstawionej w raporcie, oddziaływanie planowanej drogi na krajobraz nie będzie negatywnie istotne. Wizualizacje wykonane dla fragmentu drogi biegnącego w rejonie doliny potoku Granicznik nie wskazują na dużą ekspozycję drogi, jednak ze względu na skalę oraz ograniczoną perspektywę wizualizacji trudno jest na tej podstawie wysnuć kategoryczne wnioski o skutkach dla lokalnego krajobrazu. Należy podkreślić, że planowana droga przebiegać będzie w terenach chronionych krajobrazowo (obszary chronionego krajobrazu i park krajobrazowy) i będzie przecinać duże obszary leśne o bardzo zróżnicowanym drzewostanie, co oznacza wylesienia i fragmentację kompleksów leśnych. Wiązać się również

będzie z dużą wycinką drzew w zadrzewieniach. Poza tym DK75 przecinać będzie malownicze doliny rzek Dunajec, Łososina, Granicznik, cofkę jeziora Rożnowskiego oraz inne liczne ciekły. W wielu miejscach przejścia przez doliny będą realizowane wysokim nasypem. Ponadto inwestycja wprowadzi w dotychczasowy krajobraz nowe obiekty, które staną się dominantami w krajobrazie jak mosty czy estakady. Dodatkowo droga będzie widoczna z wielu szlaków turystycznych oraz punktów widokowych. Niewątpliwie wszystkie te zmiany będą mieć istotny, miejscowo negatywny wpływ na krajobraz i jego odbiór przez ludzi. Ważnym jest zatem, aby zaplanować obiekty inżynierskie, zwłaszcza mosty i estakady, które będą możliwie najlepiej wkomponowane w otaczający krajobraz, co zapewni minimalizację efektu obcego obiektu w lokalnym krajobrazie. W przypadkach przecinania przez projektowaną drogę szlaków turystycznych należy zapewnić optymalne przejścia przez drogę w celu zachowania ciągłości tych szlaków. Do umacniania skarp oporowych, stromych nasypów oraz skarp wykopów, którymi prowadzona będzie droga, należy wykorzystywać rozwiązania przyjazne krajobrazowo (humusowanie, zadarnianie i zakrzewianie, konstrukcje ażurowe, kamienne ściany oporowe itp.). Również ekrany akustyczne, które są elementem dominującym w krajobrazie zwłaszcza, gdy ciągną się na długich odcinkach, powinny być konstrukcjami jak najlepiej wkomponowanymi w krajobraz, w tym poprzez ich kolorystykę, kształt i materiały z których są wykonane. Przeźroczyste ekrany akustyczne należy stosować tylko w miejscach wyjątkowych lub tego wymagających, jak: estakady, wiadukty, w obszarach gęstej zabudowy oraz w innych miejscach, w których wgląd poza pas drogi jest konieczny. Wzdłuż pasa drogowego, powinny zostać wyznaczone miejsca/odcinki, na których wprowadzona zostanie zieleń wysoka, która zapewni między innymi osłonę krajobrazową. Zieleń taka powinna mieć odpowiednią strukturę przestrzenną i pionową oraz powinna być złożona z gatunków rodzimych, dostosowanych do siedliska.

Najistotniejszy odbiór zmian w krajobrazie odczują przede wszystkim mieszkańcy. Droga istotnie zmieni odbiór wizualny otoczenia, ale też przełoży się na komfort życia i związane z tym uciążliwości. W wielu miejscach droga oraz ekrany akustyczne nie tylko ograniczą horyzont widokowy ale i spowodują radykalne odcięcie od otwartej przestrzeni, niejednokrotnie zabierając również przestrzeń prywatnych ogrodów/posesji.

W zakresie oddziaływań skumulowanych, po wezwaniu tutejszego organu, poddano analizie wpływ planowanej drogi na krajobraz w powiązaniu z istniejącą drogą DK75 oraz siecią dróg wojewódzkich i innych dróg. Planowane przedsięwzięcie przecina się (krzyżuje) lub przebiega w pobliżu dróg wojewódzkich Nr 966 i Nr 975. W uzupełnieniu do raportu wskazano, że w rejonie Tymowej DK75 przetnie istniejącą DK75 w pobliżu, gdzie włącza się do niej droga wojewódzka nr 966. Drogi nie przebiegają równolegle do siebie, co znacząco obniża potencjalną skalę wpływu wizualnego. Droga wojewódzka biegnie w obniżeniu doliny Tymówki, przez co w tym rejonie widoczność tej drogi jest mocno ograniczona. Prawdopodobnie największe skumulowane oddziaływanie obu dróg wystąpi jedynie w miejscu skrzyżowania (wiaduktu) z istniejącą DK75. Natomiast przebieg drogi wojewódzkiej Nr 975 w rejonie DK75 jest zrealizowany w taki sposób, że nie jest ona eksponowana w krajobrazie, jest ona przesłaniania albo przez tereny zabudowane miejscowości Dąbrowa, albo przez zieleń średnią i wysoką. W konsekwencji wspólny widok DW 975 i DK75, jeżeli w ogóle będzie mieć miejsce, będzie nieznaczący. W odniesieniu do istniejącej DK75 wskazano, że jest ona korzystnie wkomponowana w lokalny krajobraz, tj. przebiega dnem lub skrajem doliny Uszwicy, nie będąc obiektem eksponowanym i przesłaniającym widoki, zwłaszcza na okoliczne wzgórza. Potencjalnie największy skumulowany wpływ wizualny może wystąpić w rejonie Uszewa, czyli od strony wschodniej w kierunku zachodnim, jednakże na tym odcinku

istniejąca droga odznacza się ograniczonym wpływem widokowym, biegnąc dnem doliny, nie przesłaniając widoków i nie eksponując się w krajobrazie. Takie same uwarunkowania występują w rejonie Zawady Uszewskiej i Lewniowa, gdzie obydwie drogi się przeczną. W konsekwencji, potencjalny wpływ skumulowany, na rozpatrywanym odcinku ok. 11 km nie będzie duży. Na dalszym odcinku projektowana droga przebiega w większej odległości od istniejącej DK75, a na odcinku w rejonie Równic i Witowic Dolnych nowa DK75 będzie realizowana w śladzie drogi istniejącej przez co negatywny wpływ wizualny nie będzie mieć miejsca. Zarówno istniejąca droga, jak i DK75 projektowana, w każdym wariantcie przebiega dnem lub skrajem doliny Łososiny. Wystąpić zatem może wpływ wizualny skumulowany dla mieszkańców Witowic Górnych, Łososiny Dolnej, Bilska. Istniejąca DK75 jest tu jednak korzystnie wkomponowana w krajobraz dolinny i nie eksponuje się wizualnie. Nie przesłania również widoków na dolinę, jak i na okoliczne wzgórza. Na części odcinka droga jest ponadto bezpośrednio otoczona zielenią wysoką. Od ok. 38 do 42 km nowa droga będzie generalnie realizowana zgodnie z przebiegiem drogi istniejącej, przez co wpływ skumulowany nie wystąpi lub będzie niewielki. Projektowana DK75 będzie, na odcinku między miejscowością Dąbrowa a Nowym Sączem przebiegać w sąsiedztwie istniejącej DK75. Obydwie drogi mogą być zatem widoczne przez mieszkańców miejscowości Dąbrowa, Wielogłowy, Wielopole, czy Nowy Sącz. Istniejąca DK75 jest prowadzona skrajem doliny Dunajca, a więc nisko w lokalnym reliefie. Na żadnym odcinku nie jest eksponowana widokowo przez np. przebieg wysokim nasypem itp. Przeciwnie, jej efekt wizualny nie jest duży, a z uwagi na rzeźbę terenu i elementy zieleni wysokiej, z wielu miejsc nie jest widoczna w ogóle. To powoduje, że potencjalny wpływ skumulowany istniejącej drogi oraz nowej DK75, oceniono na nieznaczący.

Droga jako nowy, trwały element infrastrukturalny ma istotny wpływ na odbiór i cechy krajobrazu, jednak w większości na terenie przez który biegnie występuje zjawisko rozproszonej zabudowy poza historycznie ukształtowane zespoły osadnicze. Dodatkowo chaotycznie wprowadzone reklamy, bilbordy, swoboda architektoniczna budynków i ogrodzeń prowadzą do stopniowego ograniczenia wartości krajobrazowych i widokowych przestrzeni. Wyeksponowane w krajobrazie elementy kulturowe, przeważające nad naturalnymi w bilansie stanowią o tym, że droga w wielu miejscach wpisze się w lokalny krajobraz stanowiąc nowy element antropogenicznego zagospodarowania. Największe straty poniosą miejsca takie jak doliny cieków, lasy i mozaikowe przestrzenie pól i łąk na tle zalesionych zboczy.

W ramach opracowania raportu OOŚ dla przedmiotowej inwestycji została wykonana inwentaryzacja przyrodnicza. Prace były prowadzone w okresie od połowy kwietnia 2018 roku do końca sierpnia 2019 r. Kontrole w sezonie 2018 roku miały charakter wstępny, a właściwa część prac terenowych odbyła się w roku 2019.

Obszar, na którym prowadzono badania jest bardzo rozległy i zróżnicowany pod względem charakteru siedlisk przyrodniczych oraz występujących tam gatunków roślin i zwierząt. Na obszarze znajdują się liczne ciekły od drobnych, przez średnie (np. rzeka Łososina) po duże (rzeka Dunajec). Na Dunajcu znajdują się dwa zbiorniki zaporowe (jezioro Rożnowskie i Czchowskie). Na przedmiotowym obszarze jest także sporo drobnych oraz kilka większych obszarów leśnych (w okolicy Iwkowej, Witowic Górnych, Dąbrowy, Rożnowa, Tropia, Białej Wody oraz na północny zachód od Nowego Sącza i na południowy wschód od Okocimia). Większe obszary leśne mają ogólnie wyższe walory przyrodnicze, natomiast małe fragmenty to zwykle młode monokultury. Planowana inwestycja przebiega głównie przez mozaikowe

tereny wiejskie o względnie dużej gęstości zaludnienia i podlegające silnej antropopresji, przede wszystkim oddziaływaniu intensywnej gospodarki rolnej (pola, łąki, sady występujące na całym obszarze), turystyki (ośrodki wypoczynkowe zlokalizowane głównie na wschodnim brzegu jeziora Rożnowskiego) lub wydobycia kruszywa (południowa część obszaru).

Należy podkreślić, że tereny, przez które przebiegać będzie planowana droga DK75, odznaczają się wysoką różnorodnością biologiczną zarówno na poziomie ekosystemowym, gatunkowym, jak i genetycznym. Dotyczy to przede wszystkim dolin rzecznych oraz terenów zalesionych wzgórz położonych zwłaszcza z dala od zwartych terenów zabudowanych.

Trasa planowanej drogi DK 75 (na całej jego długości Brzesko – Nowy Sącz) przebiegać będzie przez i/lub w pobliżu istniejących chronionych siedlisk przyrodniczych. Obszar planowanej inwestycji jest terenem bardzo różnorodnym pod względem zróżnicowania siedlisk przyrodniczych. Siedliska te zajmują tutaj znaczne powierzchnie. W rozpatrywanym wariantcie C zidentyfikowano 7 typów siedlisk przyrodniczych występujących w 145 płatach/powierzchniach. W odniesieniu do szeregu płatów tych siedlisk stwierdzono możliwe bezpośrednie zniszczenia, które przeanalizowano, pod kątem możliwej utraty lub przekształcenia powierzchni oraz % tej utraty w stosunku do powierzchni płatu siedliska. Etap realizacji inwestycji będzie wiązać się ze zniszczeniem określonej powierzchni szaty roślinnej na obszarze, gdzie będzie przebiegać planowana droga. Na etapie realizacji inwestycji mogą również nastąpić przekształcenia i zmiany stanu siedlisk przyrodniczych i liczebności populacji roślin chronionych. W najbliższym otoczeniu placu budowy zagrożenie to jest największe i zależy od stanu wrażliwości siedliska przyrodniczego i roślin. Siedliskami najbardziej wrażliwymi i podatnymi na zmiany wskutek prowadzonych prac budowlanych są siedliska łąkowe i nadwodne (łągu wiązowo-jesionowego 91F0, nadrzecznego łągu wierzbowego i wiklin rzecznych i łągu olszowo-jesionowego 91E0, kamieńce górskich potoków 3220). Stanowiska roślin chronionych mogą ulec zmianom w postaci ograniczenia liczebności ich populacji lub ograniczenia/zmniejszenia ich żywotności w wyniku zmiany stanu ich siedlisk. Etap realizacji inwestycji wiązać się będzie z przekształceniami koryt rzek, cieków lub zmianami stosunków wodnych. Wszelkie takie zmiany mogą mieć wpływ na stan siedlisk przyrodniczych i stanowisk roślin chronionych. Pozostałe powierzchnie siedlisk przyrodniczych, które nie znajdują się w zasięgu potencjalnych zniszczeń, raport ocenia jako niezagrożone bezpośrednio lub zagrożone pośrednio w stopniu małym i nieistotnym w wyniku ewentualnych krótkookresowych emisji lub zmian warunków wodnych wynikających z prowadzonych prac budowlanych.

Zidentyfikowane siedliska na planowanym w wariantcie C przebiegu DK75 to:

- 3220 Kamieńce i zwirowiska górskich potoków oraz *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albofragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe występują wyłącznie w korycie rzeki Łososiny i Dunajca. Należy zaznaczyć, że siedlisko Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ma kilka podtypów, które nie należą do przedmiotów ochrony wyżej omawianych obszarów Natura 2000, a które zostały stwierdzone na trasie planowanej drogi:
 - 91E0-1 Wikliny nadrzeczne, *Salicetum traindro-viminalis* - zidentyfikowano 33 płaty siedliska, których stan zachowania oceniono jako dobry. Łęgi wierzbowe mają postać fragmentaryczną. W drzewostanie występuje wierzba krucha *Salix fragilis* i biała *Salix alba*, w domieszce klon jesionolistny *Acer negundo*, olsza czarna *Alnus glutinosa*, olsza szara *Alnus incana*, topola czarna *Populus nigra*. Podszyt tworzą: czeremcha pospolita *Padus avium*, bez czarny *Sambucus nigra*, leszczyna *Corylus avellana*. Z chronionych gatunków w runie

czosnek niedźwiedzi *Allium ursinum*. Z rzadszych gatunków obecny był łuskiennik różowy *Lathraea squamaria*. Występują w rejonie inwestycji tylko w dolinie Dunajca np. głównie na odcinku między Nowym Sączem a Jeziołem Rożnowskim, a także w dolinie Łososiny. Wikliny nie stanowią przedmiotu ochrony ww. obszarów Natura 2000 i z tego tytułu nie wymagają kompensacji przyrodniczej. Warto jednak podkreślić, że są to tereny niezwykle cenne przyrodniczo jako miejsce rozrodu, wychowu potomstwa, miejsca, żerowania i bytowania wielu gatunków ptaków, płazów oraz drobnych i średnich ssaków.

- 91E0-3 Łęg olszowo-jesionowy – zidentyfikowano 16 płątów siedliska o łącznej powierzchni ok. 33,4 ha. W drzewostanie dominuje olsza czarna *Alnus glutinosa*, w domieszce występują jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, jawor *Acer pseudoplatanus*, topola czarna *Populus nigra*, klon pospolity *Acer platanoides*. Podszyt tworzą: czeremcha zwyczajna *Padus avium*, bez czarny *Sambucus nigra*, leszczyna *Corylus avellana*. Z chronionych gatunków w runie występuje pierwiosnka wyniosła *Primula elatior* i kokorycz pełna *Corydalis solida*.
- 91F0 Łęg wiązowo-jesionowy - zidentyfikowano jeden płąt tego siedliska, który jest zagrożony częściowym zniszczeniem. W drzewostanie dominuje olsza czarna *Alnus glutinosa*, w domieszce występują jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, jawor *Acer pseudoplatanus*, topola czarna *Populus nigra*, klon pospolity *Acer platanoides*. Z chronionych gatunków występuje tutaj pierwiosnka wyniosła *Primula elatior*. Z rzadszych gatunków stwierdzono kokorycz pełną *Corydalis solida*. Przewiduje się możliwą utratę 9880 m² siedliska, co w porównaniu do całkowitej jego powierzchni 44577 m², spowoduje utratę 22,2% siedliska. W rejonie inwestycji więcej płątów tych siedlisk przyrodniczych nie zinwentaryzowano, niemniej na terenie kraju należą do względnie pospolitych.
- 9110 Acidofilna buczyna górska - jeden płąt siedliska jest zagrożony częściowym zniszczeniem. W drzewostanie dominuje buk *Fagus sylvatica*, w domieszce występuje świerk *Picea abies*, dąb *Quercus robur*, sosna *Pinus sylvestris*, jodła *Abies alba*. W runie obecne są: szczawik *Oxalis acetosella*, borówka czernica *Vaccinium myrtillus*, kosmatka owłosiona *Luzula pilosa*. Runo jest ubogie pod względem florystycznym. Przewiduje się stratę 4410 m² siedliska, co w porównaniu do całkowitej jego powierzchni 737033 m², spowoduje utratę 0,6% siedliska.
- 9130 Żyzna buczyna karpacka – zidentyfikowano 7 płątów o łączną powierzchnię 308,2 ha. Siedlisko jest przedmiotem ochrony w rezerwacie Białowodzka Góra nad Dunajcem. Poza rezerwatem siedlisko występuje fragmentarycznie na obszarze inwestycji, najczęściej w postaci mozaiki siedlisk przyrodniczych wraz z siedliskiem kwaśnej buczyny górskiej (9110) i/lub grądami (9170). W stosunku do żadnego z płątów nie przewiduje się zagrożenia bezpośredniej utraty/zniszczenia siedliska.
- 9170 Grąd subkontynentalny - należy do bardzo często notowanych leśnych siedlisk przyrodniczych występujących w rejonie przedsięwzięcia. Zinwentaryzowano 63 płąty grądów, których stan zachowania oceniono jako dobry i których łączna powierzchnia to 362,6 ha. W 17 przypadkach stwierdzono możliwość niszczenia/przekształcania różnej powierzchni siedlisk. Łączna utrata powierzchni siedliska wyniesie ok. 17,3 ha, co stanowi ok. 4,8% siedlisk grądowych w rozpatrywanym wariantcie. Wg raportu w przypadku 7 płątów utrata powierzchni będzie na tyle duża, że będzie negatywnie istotna dla stanu zachowania siedliska. W przypadku tych płątów uznano za

niezbędne uwzględnienie działań polegających na odtworzeniu zniszczonych powierzchni siedlisk.

W wyniku realizacji inwestycji będą miały miejsce przekształcenia i zniszczenia siedlisk przyrodniczych. Siedliskami najbardziej wrażliwymi i podatnymi na zmiany wskutek prowadzonych prac budowlanych są siedliska łąkowe i nadwodne (91F0, 91E0, 3220). W celu zapewnienia maksymalnej ochrony siedlisk przyrodniczych, a wraz z nimi środowiska gruntowo-wodnego należy zaplanować miejsca zapleczy socjalno-biurowych, postoju i tankowania maszyn i pojazdów pracujących na budowie, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsc magazynowania odpadów niebezpiecznych z dala od cennych siedlisk przyrodniczych, granic obszarów Natura 2000 oraz brzegów rzek/ potoków. Prace replantacyjne należy prowadzić przy udziale specjalisty botanika. Ponadto w celu zabezpieczenia chronionych siedlisk przyrodniczych, które będą przylegać do pasa budowy należy je wygrodzić lub oznaczyć przed przystąpieniem do prac.

Nie można wykluczyć występowania gatunków roślin będących gatunkami inwazyjnymi wzdłuż drogi, które będą pojawiać się w okresie jej funkcjonowania. Ich występowanie może objąć pas drogi oraz ewentualnie siedliska przyległe, np. skraj lasu. Inwazyjne gatunki obce negatywnie wpływają na środowisko przyrodnicze m. in. powodując przeobrażenie siedlisk przyrodniczych poprzez wypieranie gatunków rodzimych, z którymi skutecznie konkurują. Cechują się często mniejszymi wymaganiami siedliskowymi i znacznie szybciej niż gatunki rodzime adaptują się do życia w siedliskach zaburzonych działalnością człowieka. Na etapie realizacji inwestycji może natomiast dochodzić do lokalnych przemieszczeń diaspor roślin inwazyjnych (pociętych fragmentów kłaczy, bulw, nasion) w obrębie i sąsiedztwie placu budowy. Podczas prac związanych z usuwaniem gatunków roślin inwazyjnych należy zachować szczególną ostrożność by uniknąć przypadkowego zawleczenia z zanieczyszczoną ziemią lub w trakcie niszczenia owocujących osobników. Aby zapobiec rozprzestrzenianiu się gatunków obcych m. in. nie należy ziemi z miejsc występowania tychże (ziemi z diasporami) stosować do zasypywania wykopów budowlanych. Ziemię z diasporami należy zutylizować, a do zasypania wykopów użyć ziemię z miejsc pozbawionych gatunków obcych. W ramach nadzoru botanicznego na etapie realizacji zamierzenia narzucony został zatem obowiązek kontroli terenu inwestycji, pod kątem występowania gatunków roślin inwazyjnych oraz nadzór nad ich usuwaniem. Sposób postępowania z inwazyjnymi roślinami obcego pochodzenia został określony w sentencji niniejszej decyzji.

W ramach inwestycji planowana jest wycinka lasów, zadrzewień, wynikająca z przewidywanej zajętości terenu. Jak wskazano w uzupełnieniu dokumentacji obszar w granicach linii zajętości oznacza tylko potencjalny maksymalny obszar zagrożenia, natomiast faktyczne straty zieleni wysokiej mogą być znacznie mniejsze, a na obecnym, ogólnym etapie projektowania przedsięwzięcia, nie da się ich jednoznacznie, czy też bardziej szczegółowo, określić. Ten aspekt będzie objęty analizą na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Na przebiegu przedsięwzięcia, w granicach linii rozgraniczających, występuje bardzo zróżnicowany drzewostan. Dotyczy to typów siedliskowych, składu gatunkowego oraz pokroju i wieku drzew. Według gatunków dominujących w drzewostanie siedlisk leśnych na poszczególnych odcinkach są to: klon zwyczajny, dąb szypułkowy, olsza, brzoza, klon jawor, buk zwyczajny, sosna pospolita, osika, lipa drobnolistna, jodła pospolita. Pod względem siedliskowym (zgodnie z typologią leśną) zdecydowanie dominują na trasie przedsięwzięcia, tj. w pasie potencjalnych wycinek, lasy wyżynne świeże, a na odcinku od Iwkowej do Nowego

Sącza współwystępują z nimi również lasy mieszane górskie świeże. Mniejszy udział mają siedliska lasów mieszanych wyżynnych świeżych oraz lasów mieszanych górskich świeżych i lasów górskich świeżych. Z kolei w obniżeniach dolinnych, na siedliskach wilgotnych, występują zadrzewienia łęgowe, zwłaszcza lasy łęgowe wyżynne, w niewielkim stopniu również olsy i olsy wyżynne. W sensie przyrodniczym w pasie potencjalnych wycinek dominują leśne zbiorowiska grądów subkontynentalnych (*Tilio-Carpinetum*), a także zbiorowiska buczyn w postaci głównie żyźnej buczyny karpackiej (*Dentario glandulosae-Fagetum*). W obrębie dolin rzek i potoków potencjalne wycinki dotyczyć będą zadrzewień i leśnych zbiorowisk łęgowych, mianowicie: łęgów olszowo-jesionowych (*Fraxino-Alnetum*), a także łęgów wierzbowych (*Salicetum albo-fragilis*).

Wycinkę tę należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (czyli poza okresem od 1 marca do 15 października). W przypadku konieczności prowadzenia wycinki (pojedynczych drzew) w okresie lęgowym, prace należy prowadzić pod ścisłym nadzorem specjalisty ornitologa, który nie wcześniej niż 3 dni przed planowaną wycinką dokona oględzin pod kątem obecności łęgów ptaków. W przypadku stwierdzenia gniazd lub łęgów – prace należy wstrzymać i odbywać kontrole do czasu wyprowadzenia tychże łęgów, kiedy to prace będą mogły być podjęte. Dodatkowo drzewa przeznaczone do usunięcia o obwodzie pnia powyżej 50 cm należy prowadzić pod nadzorem: chiropterologa i entomologa, z zachowaniem szczególnej uwagi przy drzewach dziuplastych, spękaniach pni oraz odstających fragmentach kory, które mogą być wykorzystywane jako miejsca zimowania nietoperzy lub siedliska owadów podlegających ochronie. Zaleca się ograniczenie wycinki drzew do niezbędnego minimum, zrealizowanie przedsięwzięcia w możliwie krótkim czasie a także pozostawienie martwego drewna do naturalnego rozkładu. Martwe drewno to aktywna forma ochrony przyrody pozwalająca zwiększać różnorodność biologiczną ekosystemów leśnych jako ich naturalny i niezbędny element. Martwe drewno a także jego fragmenty stanowią istotny dla funkcjonowania ekosystemu leśnego zespół mikrosiedlisk życia i miejsc bytowania znaczącej liczby zwierząt (m.in. płazów, drobnych ssaków czy owadów), grzybów i roślin, w tym mchów, porostów, śluzowców. Z powyższych powodów w sentencji niniejszej decyzji wskazano by zastosować działanie kompensujące znaczącą wycinkę drzew w postaci przeniesienia martwych drzew na pobliskie siedliska leśne i pozostawienia ich do naturalnego rozkładu. Należy zaznaczyć, że liczba, ilość lub postać pozostawianych martwych drzew w wydzieleniu leśnym nie może stwarzać zagrożenia pożarowego, ryzyka masowego wystąpienia szkodliwych czynników biotycznych, a także zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi i mienia. Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest również ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy i dróg dojazdowych. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie budowy, prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego.

Projekt przewiduje wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów w stopniu nie mniejszym niż 1:1. Należy je wykonać w wyznaczonym obszarze realizacji inwestycji w miejscach, które nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nie kolidują z infrastrukturą naziemną i podziemną. W przypadku braku możliwości posadzenia ww. ilości w pasie drogowym, nasadzenia można kontynuować np. na działkach będących we władaniu lasów państwowych, w miejscach przecięcia drogą korytarzy ekologicznych (po wcześniejszym uzgodnieniu z władającym). Nasadzenia winny być wykonane materiałem nasadzeniowym zgodnym ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie oraz przy

wykorzystaniu przynajmniej w połowie dość dużych sadzonek drzew i znacznej bryle korzeniowej zwiększającej szansę na udatność nasadzeń. Zaleca się także przesadzanie drzew rodzimych, kolidujących z inwestycją, zamiast ich wycinki. Każda dostarczana do sadzenia roślina musi być zaopatrzona w etykietę opatrzoną nazwą gatunku i odmiany, wieku, formą uprawy i szkółkowania. Przed wysadzeniem sadzonek drzew i krzewów należy odchwąścić, wyrównać i oczyścić z ewentualnych zanieczyszczeń wierzchnią warstwę gleby o szerokości/średnicy równej co najmniej 2 średnic dołu. Drzewa i krzewy należy wysadzać w doły wypełnione ziemią urodzajną. Doły powinny mieć średnicę i głębokość 2x większą niż rozmiary bryły korzeniowej. Drzewa formy piennej muszą być ustabilizowane poprzez przywiązanie taśmą do co najmniej 2 zaimpregnowanych palików o średnicy 6-8 cm, wbitych w dno dołu. Przy sadzeniu w okresie bezdeszczowym (do gleby o słabej wilgotności) sadzonki należy podlać. Wokół każdej sadzonki należy uformować „misę” o średnicy równej co najmniej średnicy dołu. Misa powinna być wyściółkowana mieloną korą lub zrąbkami z drzew liściastych warstwą o grubości co najmniej 10 cm. Krzewy sadzone wiosną należy po posadzeniu przyciąć o ok. 1/3 długości pędów, krzewy wysadzone jesienią należy przyciąć na wiosnę. Sadzenie najlepiej wykonać w terminie jesiennym (październik i listopad) lub wiosną (od połowy marca do początku maja). Dla sadzonek hodowanych w pojemnikach dopuszczalne jest sadzenie w trakcie całego sezonu. Ponadto należy przewidzieć pielęgnację nasadzeń w okresie obejmującym co najmniej 24 miesiące od posadzenia.

W rejonie przebiegu planowanego przedsięwzięcia – zgodnie z Wariantem C – stwierdzono występowanie roślin chronionych na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409), takich jak: lilia złotogłów, kokorycz pełna, żywiec gruczołowaty, czosnek niedźwiedzi, centuria pospolita, wawrzynek wilczełyko, goryczka trojeściowa, paprotka zwyczajna, skrzyp olbrzymi, podkolan biały, pierwiosnka wyniosła. W wyniku realizacji inwestycji stanowiska roślin chronionych mogą ulec zmianom w postaci ograniczenia liczebności ich populacji lub ograniczenia/zmniejszenia ich żywotności w wyniku zmiany stanu ich siedlisk. Jak podaje raport inwestycja koliduje ze stanowiskami trzech rzadkich gatunków roślin, tj.: żywiec gruczołowaty (*Dentaria glandulosa*) w 26 m w km 16+460 strona lewa; wawrzynek wilczełyko (*Daphne mezereum*) w 14 m w km 16+555 strona lewa oraz mech niebielistka siwa (*Leucobryum glaucum*) w 25 m w km 0+000 strona prawa. Dla stanowisk tych gatunków roślin niezbędne będzie działanie minimalizujące, polegające na przeniesieniu osobników na stanowiska zastępcze. Należy zatem na etapie ponownej oceny wyszukać pod nadzorem przyrodniczym i wskazać stanowiska zastępcze dla tych roślin. Stanowiska zastępcze powinny znajdować się w bliskim sąsiedztwie stanowisk likwidowanych i muszą odpowiadać warunkom siedliskowym przenoszonych roślin. Przeniesienia roślin również należy dokonać pod nadzorem przyrodniczym z udziałem botanika. W sentencji niniejszej decyzji wskazano by miejsca relokacji chronionych roślin stanowiły teren będący własnością Skarbu Państwa lub który planuje się nabyć i objąć decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a jeżeli nie będzie takiej możliwości na tereny prywatne, za zgodą właścicieli gruntów. Zapis ten wynika z doświadczeń tutejszej dyrekcji. Zdarzało się bowiem, że rośliny chronione były przenoszone na stanowiska, które następnie ulegały zniszczeniu podczas prowadzonych prac lub przez właściciela nieruchomości. Czynności związane z przeniesieniem roślin chronionych winny więc uwzględniać warunki gwarantujące stabilność i bezpieczeństwo siedliska zastępczego.

Na analizowanym obszarze stwierdzono także występowanie 7 gatunków chronionych grzybów (*Tomentella ellisii* (brak polskiej nazwy), gołąbek fioletowonogi, purchatnica piaskowa, klejoporek winnoczerwony, złociszek jaskrawy (ochrona ścisła), *Antrodia heteromorpha* (brak polskiej nazwy), *Dendrothele acerina* (brak polskiej nazwy). Wszystkie znajdują się poza liniami zajętości i w znacznym oddaleniu od terenu inwestycji. W konsekwencji nie przewiduje się zagrożenia dla cennych gatunków grzybów.

Należy podkreślić, że w przypadku siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów kolidujących z planowaną budową przed przystąpieniem do realizacji inwestycji należy uzyskać zgody od właściwego organu na odstępstwa od zakazów, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody. W decyzjach derogacyjnych określone zostaną zasady oraz szczegóły postępowania z chronionym gatunkiem czy siedliskiem.

Obszar planowanej inwestycji (poza istniejącym śladem drogi) stanowi miejsce stałego przebywania, żerowania, gniazdowania lub rozrodu zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380).

Na całym badanym obszarze stwierdzono obecność 7 gatunków owadów objętych ochroną ścisłą, 17 gatunków objętych ochroną częściową na mocy rozporządzenia MŚ z dn. 16.12.2016 r., w tym 6 gatunków chronionych na mocy Dyrektywy Siedliskowej (Dyrektywa Rady 92/43/EWG) oraz 5 gatunków znajdujących się w Polskiej czerwonej księdze zwierząt (bezkęgowce) lub na Czerwonej liście zwierząt ginących i zagrożonych w Polsce.

W środowisku faunistycznym błonkówki stanowiły największą co do liczebności i najbardziej różnorodną grupę owadów rzadkich i chronionych. Na obszarze przedmiotowej inwentaryzacji nie znaleziono gniazd trzmieli. W kilku obszarach leśnych, a niekiedy na łąkach i przydrożach występowały dwa gatunki mrówek objęte ochroną częściową: mrówka rudnica i mrówka ćmawa. W pobliżu wariantu C (w obszarze oddziaływania inwestycji w km. ok. 21+700) znajdują się dwa mrowiska mrówki rudnicy. Z tego powodu w decyzji określono konieczność wydzielenia tych stanowisk i ich oznakowania, aby w czasie robót nie doszło do ich zniszczenia. Na największą uwagę wśród motyli zasługują rzadkie gatunki z rodziny modraszkowatych - modraszek telejus i modraszek nausitous (*Phenagris nausithous*). Stanowiska, na których je znaleziono znajdują się w odległości ponad 150 metrów od osi projektowanego wariantu C więc ryzyko ich zniszczenia jest niewielkie. Kolejnym chronionym gatunkiem, był czerwonończyk nieparek (*Lycaena dispar*). Na kilku stanowiskach obserwowano objętego ochroną częściową pazia żeglarza, mieniaka tęczowca oraz pazia królowej. Wszystkie te gatunki są objęte w naszym kraju ochroną ścisłą, umieszczone w załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej. Stwierdzono, że realizacja drogi im nie zagraża, należy jednak pamiętać, że obowiązuje stosowanie procedur dot. gatunków chronionych.

Na kilku stanowiskach znaleziono cenny gatunek chrząszcza pachnicę dębową. Innych rzadkich i chronionych saproksylobiontów nie stwierdzono. Pachnica dębowa jest wymieniona w zał. 2 i 4 Dyrektywy Siedliskowej i objęta w naszym kraju ochroną ścisłą. Stanowiska pachnicy dębowej znaleziono na całym obszarze. Najliczniejsze ich zgrupowanie występowało w południowej części pomiędzy Biczycami Dolnymi i Chełmcem. Na przebiegu wariantu C stwierdzono 3 stanowiska pachnicy dębowej. Stanowiska zlokalizowano w okolicy wsi Gnojnik, Wisowej i Nowego Sącza (dzielnica Podwierzbie). Wszystkie stanowiska pachnicy znaleziono w bardzo starych i często wypróchniałych prawie do dna karpy korzeniowej wierzbach. Z informacji zawartych w raporcie wynika, że część drzew była już ścięta, a murz z larwami wysypywał się poza kłodę. W takim przypadku larwy należy

umieścić w rosnących nieopodal drzewach z próchnowiskami. Niezależnie od ryzyka bezpośredniego oddziaływania inwestycji na wykryte stanowiska pachnicy dębowej należy dołożyć wszelkich starań, aby jak najmniejsza liczba starych drzew była usunięta podczas prac związanych z realizacją inwestycji. Aby zapewnić maksymalną ochronę tego cennego gatunku niezbędnym jest, aby w przypadku konieczności wycinki starych drzew z dziuplami i wypróchnieniami (np. ogłowionych wierzb), ich wycinkę prowadzić pod nadzorem entomologa mającego doświadczenie w monitoringu próchnojadów - w celu inwentaryzacji dziupli oraz ewentualnego potwierdzenia lub wykluczenia obecności chronionych owadów (głównie pachnicy dębowej). Drzewa, w których istnieje potencjalna możliwość występowania tych gatunków należy wytypować wcześniej i stosować w odniesieniu do tych drzew odpowiednie wytyczne metodyczne w zakresie terminu i sposobu wycinki oraz postępowania z wyciętymi kłódami i próchnowiskami.

Na jednym stanowisku znaleziono biegacza skórzastego, objętego ochroną częściową przedstawiciela biegaczowatych zasiedlającego większe obszary leśne. Został znaleziony w okolicy km. 17+900, ok. 85 m od osi projektowanej drogi. W km. ok. 41+700 wariantu C (oraz 30+500 wariantu A) stwierdzono również obecność trzepli zielonej (*Ophiogomphus cecilia*), gatunku wymienionego w zał. 2 i 4 Dyrektywy Siedliskowej i objętego w naszym kraju ochroną ścisłą. W obu przypadkach były to osobniki dorosłe przelatujące lub penetrujące obszar przyległy do rzeki.

Na dwóch stanowiskach znaleziono skójkę gruboskorupową (*Unio crassus*), gatunek wymieniony w zał. 2 i 4 Dyrektywy Siedliskowej i objęty w naszym kraju ochroną ścisłą. Z kolei obecność szczeżui wielkiej, gatunku objętego ochroną częściową stwierdzono tylko na jednym stanowisku. W celu ochrony skójki gruboskorupowej jak i szczeżui wielkiej budowa drogi powinna w jak najmniejszym stopniu ingerować w koryta cieków. Podczas prowadzonych prac należy odpowiednio składować i użytkować materiały budowlane i produkty chemiczne. Pracom budowlanym nie powinny towarzyszyć nieuzasadnione prace melioracyjne, ponieważ czasowe lub stałe osuszanie zbiorników wodnych stanowi bardzo poważne zagrożenie dla szczeżui i skójki. Z tego względu wszelkie umocnienia dna i brzegów należy ograniczyć do niezbędnego minimum, a wynikającego z konieczności zabezpieczenia stabilności elementów drogi. Jest to warunek, który ma zastosowanie także do wielu innych gatunków zwierząt (ichtiofauny, herpetologii, a nawet migracji średnich i dużych ssaków).

Na licznych stanowiskach znaleziono ślimaka winniczka gatunek objęty ochroną częściową, pospolity w całym kraju. Jego lokalna izolacja spowodowana budową drogi nie powinna mieć większego znaczenia. Nie mniej podczas robót budowlanych w miejscach, gdzie znaleziono osobniki należy przeszukać obszar planowanych robót i miejsca, w których będą przebywali ludzie i pojazdy. Znalezione ślimaki należy zebrać i przenieść do siedliska eliminującego ryzyko ich zniszczenia. Podczas prowadzonych prac należy odpowiednio składować i stosować materiały budowlane i produkty chemiczne, ponieważ skażenie metalami ciężkimi istotnie ogranicza płodność i wpływa na śmiertelność tych zwierząt.

Trasa planowanej drogi koliduje z rzekami (Dunajec, Łososina, Granicznik) oraz z licznymi potokami i rowami. W analizowanym terenie stwierdzono występowanie 18 gatunków ryb: brzanka, głowacz pręgopłetwy, jelec, karaś srebrzysty, kiełb, kleń, lin, lipień (lipień europejski), okoń, piekielnica, płoć, pstrąg potokowy, różanka, sandacz, strzebla potokowa, śliz (śliz pospolity), świnka i ukleja. Spośród ww. gatunków 5 podlega w Polsce ochronie częściowej: brzanka, głowacz pręgopłetwy, piekielnica, różanka, śliz. Dodatkowo brzanka, lipień i różanka wymienione są w załącznikach do Dyrektywy 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE

L 206 z 22 lipca 1992 r.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, ze zm.) [tzw. Dyrektywy Siedliskowej]. Nie stwierdzono żadnego osobnika minoga. W wyniku budowy/przebudowy przedmiotowej drogi krajowej nr 75 dojdzie do trwałej zmiany lokalnych warunków środowiskowych. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi dojdzie do uregulowania i umocnienia brzegów fragmentów cieków oraz rowów melioracyjnych (dotyczy to wyłącznie umacniania skarp korpusu drogi, pod którą przechodzą rowy melioracyjne i drobne cieki oraz przyczółków mostów, estakad itp.). W wyniku prawdopodobnego zastosowania urządzeń odprowadzających wodę z powierzchni i sąsiedztwa drogi możliwa jest również zmiana stosunków wodnych, prowadząca potencjalnie do przesuszania niektórych rowów melioracyjnych (obecnie stale prowadzących wodę), lub pogorszenia jakości wody w wyniku spływu zanieczyszczeń z powierzchni drogi. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przebiegu DK75 zmiany ulegną warunki świetlne i zwiększy się hałas. Zagrożone mogą być lokalne populacje chronionych gatunków ryb zidentyfikowanych w trakcie wykonanej inwentaryzacji. Z uwagi na obecność chronionych gatunków zasiedlających sąsiedztwo planowanej inwestycji niezbędne będzie podjęcie szeregu działań określonych w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, mających na celu wyeliminowanie zagrożenia dla lokalnej ichtiofauny lub ograniczenie negatywnych oddziaływań. W projekcie budowlanym i podczas prowadzonych prac budowlanych należy stosować rozwiązania i technologie eliminujące prace w obrębie koryt cieków/rowów melioracyjnych i ich bezpośredniej otulinie. W przypadku konieczności utwardzenia podłoża na wysokości przeprawy należy stosować materiały naturalne (żwir, kamienie itp.). W celu ochrony wód płynących przed skażeniami pochodzącymi z drogi (solą, smarami, substancjami ropopochodnymi, itp.) wskazane jest, zaprojektowanie dwustopniowego systemu oczyszczania. Wody opadowe i roztopowe, po wstępnym oczyszczeniu w standardowych urządzeniach oczyszczających (np. separatory) należy doczyścić przez biologiczne systemy doczyszczające. W trakcie budowy nowej infrastruktury oraz przeprowadzania konserwacji i zabezpieczania istniejących budowli (np. konstrukcji mostowych) należy stosować technologie zapobiegające przedostawaniu się do wody wykorzystywanych środków chemicznych. Na etapie prac budowlanych na skutek hałasu pracujących urządzeń, lokalnego zamulenia, zanieczyszczenia wody i zmiany warunków świetlnych może dojść do chwilowej utraty siedlisk i miejsc rozrodu chronionych gatunków ryb zasiedlających cieki znajdujące się w kolizji z inwestycją. Z uwagi na obecność gatunków ryb objętych ochroną, a także będących przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000, zachodzi konieczność prowadzenia prac w obrębie cieków wodnych pod nadzorem ichtiologa zwłaszcza w miejscach kolizji drogi z rzekami Dunajec w km drogi ok. 41+500 - 46+700 i Łososina w km ok. 24+000 – 27+500.

W niniejszej decyzji wskazano szereg działań minimalizujących potencjalne oddziaływanie na rzeki oraz zapewniających zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej, w tym m.in. wszelkie prace w obrębie cieków należy prowadzić pod nadzorem ichtiologa, stosować działania maksymalnie ograniczające ingerencję w hydromorfologię cieków, czy określenie terminu prowadzenia prac poza okresem tarła i inkubacji ryb stwierdzonych w obrębie planowanej inwestycji.

Ponadto w celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko naturalne zostaną podjęte następujące działania:

- prace budowlane będą uwzględniały ochronę naturalnych organizmów bytujących w ciekach i w ich sąsiedztwie i będą prowadzone poza okresem lęgowym ptactwa wodno-błotnego, a także poza wyznaczonymi okresami ochronnymi gatunków chronionych ryb,

- umocnienia koryt cieków naturalnych zostaną zaprojektowane z jak najszerszym zastosowaniem materiałów naturalnych,
- w miejscach, gdzie pozwalają na to warunki terenowe ubezpieczenia brzegów zostaną zaprojektowane w formie narzutu kamiennego,
- ewentualne wykorzystanie koszy siatkowo-kamiennych i gabionów zostanie ograniczone do minimum, jedynie w uzasadnionych technologicznie przypadkach (np. braku miejsca),
- dno koryt cieków umocnione zostanie wyłącznie w zakresie koniecznym dla stabilizacji projektowanych umocnień brzegów. Preferowanym umocnieniem dna, o ile będzie ono konieczne, będzie luźny narzut kamienny, stabilizowany palisadą z pali drewnianych,
- roboty budowlane będą ograniczane do niezbędnego, minimalnego zakresu,
- niezbędne do przeprowadzenia prace wykonywane będą przy niskich stanach wody w ciekach, zapewniając ciągłość przepływu w korycie,
- do wykonywania prac zostanie użyty sprzęt budowlany minimalizujący zamulenie cieków,
- na odcinkach, gdzie roboty ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków, stosowane będą rozwiązania zabezpieczające przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z prac budowlanych,
- prace w obrębie koryt potoków należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym,
- organizacja i warunki techniczne prowadzenia robót budowlanych zostaną zaprojektowane tak, by wyeliminować możliwość zakłócenia stosunków wodnych,
- roboty budowlane tj. prace ziemne, umocnieniowe i rozbiórkowe powinny być wykonywane w taki sposób, aby maszyny budowlane i środki transportu w miarę możliwości nie wjeżdżały do koryt (np. poprzez prowadzenie prac z brzegu), w celu zminimalizowania zanieczyszczenia wód cieków w trakcie prowadzenia prac,
- roboty ziemne powinny być prowadzone osobno na prawym i osobno na lewym brzegu, by wyrównanie ilości wykopów i nasypów przewidziane było dla podłużnych przemieszczeń osobno na lewym i osobno na prawym brzegu,
- w projektowanych przekrojach poprzecznych wykopy nie powinny być przewidywane w obrębie koryta niskiej wody. Niezbędne nasypy wewnątrz koryta niskiej wody należy wykonywać wyłącznie ze żwirów i pospótek, bez zanieczyszczeń pylasto-ilastych,
- roboty będą wykonywane na krótkich odcinkach etapowo, w różnym czasie,
- posadowienie projektowanych umocnień koryta wykonywane będzie poza nurtem potoku,
- dla oddzielenia miejsca wykonywania umocnień od nurtu cieków przewiduje się zastosowanie grodzy. Wykonywanie grodzy przez przepychanie materiału dna cieku jest zabronione. Lokalne grodze o długości do 50 m dla wykonania budowli w korycie cieku lub na jego brzegu powinny być wykonywane z ziarnistego materiału dowiezionego spoza koryta cieku bez zanieczyszczeń pylasto-ilastych,
- prace budowlane mogące powodować okresowe zamulenie wody w ciekach nie będą przekraczały 5 godzin na dobę,
- wody odpompowywane z wykopów zostaną odprowadzane w sposób nie powodujący zamulania wód w ciekach.

W rejonie planowanej inwestycji stwierdzono występowanie następujących gatunków płazów: kumak górski, ropucha szara, żaby z grupy żab zielonych, żaba śmieszka, żaba trawna, rzekotka drzewna, salamandra plamista oraz gadów: jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna, padalec, zaskroniec. Wysoce prawdopodobne jest ponadto występowanie takich gatunków, jak: traszka zwyczajna, żmija zygzakowata, grzebiuszka ziemna, kumak nizinny, ropucha paskówka, żaba moczarowa, traszka górską, traszka karpacka, gniewosz plamisty (wszystkie płazy i gady występujące w Polsce podlegają ochronie gatunkowej).

Istotne miejsce rozrodu płazów zidentyfikowano w dolinie potoku Granicznik w pobliżu zamku Tropsztyn w Wytrzysszce. Odnotowano tam miejsca rozrodu płazów zarówno w zastoiskach naturalnych górnego biegu potoku, jak i licznych stawach bobrowych powstałych w wyniku spiętrzenia wody przez bobry. Cała dolina stanowi także siedlisko żerowiskowe i zimowisko płazów. Prawdopodobne jest także występowanie salamandry plamistej i traszki górskiej, pomimo braku wykrycia ich w trakcie inwentaryzacji, ze względu na dostępność optymalnych siedlisk i wykrycie przedstawicieli tych gatunków w zbliżonych siedliskach w okolicy. Drugim miejscem, w którym wykryto rozród płazów jest ciek (bez nazwy) spływający równoleżnikowo do Uszwicy położony na południe od Uszewa. Podobnie jak w przypadku Granicznika występują tu liczne tany bobrowe stwarzające dogodne warunki do rozrodu żab trawnych i częściowo ropuch szarych.

Za najważniejszy obszar, który można traktować jako szlak migracji płazów w przypadku wariantu C uznano teren znajdujący się w okolicy wsi Gosprzydowa na przebiegu drogi Gnojnik – Lipnica Murowana. Są to migracje do miejsca rozrodu, które stanowi staw położony przy drodze na wschód od planowanego wariantu DK75. Gatunki te występują także w innych lokalizacjach np. dolina cieku Zelinka w Tymowej.

W przypadku gadów zdecydowanie dominują wykryte stanowiska jaszczurek żyworódki i zwinki. Obydwa gatunki rejestrowano głównie w strefach ekotonowych między ekosystemami leśnymi (las, zadrzewienia) a terenami otwartymi (łąki, murawy). Zwinki wykrywano głównie w miejscach nasłonecznionych i suchych, natomiast jaszczurki żyworodne stwierdzano częściej na krawędziach zbiorników wodnych i cieków, terenach podmokłych. Na obszarach zwartych kompleksów leśnych spotkania zwinek i żyworódek były rzadkie. Wykrywalność pozostałych gatunków gadów była znacznie niższa. Gatunki typowo leśne, jak padalec i żmija zygzakowata, odnotowano tylko kilka razy. Niewątpliwie występują one powszechniej niż wskazują na to wyniki inwentaryzacji przyrodniczej. Większość środowisk podmokłych, związanych ze zbiornikami wodnymi i ciekami może stanowić środowisko występowania zaskrońca. Odnotowano ten gatunek 4 razy.

Na etapie realizacji mogą wystąpić przekształcenia i zniszczenia siedlisk płazów i gadów w tym miejsc ich rozrodu i żerowania. Etap realizacji może wiązać się z przekształceniami koryt rzek, cieków lub zmianą stosunków wodnych. Zmiany te mogą mieć wpływ na pogorszenie się stanu siedlisk herpetofauny. Prace ziemne z użyciem ciężkiego sprzętu mogą spowodować śmiertelność płazów i gadów szczególnie na odcinkach, na których stwierdzono rozród płazów. Zagrożenie to nasila się w okresie migracji wiosennej (marzec – kwiecień), okresie dyspersji osobników młodocianych z wody na ląd (czerwiec – lipiec) oraz migracji jesiennej (wrzesień). Prace budowlane w otoczeniu ekosystemów wodnych będących środowiskiem życia herpetofauny powodują zagrożenia związane z zanieczyszczeniem lub zamulaniem wody. Realizacja inwestycji na obszarach stanowiących cenne siedliska występowania całorocznego płazów, z których podejmują one migrację do miejsc rozrodu, w których hibernują mogą doprowadzić do zniszczenia części lokalnej populacji płazów. Prace

budowlane prowadzone w okresie migracji płazów, na etapie niefunkcjonujących jeszcze przejść dla płazów i obiektów inżynieryjnych ułatwiających migrację fauny, mogą wpłynąć negatywnie na przebieg szlaków migracji płazów, zaburzyć funkcjonowanie miejsc rozrodu i doprowadzić do ryzyka ich zwiększonej śmiertelności.

Realizacja prac budowlanych zawsze wiązała się będzie z zagrożeniem wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt. Zjawisko to może być wynikiem zajęcia terenu oraz prac związanych z przygotowaniem placu budowy, wykonywaniem robót ziemnych na obszarach o warunkach siedliskowych dogodnych do rozrodu i wychowu młodych, budową obiektów budowlanych, a także wycinką drzew i krzewów w okresie wegetacyjnym. Mając na uwadze powyższe analizowano zasadność skutecznego zabezpieczenia placu budowy, przed przedostaniem się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów. Za zasadne organ uznał wprowadzenie do decyzji obowiązku zastosowania rozwiązań chroniących małe zwierzęta. Zgodnie z zasadą przezorności, w sytuacji wystąpienia intensywnej migracji płazów należy zabezpieczyć place budowy, wygradzeniem tymczasowym, mającym na celu ochronę przed przedostawaniem się płazów i gadów w obręb prowadzonych prac budowlanych. Przyjęto, bowiem, że nie można wykluczyć możliwości pojawienia się płazów i gadów w obrębie inwestycji podczas prowadzenia prac, szczególnie podczas ich migracji. Zapobiegnie to przypadkom zabijania zwierząt w czasie budowy, bowiem w okresie prowadzenia prac i tak ta migracja zostanie zakłócona. Na podstawie wyników inwentaryzacji oraz analizy uwarunkowań przyrodniczych i przestrzennych zaleca się zastosowania płotków herpetologicznych w kilometrze drogi dla wariantu C: 0+173 - 1+196; 2+087 - 3+189; 15+800 - 16+900; 21+041 - 22+537; 33+286 - 33+709; 38+417 - 39+132; 39+773 - 40+346; 40+385 - 40+841; 43+780 - 44+596. Natomiast prace ziemne na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić mogą do powstawania okresowych (podlegających likwidacji w wyniku dalszych prac budowlanych) zagłębień terenowych wypełnionych wodą, które mogą być spontanicznie zajmowane przez gatunki zwierząt wykorzystujące tego rodzaju siedliska do rozrodu - głównie płazy. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania strat w populacjach ww. grupy zwierząt, w decyzji wskazano na konieczność prowadzenia prac w sposób zapobiegający powstawaniu zastoisk i zalewisk oraz obowiązek wygradzenia głębokich wykopów. Mając jednak na względzie technologię i zakres robót, a także możliwe do wystąpienia warunki atmosferyczne (np. okresy długotrwałych opadów), nie zawsze jest możliwe uniknięcie powstawania zagłębień wypełnionych tymczasowo wodą, dodatkowo wprowadzono obowiązek odłowienia i przeniesienia poza strefę zagrożenia osobników dorosłych i form rozwojowych płazów stwierdzonych w tego rodzaju zagłębieniach.

Wszystkie stanowiska rozrodcze płazów są obszarami wrażliwymi przyrodniczo, podobnie jak wszystkie szlaki ich migracji. Z tego powodu budowa drogi DK 75 powinna odbywać się pod nadzorem herpetologa. Prace w otoczeniu miejsc rozrodu płazów powinny być zabezpieczone przez instalację płotków herpetologicznych uniemożliwiających wkraczanie płazów na teren budowy. W przypadku przegrodzenia szlaku migracji płazów do miejsca rozrodu i powrotu lub dyspersji ze zbiornika na ląd, konieczne będzie przenoszenie płazów w celu umożliwienia im dalszej migracji. Narzucone działania minimalizujące (lokalizacja zaplecza budowy, dróg tymczasowych poza siedliskami stanowiącymi miejsca rozrodu i przebywania płazów, prowadzenie nadzoru herpetologicznego przez cały okres aktywności gadów i płazów od połowy marca do połowy listopada) na całym odcinku winny zapewnić maksymalną ochronę ich siedlisk.

Budowa inwestycji może spowodować niekorzystny wpływ na stanowiska rozrodcze płazów, zinwentaryzowane w pobliżu planowanej drogi – na skutek ewentualnej zmiany poziomu wód gruntowych. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji, występujące w tych zbiornikach zwierzęta należy przenieść – pod nadzorem herpetologa – do zbiorników zastępczych.

Podstawowym zagrożeniem dla płazów związanym z eksploatacją drogi jest fragmentacja krajobrazu i uniemożliwienie wymiany osobników pomiędzy populacjami. W przypadku braku stosownych zabezpieczeń, w wyniku wtargnięcia płazów na jezdnię, może też dochodzić do ich kolizji z pojazdami, mogą też być zagrożone w niezabezpieczonych urządzeniach odwadniających. Dlatego w projekcie budowlanym należy uwzględnić bezpieczne i funkcjonalne przejścia dla płazów. W okresie budowy konieczne będzie stosowanie zabezpieczeń w postaci grodzień i płotków naprowadzających. Teren budowy szczególnie w okolicach cieków wodnych musi być kontrolowany codziennie przed podjęciem działań.

Przepusty umożliwiające migrację drobnych zwierząt powinny być budowane w każdym miejscu kolizji cieku wodnego z pasem drogowym. W przypadku małych zwierząt, w tym płazów, migracja koncentruje się wzdłuż cieków, dlatego dostosowanie przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt z systemem wygrodzeń ochronno – naprowadzającym jest w tym przypadku rozwiązaniem optymalnym. Zgodnie z wskazanymi w raporcie informacjami projektowane są przepusty o $\geq 1,2$ m. Wnętrze przepustu zaleca się wypełnić na całej szerokości przepustu warstwą gruntu o gr. 50 cm stanowiącego naturalne podłoże. Wejście i wyjście z przepustu należy płynnie połączyć z przyległym terenem, co umożliwi swobodną migrację płazów i innych małych zwierząt. Dodatkowo możliwość wtargnięcia płazów i gadów na jezdnię zostanie ograniczona przez zamontowane wygrodzenia. Zwiększy to również efektywność ww. przepustów poprzez naprowadzanie na nie zwierząt.

W trakcie prowadzonej na potrzeby sporządzenia raportu inwentaryzacji ornitologicznej wykryto szereg stanowisk lęgowych ptaków. Inwentaryzacją objęła 37 gatunków, w tym 13 gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Spośród ptaków z rzędu szponiastych odnotowano stanowiska i terytoria lęgowe pospolitych gatunków: myszołowa, jastrzębia, krogulca, pustulki. Nie wykryto stanowisk gatunków wpisanych do Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt oraz nie stwierdzono kolizji przebiegu drogi DK75 ze stanowiskami gatunków ptaków objętych ochroną strefową. Na planowanej trasie DK75 i w buforze inwentaryzacji odnotowano szereg stanowisk gatunków dzięciołów wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej tj. dzięcioł czarny, dzięcioł średni, dzięcioł zielonosiwy, a także stosunkowo pospolite gatunki dzięciołów (dzięcioł zielony, dzięciołek, krętogłów). Ponadto na obszarach leśnych, odnotowano stanowiska kruków, a w starszym drzewostanie także siniaka. W dolinie Granicznika odnotowano jedno stanowisko jarząbka. W skali całego obszaru na przebiegu analizowanych wariantów DK75, to właśnie kompleksy leśne z większym udziałem starszych drzewostanów stanowią najcenniejsze siedliska awifauny. Znajdują się one na odcinku Gnojnik – Chronów do Gosprzydowej, a przede wszystkim w paśmie górskim na północ i wschód od Iwkowej oraz w dolinie Granicznika. Należy podkreślić, że lasy, zadrzewienia, śródpolne kępy drzew i krzewów obfitowały w bogactwo różnych gatunków ptaków: kukułka, świergotek drzewny, pokrzywnica, strzyżyk, kos, kwiczoł, śpiewak, paszkoć, rudzik, pleszka, muchołówka szara, muchołówka żałobna, gajówka, kapturka, świstunka leśna, pierwiosnek, piecuszek, mysikrólik, zniczek, zaganiacz, raniuszek, sikora uboga, czarnogłówek, czubotka, sosnówka, modraszka, kowalik, pełzacz leśny, pełzacz ogrodowy, wilga, sójka, sroka, wrona, szpak, mazurek, zięba, kulczyk, dzwonec, szczygieł, makolągwa, grubodziób, trznadel. Nie mniej cennym siedliskiem awifauny są występujące w dolinach

rzek i cieków strefy ekotonowe między ekosystemami wodnymi, szuwarowymi, leśnymi i łąkowymi stanowią siedlisko licznych gatunków (świerszczak, strumieniówka, dzięcioł zielony, dzięciołek, krętogłów). Na polach uprawnych, łąkach, murawach, nieużytkach, występował: skowronek, świergotek łąkowy, pliszka żółta, pliszka siwa, pokląskwa, piegża, cierniówka, łożówka, gąsiorek. Z kolei w terenach zurbanizowanych stwierdzono takie gatunki jak: sierpówka, jerzyk, dymówka, oknówka, pliszka siwa, kopciuszek, pleszka, muchołówka szara, modraszka, bogatka, kawka, szpak, wróbel, mazurek.

Warto podkreślić, że w obszarze opracowania szereg objętych ochroną gatunkową ptaków występowało pospolicie. Niewątpliwie oddziaływanie inwestycji na etapie realizacji związane będzie głównie z utratą lub degradacją siedlisk (wycinka drzew, prace ziemne przy użyciu ciężkiego sprzętu) oraz hałasem. Oddziaływania te dotyczą odcinków wariantów, na których odnotowano stanowiska lęgowe kluczowych gatunków ptaków. Za najcenniejsze i najwrażliwsze uznaje się siedliska związane z występowaniem cennych, rozległych kompleksów leśnych oraz dolin rzek i cieków (Uszwica, Granicznik, Dunajec, dopływ Uszwicy pod Uszewem). W związku z tym wycinkę drzew i krzewów należy zaplanować i przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków. Z uwagi na znaczny ubytek drzew i krzewów na terenach objętych planowanym przedsięwzięciem należy zaplanować i zrealizować działania kompensacyjne w postaci wywieszenia budek lęgowych dla ptaków czy wprowadzenia nasadzeń drzew i krzewów. Warunkiem realizacji właściwej kompensacji przyrodniczej w formie wieszania budek lęgowych dla ptaków i nietoperzy, jest szczegółowe oszacowanie powierzchni i rodzaju utraconych siedlisk. Na podstawie tego rodzaju danych można ustalić wymaganą ilość oraz rodzaj stosowanych budek. Ponieważ szczegółowy zakres wycinek określony zostanie na etapie postępowania ponownego, tj. po szczegółowej analizie rozwiązań projektowych i oszacowaniu prawdopodobieństwa wystąpienia i charakteru potencjalnych oddziaływań zaleca się, aby zakres i szczegóły realizacji kompensacji w formie wieszania budek także określić na etapie postępowania ponownego.

Najwrażliwsze siedliska wodne i podmokłe nie powinny być zagrożone zniszczeniem lub istotnym oddziaływaniem, jeżeli prowadzone prace nie będą w sposób znaczący ingerowały w stosunki wodne. Nie mniej jednak wariant C przecina otwartą taflę cofki jeziora Rożnowskiego, co może wywołać płoszenie ptaków wodno-błotnych lub istotne zmiany w wykorzystywaniu przez nie żerowisk czy dotychczasowych miejsc koncentracji. Z tego względu roboty związane z budową przeprawy w Kurowie, a zwłaszcza roboty ziemne w korycie Dunajca powinny również być realizowane poza sezonem lęgowym ptaków.

Eksploracja drogi DK 75 na odcinkach o wysokiej różnorodności awifauny lub w otoczeniu atrakcyjnych żerowisk ptaków może wywoływać podwyższoną liczbę kolizji ptaków z samochodami. Dotyczy to szczególnie ptaków szponiastych i sów często żerujących wzdłuż przebiegu dróg oraz drobnych ptaków na odcinkach przebiegających przez tereny leśne i zadrzewione. Odnośnie możliwych kolizji z ptaków z elementami infrastruktury drogowej zaleca się stosowanie rozwiązań ograniczających ryzyko zderzeń na elementach przeszklonych, tj. instalowanie akrylowych ekranów akustycznych z nadrukami ograniczającymi ryzyko kolizji ptaków (poziomo zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi; wzoru w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywający szybę, naniesionych metodą sitodruku; stosowanie pionowych linii złożonych z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych), a w przypadku użycia ekranów bez elementów ograniczających kolizję - naklejanie na ekrany po zewnętrznej stronie szosy czarnych lub białych pasków taśmy, o szerokości minimum 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie.

Wśród ssaków najczęstsze obserwacje dotyczyły pospolitych zwierząt saren i dzików, jelenia, lisa i zająca szaraka. Podczas inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono występowanie 2 gatunków ssaków objętych ochroną częściową, takich jak: wydra i bóbr europejski, natomiast w wyniku inwentaryzacji chiropterofauny przeprowadzonej w strefie oddziaływania projektowanej drogi zarejestrowano aktywność nietoperzy, takich jak: karlik mały, borowiec wielki, mroczek późny, nocek rudy, karlik większy, podkowiec mały.

Na całym obszarze inwentaryzacji łącznie z jego otoczeniem występują ślady aktywności bobrów europejskich. Odcinki cieków, na których wykryto tamy i zgryzy są zasiedlone przez rodziny bobrów. Pozostałe odcinki stanowią potencjalne miejsca do kolonizacji przez bobry oraz szlak migracji i rozprzestrzeniania się tego gatunku. Najważniejsze stanowiska bobra zlokalizowane są w dolinie potoku Granicznik oraz w dolince cieku zasilającego Uszwicę na południe od Uszewa. W obu dolinach wykryto liczne zgryzy i tamy bobrowe (dolinie Granicznika odnotowano ok. 10 tam). Liczne ślady aktywności bobra notowano także w Dolinie Dunajca, na północ od Nowego Sącza. Zgryzy bobrowe stwierdzano zarówno wzdłuż rzeki, jak i na terenie kompleksu stawów. Wykryto także jedno żeremie. Nie odnotowano obserwacji bezpośrednich wydry, jednak ze względu na uwarunkowania środowiskowe nie można wykluczyć obecności tego gatunku na trasie wskazanego do realizacji wariantu drogi DK 75.

Prowadzone w okresie zimowym (zarówno w dobrych warunkach śniegowych, jak i w okresie bezśnieżnym) kontrole ukierunkowane na wykrycie rzadkich drapieżników, nie przyniosły rezultatu. Nie odnotowano tropów ani śladów żerowania pozostawionych przez rzadkie duże drapieżniki (wilk, ryś, niedźwiedź brunatny). Jednak informacje uzyskane od miejscowych leśników i myśliwych wskazują na rzadkie pojawianie się dużych drapieżników głównie wilków w rejonie inwentaryzacji. Wskazania te dotyczą pasma górskiego przebiegającego na północ od Iwkowej i tworzącego korytarz łączący Beskid Wyspowy z Doliną Dunajca. Natomiast z informacji przekazanych na etapie udziału społecznego wynika, iż wilki obserwowane były również w okolicy Lewniowej.

W celu ochrony siedlisk bobra i wydry należy w czasie robót budowlanych unikać istotnej ingerencji w stosunki wodne, poza niezbędne minimum oraz zapobiegać spływu substancji zanieczyszczających do wody. Trasa planowanej drogi nie powinna ingerować w siedliska bobra w szczególności należy unikać likwidacji tam bobrowych w kilometraż wariantu C: 21+200 - 22+400, gdyż stanowią one istotny czynnik kształtujący cały ekosystem oraz siedliska innych gatunków chronionych.

Na omawianym terenie przeprowadzono nasłuchy nietoperzy w 34 miejscach: 12 transektach oraz 22 punktach nasłuchowych. Dodatkowo na wezwanie organu została wykonana inwentaryzacja aktywności nietoperzy w okolicy mostu przez rzekę Dunajec w miejscowości Kurów. We wszystkich badanych miejscach stwierdzono aktywność nietoperzy. Największą aktywność nietoperzy odnotowano (badając w różnych okresach: w okresie rozrodu nietoperzy, pod koniec okresu rozrodu, w czasie szczytu aktywności lokalnych populacji, w czasie wiosennych i jesiennych migracji) w odniesieniu do borowca wielkiego i mrocza późnego. Również podczas dodatkowej inwentaryzacji najczęściej rejestrowane były borowce wielkie, głównie podczas żerowania nad wodą i terenami zadrzewionymi nad brzegami Dunajca. Nietoperze przelatywały na dużej i średniej wysokości, ok. 5-10 m nad powierzchnią, w oddaleniu od mocno oświetlonego nowego mostu. Znaczną aktywność wykazywały nocki, w tym nocki rude – żerujące nad wodami Dunajca, przy nowym moście, w strefie nieoświetlonej i sporadycznie nad zadrzewieniami. Pojedyncze stwierdzenia dotyczą mrocza późnego, rejestrowanego podczas przelotu. Natomiast średnią i znaczną aktywność

wykazywały karliki, w tym karliki malutkie, notowane podczas przelotów w zadrzewieniach przy drodze jak i podczas żerowania w zakrzewieniach przy Dunajcu. Ponadto oprócz nasłuchów prowadzono poszukiwanie kryjówek nietoperzy na badanym terenie, w tym kolonii letnich, rozrodczych oraz dziennych schronień. Polegało ono na kontroli budynków mogących być potencjalnie schronieniami dla większych grup tych ssaków. Jedynie na strychu kościoła w Niepokalanego Serca NMP w Marcinkowicach odnaleziono niewielkie ilości odchodów nietoperzy świadczące o wykorzystywaniu tego strychu przez pojedyncze nietoperze. Podczas kontroli nietoperzy nie stwierdzono. Dla wszystkich gatunków nietoperzy zagrożeniem jest m.in. utrata tras migracji na żerowisko oraz brak bezpiecznego wylotu na skutek wycinki lub nadmiernego przycinania drzew i krzewów w bezpośrednim otoczeniu kolonii bez zastosowania nasadzeń zastępczych oraz oświetlanie elementów zieleni stanowiących trasę migracji nietoperzy na żerowisko. Celami działań ochronnych jest: wykonanie zabezpieczeń letnich kolonii nietoperzy oraz ich utrzymanie, osiągnięcie właściwego stanu ochrony na wszystkich zinwentaryzowanych stanowiskach poprzez poprawę parametru stanu siedliska i perspektyw ochrony, a także utrzymanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz bazy żerowiskowej. Oddziaływanie projektowanej inwestycji na nietoperze na etapie jej realizacji może być związane z utratą lub degradacją siedlisk tych zwierząt, a na etapie eksploatacji mogą one padać ofiarami kolizji. Miejsca w których jest największe ryzyko kolizji to kompleksy leśne i ich krawędzie, doliny rzeczne, sąsiedztwo zbiorników wodnych. W związku ze zidentyfikowanymi zagrożeniami w niniejszej decyzji wskazano na konieczność zastosowania szeregu rozwiązań chroniących tę grupę zwierząt, tj. wycinka drzew i rozbórka obiektów pod nadzorem chiropterologicznym, zainstalowania szczelnych ekranów antyolśnieniowych i odpowiedniego oświetlenia. Na odcinkach atrakcyjnych dla nietoperzy – w dolinach rzek i na krawędzi kompleksów leśnych zaleca się zastosowanie ekranów antyolśnieniowych, które podwyższając pułap lotu nietoperzy zmniejszają ryzyko kolizji nietoperzy z samochodami. Ekran antyolśnieniowy należy również zamontować na obiektach, stanowiących przejścia górne dla zwierząt i w odległości do 100 metrów od tych obiektów. Ekran antyolśnieniowy jest to ekran odbijający najczęściej w postaci drewnianego, szczelnego parkanu, ograniczającego przenikanie światła z drogi w otoczenie przejść (strefy naprowadzania), zlokalizowany obustronnie wzdłuż jezdni drogi (przejścia dolne) – na długości przejścia oraz min. 100 m poza jego granicami, w obu kierunkach oraz wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejść górnych (włącznie z najściami ziemnymi) – połączony szczelnie z ogrodzeniem ochronnym, o wysokości ok. 2,4 m. Natomiast przy projektowaniu oświetlenia należy unikać nadmiernej ekspansji światła ograniczając się do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jak wspomniano powyżej trasa planowanej drogi będzie przebiegać po terenach obecnie biologicznie czynnych. Wiązać się będzie z budową drogowych obiektów inżynierskich w ciągu trasy głównej DK 75 oraz drogowych obiektów inżynierskich dla dróg lokalnych i dodatkowych dróg obsługujących przyległy teren. W odniesieniu do fauny w decyzji i raporcie przewiduje się wiele działań specyficznych dla danego gatunku lub grupy zwierząt, a także zaleceń ogólnych, mających zastosowanie do całego obszaru inwestycji. Generalnie sprowadzają się one do: minimalizowania przekształceń koryt cieków, łąk, drzewostanów, zwłaszcza starych; przesiedlania osobników gatunków rzadkich i chronionych; prowadzenia prac pod nadzorem specjalistów z poszczególnych grup fauny; do zapobiegania zanieczyszczeniom i zmianie warunków wodnych w ciekach; prowadzenia wycinek poza sezonem lęgowym ptaków; unikania prac w godzinach nocnych na terenach leśnych,

zabezpieczania terenu prowadzonych prac (np. płotki herpetologiczne) ograniczania ingerencji w siedliska cennych gatunków.

Nie ulega wątpliwości, że bezpośrednią konsekwencją każdej inwestycji polegającej na wybudowaniu nowej infrastruktury w miejscu, w którym znajduje się siedlisko określonych gatunków jest zniszczenie tego siedliska, a niekiedy zanik gatunków związanych z tym siedliskiem. Budowa może mieć także konsekwencje pośrednie obserwowane w dłuższej perspektywie czasowej, gdy inwestycja prowadzi do rozdzielenia oraz długotrwałej izolacji populacji gatunków, co w konsekwencji może prowadzić do ich zaniku, m.in. na drodze inbrodu. Budowa projektowanej drogi może mieć również dwojaki wpływ na środowisko naturalne i zamieszkujące je gatunki. Wydaje się, że problem izolacji siedlisk będzie miał niewielkie znaczenie dla bezkręgowców, ponieważ większość z nich to owady latające lub sprawnie przemieszczające się wzdłuż cieków, dla których przepusty i przejścia stanowią wystarczające korytarze migracji. W przypadku pozostałych grup zwierząt izolacja siedlisk może oznaczać utratę miejsc rozrodu i wychowu młodych, żerowania, migracji.

W obszarze planowanego przedsięwzięcia głównymi szlakami migracji i dyspersji zwierząt są doliny rzeczne i większe kompleksy leśne. Rozległość obszarów tego typu powoduje, że wszystkie kompleksy leśne należy traktować jako obszary stanowiące lokalny szlak migracji. Niektóre z nich mają charakter istotnych korytarzy ekologicznych. Należy do nich przede wszystkim pasmo górskie na północ od Iwkowej łączące tereny Beskidu Wyspowego i Dolinę Dunajca.

Planowane przedsięwzięcie w każdym wariantcie przebiega przez 3 korytarze ekologiczne wyznaczone na terenie Polski jako łączące ostoje Natura 2000:

- KPd-13A Beskid Wyspowy – Dolina Dunajca: w km 15+943 – 20+410 na dł. 4,467 km oraz w km 31+483 – 33+757 na dł. 2,274. Korytarz ten w rejonie przebiegu planowanej inwestycji łączy się z korytarzem głównym, czyli Pogórzem Rożnowskim. Rozciąga się on generalnie na kierunku zachodnim, gdzie łączy się z korytarzem GKK-5 Gorce oraz korytarzem KPd-13B Beskidy Średnie. Stanowi on o spójności następujących ostoj Natura 2000: Łososina, Białowodzka Góra nad Dunajcem i Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego.
- GKPD-9 Pogórze Rożnowskie w km 20+410 – 29+460 na dł. 9,050 i w km 38+256 – 42+185 na dł. 3,929. Korytarz Pogórze Rożnowskie to jeden z głównych korytarzy ekologicznych wyznaczonych na terenie Polski, a zatem stanowi jedną z najważniejszych dróg wędrówek i migracji gatunków w kraju, zapewniające jednocześnie łączność siedlisk i populacji w skali kontynentalnej. W rejonie przedsięwzięcia rozpatrywany korytarz łączy się od zachodu z korytarzem Beskid Wyspowy – Dolina Dunajca, a od południowego zachodu z korytarzem Dolina Górnego Dunajca. W skali analizowanego projektu korytarz obejmuje głównie silnie zalesioną, centralną część Pogórza Rożnowskiego wraz z doliną Dunajca. Korytarz stanowi w rejonie inwestycji o spójności następujących ostoj Natura 2000: Łososina, Środkowy Dunajec z Dopływami i Dolny Dunajec.
- KPd-11A Dolina Górnego Dunajca w km 42+185 – 46+642 na dł. 4,457. W rejonie inwestycji łączy się z korytarzem Pogórze Rożnowskie, a od południa z korytarzem GKK-3 Beskid Sądecki. Ostoją Natura 2000, której spójność jest zapewniona przez rozpatrywany korytarz ekologiczny, jest w rejonie planowanego przedsięwzięcia Środkowy Dunajec z Dopływami (ostoja składa się z kilku izolowanych przestrzennie powierzchni).

Z pośród obszarów, które należy traktować jako istotne szlaki migracji na szczególną uwagę zasługuje pasmo górskie, z cennymi zwartymi zespołami leśnymi, bogatą szatą roślinną i fauną, położone równoleżnikowo między Iwkową, a drogą Tymowa – Lipnica Murowana. Stanowi ono istotny obszar stanowiący korytarz ekologiczny łączący Beskid Wyspowy z Doliną Dunajca. Jego przedłużenie stanowi maszyn położony dalej w kierunku wschodnim (na wschód od Iwkowej), w stronę Czchowa i Wytrzysszki. Wskazać należy również Dolinę potoku Granicznik spływającego do Jeziora Czchowskiego w miejscowości Wytrzysszka. Obszar też stanowi połączenie kompleksów leśnych okolic Iwkowej z Doliną Dunajca. Dolina Granicznika jest zasiedlona przez bobry, ale wykorzystywana jest także przez ssaki lądowe. Poza tym wszystkie lokalne miejsca, w których wykryto podwyższoną aktywność zwierząt, mogą stanowić intensywnie wykorzystywane lokalne korytarze o charakterze „wąskiego gardła”. Szczególnie dotyczy to terenów półotwartych z enklawami zadrzewień i zabagnień w sąsiedztwie zabudowy, gdzie przemieszczanie się zwierząt może być ograniczone przez zabudowę i infrastrukturę. Nie ulega wątpliwości, że budowa nowego odcinka drogi DK 75 zwięzi istniejące korytarze w stopniu znacznym, utrudni tym samym migracje zwierząt. Wariant inwestycyjny przecinając większe kompleksy leśne wpłynie istotnie na fragmentację środowiska, ograniczając możliwość występowania i przemieszczania się ssaków. Eksploatacja nowej drogi będzie wiązała się z nasileniem się ruchu drogowego i prawdopodobnie także prędkości poruszających się samochodów. Istnieje ryzyko zwiększonej śmiertelności ssaków w kolizjach drogowych. Efekt taki może być wzmacniany istnieniem bariery, jaką wytworzy nowa droga, wymuszając na ssakach pokonywanie jej. Realizacja inwestycji zmniejszy też rozmiar dogodnych siedlisk dla licznych gatunków występujących zwierząt, gdyż spowoduje znaczące uszczuplenie powierzchni leśnych i zadrzewień stanowiących schronienie dla migrujących zwierząt. Przy prowadzeniu prac budowlanych możliwe są odwodnienia skutkujące zmianami stosunków wodnych, które mogą prowadzić do pogorszenia warunków w miejscach występowania zwierząt szczególnie płazów i niektórych ssaków. Fragmentacja rozległych kompleksów leśnych niesie szereg zagrożeń obniżających wartość przyrodniczą obszaru, zarówno poprzez oddziaływania bezpośrednie związane z zajętością terenu, jak i pośrednie, związane z funkcjonowaniem planowanego zagospodarowania (hałas, oświetlenie, stała obecność oraz penetrowanie coraz dalszych terenów) może wpływać na zmianę zachowań zwierząt, poprzez zawężenie ich rewiru łowieckiego, ograniczenie możliwości kontaktów osobników pochodzących z różnych metapopulacji, a także prowadzić do krzyżowania się osobników blisko spokrewnionych i dyspersji wsobnej. Najważniejsza bariera może powstać na przebiegu wariantu wzdłuż Dunajca i Łososiny, które mogą uniemożliwić swobodną migrację i dyspersję zwierząt z obszarów Beskidu Wyspowego w kierunku wschodnim. Zachodzi zatem konieczność budowy przejść dla zwierząt dużych, średnich i małych.

Planowane przejścia powinny być dostosowane do wielkości migrujących zwierząt:

- przejścia dla małych zwierząt: płazy, gady, gryzonie, owadożerne, jeże, zając, łasicowate;
- przejścia dla zwierząt średnich: bóbr, lis, wilk, ryś,
- przejścia dla zwierząt dużych: sarna, dzik, sarna, jelen, niedźwiedź brunatny.

Przewiduje się wykorzystywanie przejść przez różne gatunki i grupy ekologiczne zwierząt w zależności od charakterystyki poszczególnych lokalizacji i parametrów przejść. Z przejść mogą korzystać gatunki zwierząt, które zostały zinwentaryzowane w ramach badań terenowych, ale także szereg innych gatunków pospolitych nieodnotowanych w poszczególnych lokalizacjach. Założeniem funkcjonowania przejść jest ich dostępność dla wszystkich

gatunków, które potencjalnie mogłyby z nich skorzystać, np. rzadkie gatunki lub niewykazane w trakcie badań inwentaryzacyjnych. W tym kontekście lista gatunków, które będą korzystały z przejść dla zwierząt jest otwarta, ale można ją zróżnicować w zależności od parametrów przejść. Lista wymienionych gatunków zawiera m.in. gatunki rzadkie (ryś, niedźwiedź brunatny, ryś), które nie zostały wykryte w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej, ale istnieją przesłanki, na podstawie których autorzy raportu uznali możliwość ich pojawienia się w rejonie terenu badań jako realną.

Wykaz planowanych przejść dla zwierząt:

Lp.	KM OK.	Nazwa obiektu	Typ obiektu (przeszkoda)	Światło ekologiczne B*H [m]	Funkcja EKO
1.	1,460	C-MD2	M (potok Kowalówka+droga)	$B \geq \text{sz. cieku} \times 2$ (min 15 m) * $H \geq 5$	PZDd
2.	3,517	C-MD3	M (potok Leksandrówka/ Stara Rzeką)	30*5	PZDd
3.	5,514	C-WD3	WD (Droga lokalna)	$B \geq 2 \times 3$ m (po obu stronach drogi) * $H \geq 3.5$	PZDś
4.	7,172	C-MD4	M (Rzeką Uszwica)	$B \geq \text{sz. cieku} \times 2$ (min 6 m) * $H \geq 3.5$	PZDś
5.	7,867	C-MD5	M (Ciek bez nazwy)	$B \geq \text{sz. cieku} \times 2$ (min 6 m) * $H \geq 3.5$	PZDś
6.	7,883	C-(p)MD5	M (Ciek bez nazwy)	2.5*1.5	PZM
7.	8,824	C-D5a	M (Teren, ciek bez nazwy)	15*5	PZDd
8.	8,824	C-sMD5a	M (Ciek bez nazwy)	1.5*1.5	PZM
9.	9,966	C-MD6	M (Ciek bez nazwy)	2*1.5	PZł
10.	10,013	C-sMD6	M (Ciek bez nazwy)	2*1.5	PZł
11.	10,225 10,420	C-ED2	p. ED Droga, teren, k. ED ciek bez nazwy	$B \geq \text{sz. cieku} \times 2$ (min 15 m) * $H \geq 5$	PZDd
12.	11,460	C-PZ1	PZ Szlak migracji zwierząt	$B \geq 35$ m	PZGd
13.	12,460	C-MD7	M (Ciek bez nazwy)	2.5*1.5	PZM
14.	12,955	C-MD8	M (Ciek bez nazwy)	6.5*2.5	PZDś
15.	13,245	C-MD9	M (Ciek bez nazwy)	2.5*1.5	PZM
16.	13,245	C-sMD9	M (Ciek bez nazwy)	2.5*1.5	PZM
17.	13,690	C-ł(l)MDx	M (Ciek bez nazwy)	3.5*1.5	PZM
18.	13,860 14,095	C-ED3	p. ED teren, droga k. ED DK75 Tymowa-Jurków, potok Tymówka	$B \geq \text{sz. cieku} \times 2$ (min 15 m) * $H \geq 5$	PZDd
19.	13,910	C-sMDx	M (Ciek bez nazwy)	3.5*1.5	PZM
20.	16,163	C-MD10	M (Odcięty teren)	2.5*1.5	PZM

			spływu)			
21.	16,163	C-sMD10	M (Ciek bez nazwy)		2.5*1.5	PZM
22.	16,680	C-MD11	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
23.	16,800	C-PZ2	PZ Szlak migracji zwierząt		B ≥ 50m	PZGd
24.	17,610	C-MD12	M (Potok Zelina)		2.5*1.5	PZM
25.	17,825	C-PZ3	PZ Szlak migracji zwierząt		B ≥ 50m	PZGd
26.	18,332	C-ED4	p. ED	Teren, ciek bez nazwy	B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
	18,565		k. ED			
27.	19,076	C-MD13	M (Ciek bez nazwy, teren)		B ≥ sz. cieku x 2 (min 6 m) * H ≥ 3.5	PZDś
28.	19,076	C-sMD13	M (Ciek bez nazwy)		2.5*1.5	PZM
29.	19,931	C-ED5	p. ED	Teren, cieki bez nazwy	B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
	20,305		k. ED			
30.	19,957	C-sPx	P (Ciek bez nazwy)		2.5*1.5	PZM
31.	20,268	C-sMDx	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
32.	21,155	C-ED6	p. ED	Potok Granicznik, teren	B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
	21,283		k. ED			
33.	21,519	C-ED7	p. ED	teren	B ≥ 15 * H ≥ 5	PZDd
	21,664		k. ED			
34.	21,936	C-ED8	p. ED	Teren, potok Granicznik	B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
	22,048		k. ED			
35.	22,005	C-sMDx	M (Potok Granicznik)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
36.	22,345	C-ED9	p. ED	Teren, potok Granicznik	B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
	22,497		k. ED			
37.	23,195	C-ł(l)MDx	M (Potok Granicznik)		6.5*3	PZDś
38.	23,195	C-ł(p)MDx	M (Potok Granicznik, DK75)		6.5*3	PZDś
39.	24,356	C-MD16	M (Droga 1556K, rzeka Łososina)		B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
40.	24,416	C-sP2	P (Odcięty teren spływu)		3*1.5	PZM
41.	24,416	C-P2	P (Odcięty teren spływu)		3*1.5	PZM
42.	25,290	C-P3	P (Ciek bez nazwy (zastawki))		3*1.5	PZM
43.	26,453	C-MD17	M (Rzeka Łososina)		B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd

44.	27,395	C-MD18	M (Rzeka Łososina)		B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
45.	28,018	C-sP4	P (Rów melioracyjny)		2.5*1.5	PZM
46.	28,038	C-sP4	P (Rów melioracyjny)		2.5*1.5	PZM
47.	28,067	C-P4	P (Rów melioracyjny)		2.5*1.5	PZM
48.	29,008	C-s(l)P5	P (Ciek bez nazwy)		3.5*1.5	PZM
49.	29,093	C-P5	P (Ciek bez nazwy)		3.5*1.5	PZM
50.	29,133	C-s(p)P5	P (Ciek bez nazwy)		3.5*1.5	PZM
51.	30,350	C-P6	P (Rów melioracyjny)		3.5*1.5	PZM
52.	30,350	C-sP6	P (Rów melioracyjny)		3.5*1.5	PZM
53.	30,950	C-P7	P (Rów melioracyjny)		2.5*1.5	PZM
54.	31,925 32,440	C-ED10	p. ED k. ED	droga 1555K, rzeka Łososina, droga gminna	B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
55.	32,715	C-MD19	M (Ciek bez nazwy)		6.5*2 (lub 2.5)	PZDś
56.	33,361	C-MD20	M (Ciek bez nazwy)		2.5*1.5	PZM
57.	33,612	C-MD21	M (Ciek bez nazwy)		3*1.5	PZM
58.	34,280	C-MD22	M (Odcięty teren spływu)		6.5*2.5	PZDś
59.	34,270	C- s(l)MD22	M (Odcięty teren spływu)		3*1.5	PZM
60.	34,288	C- s(p)MD22	M (Odcięty teren spływu)		3*1.5	PZM
61.	34,520	C-MD23	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
62.	34,686	C-MD24	M (Rz. Świdnicki Potok)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
63.	35,186	C-MD25	M (Ciek bez nazwy)		6.5*2.5	PZDś
64.	35,712	C-MD26	M (Ciek bez nazwy)		6.5*2.5	PZDś
65.	35,766	C-sMD26	M (Ciek bez nazwy)		6.5*2.5	PZDś
66.	36,795	C-MD27	M (Ciek bez nazwy + droga powiatowa 1552K)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
67.	38,260	C-MD28	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
68.	38.257	C- ł(p)MD28	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
69.	38.252	C-sMD28	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. cieku x 2 (min. 1 m po obu stronach cieku) * H ≥ 1.5	PZM
70.	39,350	C-MD29	p. M	Rzeka	B ≥ sz. cieku x 2 (min 15 m)	PZDd

	39,950		k. M	Dunajec	* H ≥ 5	
71.	40,915	C-PZ4	PZ Szlak migracji zwierząt		B ≥ 50m	PZGd
72.	42,597	C-ł(p)MD30	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. ciek x 2 (min. 1 m po obu stronach ciek) * H ≥ 1.5	PZM
73.	42,660	C-MD30	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. ciek x 2 (min. 1 m po obu stronach ciek) * H ≥ 1.5	PZM
74.	42,674	C-ł(l)MD30	M (Ciek bez nazwy)		B ≥ sz. ciek x 2 (min. 1 m po obu stronach ciek) * H ≥ 1.5	PZM
75.	43,102	C-MD31	M (Rz. Ubiadek)		B ≥ sz. ciek x 2 (min. 1 m po obu stronach ciek) * H ≥ 1.5	PZDś
76.	46,467	C-MD32	M (Rzeka Łubinka)		6.5*2.5	PZDś
77.	PONS 134.784	C-ł(p)MD33	M (Łącznica węzła z DK75)		B ≥ sz. ciek x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
78.	PONS 133.948	C-MD33	p. M	Rzeka Dunajec	B ≥ sz. ciek x 2 (min 15 m) * H ≥ 5	PZDd
	k. M					
79.	PONS 133.450	C-MD34	M (Potok Szymanowianka)		2.5*1.5	PZM
80.	PONS 133.388	C- MD35	M (Rz. Biczyczanka. PD1551K)		6.5*2.5	PZDś

ED - estakada drogowa w ciągu projektowanej DK 75;

M - most drogowy w ciągu projektowanej DK 75;

P - przepust (może pełnić funkcję przepuszczenia ciek lub/i przejścia dolnego dla zwierząt);

WD - wiadukt drogowy w ciągu projektowanej DK 75;

PZDd - przejście dolne dla zwierząt dużych;

PZDś - przejście dolne dla zwierząt średnich;

PZGd - przejście górne dla zwierząt dużych;

PZGś - przejście górne dla zwierząt średnich;

PZł - przejście dla płazów (dołem);

PZM - przejście dolne dla zwierząt małych.

Jak wynika z wyżej załączonej tabeli autorzy raportu nie określili dokładnych parametrów obiektów, tj. długość, wysokość. Natomiast w kolumnie „Światło ekologiczne $B * H$ ” podano minimalne wymiary (szerokość i wysokość) projektowanych przejść. Dla przejść zespolonych z ciekami, których szerokość oblicza się na podstawie szerokości koryta ciek im towarzyszącego podano wskaźniki potrzebne do obliczenia tego wymiaru. Podanie szerokości tych przejść na obecnym etapie projektowym nie jest możliwe, ponieważ brak jest danych na temat szerokości koryt cieków w miejscach planowanych przejść dla zwierząt. Dodatkowo, ze względu na wyznaczenie części ze wspomnianych przejść dla zwierząt wzdłuż

bardzo drobnych cieków, wprowadzono szerokość minimalną strefy dostępnej dla zwierząt, wynoszącą 15 metrów dla przejść dla zwierząt dużych i 6 metrów dla przejść dla zwierząt średnich.

Rodzaj jak i konfiguracja terenu, po którym biegać będzie trasa planowanej drogi (łąki, lasy, rzeki, doliny, wzniesienia itp.) niewątpliwie ma decydujący wpływ na rodzaj projektowanego przejścia dla zwierząt. Przejścia te w zależności od warunków terenowych i technicznych realizowane będą jako górne i dolne. Należy jednak preferować przejścia górne jako lepiej wykorzystywane przez dzikie zwierzęta. Z badań przeprowadzonych przez Stowarzyszenie Dla Natury „WILK” wynika, że dzikie ssaki najchętniej użytkują szerokie górne przejścia. Dowiodły tego trzyletnie badania przeprowadzone na piętnastu przejściach dla dużych zwierząt na odcinku autostrady A4 biegnącym przez Bory Dolnośląskie. Z pośród wszystkich projektowanych przejść dla zwierząt tylko 4 to przejścia górne dla dużych zwierząt, co ze względu na skalę inwestycji i jej przebieg na dużych odcinkach przez korytarze ekologiczne a także obszary chronione i cenne przyrodniczo wydaje się być niewystarczające. W związku z powyższym oraz ze względu na brak wskazania parametrów projektowanych obiektów konieczne jest przeanalizowanie ilości, lokalizacji oraz optymalnych parametrów projektowanych obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Istotne jest również, aby wszystkie projektowane mosty, a w szczególności nad rzeką Dunajec i Łosina zapewniały dogodne dolne przejścia dla zwierząt. Dlatego powinny być znacznie dłuższe niż wynikałoby to z konieczności przekroczenia rzeki. Umocnienia brzegów w okolicach mostów (i wszystkie inne umocnienia) nie mogą ranić migrujących zwierząt, ani stanowić dla nich pułapek. Należy również pamiętać, że najpowszechniejszą i najskuteczniejszą metodą ograniczenia śmiertelności zwierząt na drogach są właściwie zaprojektowane i wykonane ogrodzenia ochronne. Rodzaj ogrodzenia musi być dobrany do wymiarów ciała gatunków występujących w sąsiedztwie drogi oraz dostosowany do ich umiejętności pokonywania przeszkód (przeskakiwanie, przeciskanie, wspinanie). Ogrodzenia powinny dodatkowo skutecznie naprowadzać zwierzęta do powierzchni przejść. W przypadku ogrodzeń dla małych zwierząt (w tym płazów) optymalna wysokość części nadziemnej to 50 cm. Ogrodzenia powinny uniemożliwiać przechodzenie zarówno dorosłym jak i młodocianym osobnikom, dlatego w przypadku ogrodzeń dla płazów (u których wielkość młodych osobników może być mniejsza niż 5 mm) zaleca się stosowanie ogrodzeń z pełnych płyt i prefabrykatów. W celu skutecznego zatrzymywania gatunków mających duże zdolności wspinania się (np. rzekotka drzewna, traszki) górna krawędź ogrodzenia dla płazów powinna być odgięta w kierunku otoczenia drogi (pod kątem 45-90°), tworząc daszek o długości min. 5 cm. W wyjątkowych przypadkach ogrodzenia herpetologiczne można wykonać z siatek, których średnica/szerokość oczek jest mniejsza niż 5 mm. Dla zwierząt dużych i średnich wysokość minimalna części nadziemnej powinna wynosić: 240 cm – na obszarach stałego ich występowania oraz migracji i 220 cm – na obszarach, w których nie występują ww. gatunki. Projektowanie ogrodzeń o wysokości poniżej wartości zalecanych, związane jest z ryzykiem przeskakiwania zwierząt oraz zagrożeniem życia i zdrowia użytkowników dróg. Ogrodzenia dla dużych i średnich zwierząt powinny być wykonane z siatek stalowych (zabezpieczonych antykorozyjnie) o oczkach prostokątnych lub kwadratowych, rozpiętych na stalowych słupkach rurowych (w szczególnych przypadkach dopuszczalne jest stosowanie słupków drewnianych oraz polimerowych). Szczelność ogrodzenia przy dolnej krawędzi zapewnia zakopanie ogrodzenia w gruncie na głębokość min. 10 cm, co ogranicza liczbę szczelin wynikających z nierówności terenu i błędów montażowych oraz poprawia stabilność konstrukcji ogrodzeń. Niektóre

gatunki małych ssaków próbują pokonywać linię ogrodzeń przez podkopanie się poniżej dolnej krawędzi, dlatego w przypadku występowania gatunków o takich skłonnościach (np. lis, borsuk), zaleca się zakopanie siatki na głębokość 30–50 cm.

Na odcinkach drogi DK75 przecinających ciek, rzeki, zabagnione dolinki należy właściwie zaprojektować obiekty inżynierskie w celu zachowania swobodnej migracji zwierząt dołem, poniżej pasa drogowego. W miejscach lokalizacji przejść dla zwierząt przecinających trasę główną zaleca się wykonanie ekranów przeciwoślńieniowych. Ekran należy instalować na przejściach górnych. Wysokość ekranów powinna wynosić co najmniej 2,2 m. Ekran wzdłuż przejść górnych muszą być zlokalizowane wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejścia oraz krawędzi nasypów najść. Ekranowaniem należy objąć całe przejście – łącznie z najściami. W przypadku obiektów projektowanych w wykopach (bez najść w postaci nasypów ziemnych) ekrany powinny być zlokalizowane na powierzchni przejścia oraz poza jego krawędziami – na długości równej co najmniej szerokości minimalnej przejścia.

W zakresie realizacji przejść niezbędne jest zachowanie ciągłości szaty roślinnej, warunków mikroklimatycznych, siedlisk i korytarzy ekologicznych dla wszystkich grup zwierząt. Z tego względu koniecznym jest uwzględnienie w projekcie budowlanym elementów takich jak pokrycie powierzchni przejścia gruntem o miąższości minimum 1,0 m, kształtowanie pokrywy roślinnej z udziałem drzew, krzewów i roślinności zielnej i połączenie roślinności z obszarami leśnymi i skupiskami zadrzewień w otoczeniu przejścia. Zachowanie wąskiego, dobrze doświetlonego pasa (wyłącznie z roślinnością zielną) w środku przejścia dolnego oraz wzdłuż ekranów przejścia górного. W miejscach lokalizacji przejść dla zwierząt przecinających trasę główną zaleca się wykonanie ekranów przeciwoślńieniowych wraz z wprowadzeniem gęstych, rzędowych nasadzeń krzewów o nieregularnej linii wzdłuż ekranów na powierzchni przejścia oraz wprowadzenia nasadzeń rzędowych pnączy na ekranach przeciwoślńieniowych na powierzchni przejścia i w obszarach najść. Projektowane przejścia powinny być optymalnie wkomponowane w krajobraz. Harmonizacja z otoczeniem obejmuje również kształtowanie struktur naprowadzających zwierzęta do przejścia.

Zagospodarowanie powierzchni przejścia i obszarów najść / dojść wymaga:

- a) utworzenia na powierzchni przejść warstwy gruntu o miąższości minimalnej:
 - dla traw, roślinności zielnej i bylin: $\geq 0,3\text{m}$ w tym minimum $0,1\text{m}$ warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy;
 - dla krzewów: $\geq 0,6\text{m}$ w tym minimum $0,3\text{m}$ warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy;
 - dla drzew: $\geq 1,0\text{m}$ w tym minimum $0,0\text{m}$ warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy;
- b) dostosowania charakteru i struktury roślinności do występującej w otoczeniu przejścia, z uwzględnieniem gatunków potencjalnej roślinności naturalnej i roślinności rzeczywistej;
- c) dopuszczenia i wspierania spontanicznej ekspansji i naturalnej sukcesji roślinności z ograniczeniem do minimum wszelkich zabiegów gospodarczych związanych z utrzymaniem roślinności;
- d) kształtowania trawiastej pokrywy roślinnej na powierzchni przejść górnych i pod powierzchnią przejść dolnych (w zasięgu strefy usłonecznionej) przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju; w przypadku przejść górnych zaleca się wprowadzenie wąskich (szerokość około 2,5 m) pasów trawiastych (lub mieszanek traw i roślin motylkowych) wzdłuż ekranów pomiędzy pasem pnączy i powierzchniami zakrzewionymi;

- e) wprowadzenia gęstych, rzędowych nasadzeń krzewów o nieregularnej linii wzdłuż ekranów przeciwośluszeniowych na powierzchni przejścia;
- f) wprowadzenia nasadzeń rzędowych pnączy na ekranach przeciwośluszeniowych na powierzchni przejścia i w obszarach najść;
- g) połączenia roślinności nasadzonej na przejściu i najściach z obszarami leśnymi i skupiskami zadrzewień w otoczeniu przejścia.

Dla potrzeb kształtowania roślinności na przejściach dla zwierząt i najściach zaleca się wykorzystanie gatunków rodzimych o cechach odpowiednich do wymaganej funkcji roślinności oraz tolerancji na specyficzne warunki siedliskowe występujące w sąsiedztwie dróg.

Rzeczywisty poziom oddziaływania barierowego drogi DK75 będzie bezpośrednio zależny od skuteczności zastosowanych działań minimalizujących. Z jednej strony zapewnienie wygradzenia drogi na znacznych odcinkach trasy eliminuje ryzyko kolizji pojazdów ze zwierzętami. Jednocześnie jednak powstanie ogrodzeń spowoduje, że droga poza strefami przejść dla zwierząt będzie całkowitą barierą migracyjną. Tak więc kluczowe dla migracji zwierząt dużych będą największe obiekty posiadające parametry spełniające wymagania niedźwiedzia, wilka i rysia w zakresie możliwości swobodnej migracji. Dla zmaksymalizowania sukcesu migracyjnego przy obiektach stanowiących przejścia dla zwierząt istnieje konieczność odpowiedniego zlokalizowania i wykonania (lub odstąpienia od wykonania) obiektów i urządzeń dodatkowych, w tym dróg serwisowych i dojazdowych, urządzeń odwodnieniowych, ekranów przeciwośluszeniowych i akustycznych, oświetlenia, ogrodzeń ochronno – naprowadzających, wykonania nasadzeń zieleni osłonowej i naprowadzającej, itp.

Jak wskazano wcześniej w raporcie nie wskazano podstawowych parametrów obiektów, umożliwiających bezpieczną migrację w poprzek pasa drogowego i właściwą drożność korytarzy ekologicznych. Ze względu na te bardzo istotne braki danych i analiz autorzy raportu nie mogli dowieść jednoznacznie, że zapewniony został skuteczny, funkcjonalny i bezpieczny system przejść, także dla zwierząt dużych i że nie wystąpi znaczące negatywne oddziaływanie inwestycji na migrację zwierząt w kontekście zwłaszcza regionalnym – czyli takiego oddziaływania, które przyczyniło by się do znacznej redukcji populacyjnej tych gatunków.

Niewątpliwie przyjęte rozwiązania istotnie zmierzają do utrzymania ważnych połączeń migracyjnych, jednak potwierdzeniem jednoznacznie pozytywnej oceny w tym zakresie powinny być dalsze wieloletnie badania monitoringowe oparte o bezpośrednie obserwacje terenowe, w tym o analizy zapisów z fotopułapek i tropienia (na przejściach i strefach najścia), być może również badania telemetryczne, a w szerszym zakresie badania genetyczne, które jednoznacznie potwierdzą poprawność przyjętych rozwiązań lokalizacyjnych i konstrukcyjnych. Zakres monitoringu będzie objęty analizą na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Podstawę analizy ma stanowić pięcioletni monitoring prowadzony w 1., 3. i 5. roku od momentu oddania inwestycji do użytku, który ma obejmować co najmniej ocenę skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla zwierząt dużych i średnich, ocenę stanu technicznego, drożności i zagospodarowania przejść dla zwierząt (wszystkie przejścia) oraz monitoring śmiertelności ssaków na podstawie zgłaszanych zdarzeń drogowych z dzikimi zwierzętami.

Z uwagi na występujące licznie różne formy ochrony przyrody i chronione gatunki oraz siedliska przyrodnicze, które składają się na wysoka wartość przyrodniczą terenu planowanego do przeznaczenia pod budowę omawianego odcinka DK 75 konieczne będzie

ustanowienie nadzoru przyrodniczy na czas realizacji inwestycji. W skład nadzoru przyrodniczego powinni wchodzić specjaliści właściwości dla wartości przyrodniczych terenu planowanej budowy i terenów przylegających (botanik, leśnik, ornitolog, herpetolog, chiropterolog, entomolog, teriolog), legitymujący się wiedzą i doświadczeniem w nadzorowaniu tego typu prac. Rolą nadzoru będzie czuwanie nad właściwym przebiegiem prowadzonych prac, wykrywanie zagrożeń dla przyrody ujawniających się w toku prac i znajdowanie rozwiązań zapobiegających lub minimalizujących negatywne oddziaływanie prowadzonych prac i nadzór nad ich realizacją, a także wskazywanie oraz nadzorowanie działań kompensujących.

Emisje gazów i pyłów do powietrza, hałas, drgań, warunki życia ludzi:

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów i gazów do powietrza będą: maszyny budowlane wykorzystywane przy budowie drogi, pojazdy transportujące materiały służące do budowy, magazynowanie, rozładunek, załadunek sypkich materiałów budowlanych, szlifowanie i cięcie galanterii betonowej, kładzenie masy bitumicznej, ewentualny przeładunek paliw, prace wykończeniowe z wykorzystaniem materiałów zawierających rozpuszczalniki organiczne i inne substancje mogące przedostawać się do powietrza. Emisja z większości procesów opisanych wyżej będzie miała charakter emisji nieorganizowanej, wyraźnie zmiennej w czasie i przestrzeni. Ze względu na charakter prac, źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót. Oddziaływania etapu realizacji nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza na tym terenie w dłuższym okresie czasu, tj. będą okresowe, ustaną po ich zakończeniu. W ramach ograniczania wpływu przedsięwzięcia na powietrze w czasie realizacji planuje się przez zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót, a w szczególności poprzez: transport materiałów budowlanych po drogach utwardzonych, transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywanie skrzyń ładunkowych plandekami, magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem, o ile to możliwe w opakowaniach fabrycznych, zapobieganie zanieczyszczeniu drogi piaskiem i innym materiałem, który przemieszczany przez pojazdy mógłby powodować pylenie, ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym, oraz ograniczenie koncentracji prac w pobliżu posesji mieszkalnych, ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy, zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy. W sentencji decyzji zawarto warunki celem ograniczenia uciążliwości.

Funkcjonowanie przedsięwzięcia związane będzie z emisją gazów i pyłów do powietrza atmosferycznego. Do obliczenia wielkości emisji zanieczyszczeń z ruchu pojazdów po planowanych drogach wykorzystano moduł „SAMOCHODY”, wchodzący w skład programu Operat FB. Dane z zakresu natężenia ruchu pojazdów przyjęto w oparciu o opracowanie pt. „Analizy i prognozy ruchu” opracowane w ramach zadania inwestycyjnego „Przebudowa drogi krajowej nr 75 (DK75) na odcinku Brzesko – Nowy Sącz”, etap: Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STEŚ). Przedstawione założenia posłużyły do obliczenia wielkości emisji dla poszczególnych odcinków planowanej inwestycji, utworzonych na podstawie prognozowanego natężenia ruchu. Wartość emisji ustalana była zatem dla każdego odcinka z osobna i różniła się w zależności od jego długości, panującego na nim natężenia ruchu oraz przyjętego horyzontu czasowego. Obliczenia rozkładu stężeń zanieczyszczeń atmosferycznych przeprowadzono z wykorzystaniem obowiązującej, referencyjnej metodyki modelowania poziomów substancji

w powietrzu, opisanej w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. poz. 87). W przypadku planowanej inwestycji wykonano pełny zakres obliczeń dla wszystkich substancji, na każdym odcinku obliczeniowym. Obliczenia wykonano w dwóch horyzontach czasowych (rok 2028 i 2037). Wyniki modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń dla rozpatrywanych zanieczyszczeń przedstawiono w raporcie wraz z załącznikami. Przeprowadzone obliczenia wskazują, że planowana inwestycja, nie będzie źródłem szczególnie uciążliwej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Najwyższe stężenia notowano w przypadku tlenków azotu. W przypadku wariantu przewidzianego do realizacji przekroczenia nie wystąpiły. Kumulowanie się emisji zanieczyszczeń generowanych przez planowaną inwestycję z zanieczyszczeniami występującymi w jej otoczeniu zostało uwzględnione w przeprowadzonych obliczeniach, jako tło substancji, tzn. przyjęte wartości stężeń zanieczyszczeń powietrza w rejonie inwestycji. Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami nie stwierdzono, aby w funkcjonowanie projektowanej drogi w proponowanym wariantcie inwestycyjnym powodowało ponadnormatywne oddziaływanie w zakresie zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. Pomimo dużego natężenia ruchu nowa droga umożliwi sprawne przemieszczanie się pojazdów, które już obecnie przemieszczają się istniejącą trasą DK75 o ograniczonej przepustowości. Kluczowe znaczenie ma ciągle zmieniająca się flota pojazdów o wysokich wymaganiach katalizy spalin oraz jakość stosowanego paliwa.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z pracami budowlanymi o charakterze robót budowlano-konstrukcyjno-montażowych. Na etapie budowy hałas generowany będzie poprzez pracę sprzętu budowlanego, takiego jak: pojazdy ciężkie do transportu oraz pojazdy specjalistyczne do prac ziemnych i formowania korpusu i nawierzchni drogi (koparki, spychacze, równiarki, walce itp.). Poziomy hałasu urządzeń pracujących na budowie będą różne, tak samo jak zasięg emitowanego hałasu, który będzie zmieniał się w czasie i przestrzeni wraz ze zmianą i przesuwaniami się frontu prac na różnych odcinkach realizowanej drogi. Oddziaływanie będzie okresowe, ograniczone do czasu prowadzonych prac i ustanie po ich zakończeniu. W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny w sentencji niniejszej decyzji zobowiązano, aby wykonawca do prowadzenia prac budowlanych w porze dziennej (w godz. od 6.00 do 22.00), a prace uciążliwe akustycznie winny być prowadzone w rejonie zabudowy mieszkaniowej jedynie w porze dnia od godz. 8:00 do 18:00, tak aby pora wieczorna była wolna od uciążliwości akustycznej. W porze nocy dopuszcza się prowadzenie prac, które z uwagi na swoją specyfikę wymagają ciągłego procesu technologicznego, pod warunkiem zastosowania przenośnych ekranów akustycznych na całej długości wykonywanych w danym czasie robót, od strony terenów chronionych akustycznie. Ponadto, ograniczenie emisji hałasu do środowiska na tym etapie jest możliwe przy zastosowaniu nowoczesnych, sprawnych maszyn i właściwej organizacji pracy (m.in. unikanie jednoczesnej pracy wielu maszyn w jednym miejscu, w wyniku której dochodzi do kumulacji hałasu).

Na kształtowanie się klimatu akustycznego w rejonie planowanej inwestycji na etapie jej eksploatacji będzie miał wpływ głównie ruch pojazdów poruszających się po nowej trasie drogi DK75. W przedłożonym raporcie przeprowadzono analizę akustyczną dla 3 wariantów inwestycyjnych (A, C i F) oraz porównawczo wariant polegający na nie podejmowaniu przedsięwzięcia. Analiza ta wymagała kilkukrotnych uzupełnień i aktualizacji, przeprowadzonych w toku przedmiotowego postępowania administracyjnego, co wynikało

m.in. z braku właściwego przygotowania danych o zagospodarowaniu terenu i zabudowie w rejonie planowanej drogi przez autorów raportu.

Prognozowany rozkład poziomu hałasu od projektowanej drogi został określony przy użyciu programu obliczeniowego SoundPlan 8.2 (licencja nr 4575 dla EcoPlan Jarosław Kowalczyk), który realizuje obliczenia rozkładu poziomu hałasu w środowisku, pochodzącego od ruchu kołowego, zgodnie z normą PN-ISO 9613- 2:2002 Akustyka – Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania, oraz zgodnie z „NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”, określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” i francuskiej normie „XPS 31-133”.

W związku z pojawiającymi się sygnałami od stron o nierzetelnej dokumentacji w zakresie ewidencji terenu, wielokrotnie wzywano Pełnomocnika do aktualizacji informacji na temat obecnego stanu zabudowy, a co za tym idzie, jeśli zajdzie taka konieczność do uzupełnienia analizy akustycznej. W trakcie trwającego udziału społecznego, we wrześniu 2023 r. aktualni autorzy raportu/Wnioskodawca uzupełnili mapy z zaznaczoną istniejącą zabudową, w tym mieszkaniową, która pominięta została w analizie akustycznej. Sytuacja ta spowodowała dalsze konsekwencje, w postaci kilkumiesięcznego postępowania wyjaśniającego, tj. korespondencji z Wnioskodawcą oraz spotkań na których stwierdzono konieczność uzupełnienia raportu w tym analizie akustycznej oraz powtórzenie udziału społecznego. Po ostatecznej weryfikacji stanu zabudowy wzdłuż projektowanej drogi przy pismach złożonych dnia 07.06.2024 oraz 02.07.2024 r. Pełnomocnik uzupełnił analizę akustyczną dla miejsc, gdzie wcześniej przedłożone mapy nie zawierały istniejącej, aktualnej zabudowy mieszkaniowej (nowe budynki nie uwzględnione na mapach), miejsc, gdzie budynki pierwotnie były przewidziane do wyburzenia, a obecnie nie podlegają wyburzeniom oraz miejsc, gdzie budynki wcześniej uznane zostały za Niemieszkalne, a więc nie wymagające ochrony akustycznej:

1. dla odcinków trasy w wariantcie A:
 - od km 23+700 do km 24+400,
 - od km 29+800 do km 30+200,
 - od km 30+600 do km 31+300,
2. dla odcinków trasy w wariantcie C:
 - od km 5+800 do km 7+400,
 - od km 8+300 do km 9+100,
 - od km 15+100 do km 15+700,
 - od km 26+400 do km 26+800,
 - od km 31+700 do km 32+000,
3. dla odcinków trasy w wariantcie F:
 - od km 5+800 do km 7+400,
 - od km 8+300 do km 9+100,
 - od km 15+100 do km 15+700,
 - od km 26+200 do km 26+800,
 - od km 31+800 do km 32+100,

W obliczeniach dla ww. wskazanych odcinków drogi zastosowano metodę obliczeniową CRTN (Calculation of Road Traffic Noise), która podobnie jak metoda NMPB-Routes – 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB), jest zgodna z wymaganiami Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Prognozowany rozkład poziomu hałasu od projektowanej

drogi na ww. odcinkach został określony przy użyciu programu obliczeniowego CadnaA, wyprodukowanego przez firmę DataKustik (Wersja 2023, licencja dla CH2M Polska Services Sp. z o.o., Kraków, Poland). Program ten realizuje obliczenia rozkładu poziomu hałasu w środowisku, pochodzącego od ruchu kołowego, zgodnie z normą ISO 9613-2:2002 Akustyka, Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania. Dane do obliczeń tj. prognozowane natężenie oraz rozkład ruchu pojazdów, prędkości ruchu, analizowane horyzonty czasowe, itp., a także parametry modelu obliczeniowego zastosowane w obu użytych do obliczeń programach, były spójne.

W obliczeniach uwzględniono model terenu wraz z korpusem istniejącej drogi (dla wariantu „0”) oraz modele terenu opracowane przez projektanta dla wariantów projektowanych A, C oraz F. Do analiz akustycznych przyjęto prognozowane natężenie ruchu stosując podział na pojazdy lekkie i ciężkie, zgodnie z zastosowaną metodyką obliczeń. W obliczeniach uwzględniono liczbę pojazdów prognozowaną na rok 2028 oraz 2037. Do modelu wprowadzono maksymalne dopuszczalne prędkości, które mogą być osiągane przez pojazdy lekkie oraz ciężkie na drodze. Dla pojazdów lekkich było to 100 km/h, a samochodów ciężkich 80 km/h. W przypadku drogi istniejącej wprowadzono istniejące ograniczenia prędkości ruchu po przeprowadzeniu inwentaryzacji znaków drogowych. W przypadku obu zastosowanych programów w obliczeniach przyjęto skok siatki obliczeniowej w wielkości 10 m. Prognozę przeprowadzono dla pory dnia oraz pory nocy dla dwóch horyzontów czasowych, tj. dla roku 2028 i roku 2037. Obliczenia przeprowadzono dla dwóch sytuacji – bez stosowania i po zastosowaniu środków ochrony przed hałasem. Wyniki analizy akustycznej, poza obliczonymi wartościami w punktach kontrolnych zlokalizowanych na fasadach budynków i granicy terenów wymagających ochrony, a także przedstawione zostały graficznie w postaci map akustycznych.

Obszary znajdujące się w sąsiedztwie przedmiotowych odcinków drogowych (w zasięgu potencjalnego ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego) są częściowo objęte ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Kwalifikację terenów chronionych akustycznie wokół projektowanej drogi przyjęto zatem na podstawie zapisów tych mpzp. Dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku określono zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity Dz.U. 2014 poz. 112). W gminach, gdzie nie obowiązują mpzp (tj. Brzesko, Czychów, częściowo m. Nowy Sącz), kwalifikację obszarów wymagających ochrony akustycznej określono w trybie art. 115 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Analizowane warianty drogi krajowej nr 75 przebiegają w terenie o zróżnicowanej rzeźbie terenu i rozporoszonej zabudowie, przez co istniejąca sieć drogowa to głównie drogi niskiej kategorii, które nie prowadzą ruchu o dużym natężeniu. Nie dotyczy to drogi krajowej nr 75 w jej obecnym przebiegu oraz dróg wojewódzkich nr 966 i nr 980. Istotne oddziaływanie skumulowane będzie natomiast występować na wysokości węzła drogowego w Nowym Sączu, gdzie zbiegają się: północna obwodnica Nowego Sącza (DK 28), ul. Tarnowska (biegnąca od południa) oraz ul. Wincentego Witosa (obecnie w ciągu drogi DK75). Druga lokalizacja gdzie oddziaływanie skumulowane będzie istotne to węzeł drogowy w miejscowości Tworków projektowany dla wariantów C oraz F. W pozostałych przypadkach ewentualne kumulowanie się oddziaływań nie będzie miało zauważalnego wpływu na wielkość oddziaływania skumulowanego, z uwagi na niewielkie natężenia ruchu. Oddziaływanie skumulowane zostało uwzględnione w obliczeniach poprzez uwzględnienie natężenia i potoków ruchu na tych drogach w danych wejściowych do programów

obliczeniowych. W miejscach, gdzie okazało się to konieczne zaproponowane zostały działania ochronne w postaci zabezpieczeń akustycznych.

Jak wykazała przeprowadzona analiza w zakresie emisji hałasu, we wszystkich analizowanych wariantach inwestycyjnych po oddaniu drogi do eksploatacji będą występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Dla sytuacji bez zastosowania ekranów akustycznych wynika, że poziom hałasu na terenach chronionych, przy elewacjach budynków przekracza wartości dopuszczalne o wartości rzędu 1-15 dB w zależności od lokalizacji. Dotyczy to zarówno pory dziennej jak i pory nocnej zarówno w roku 2028 jak i w roku 2037. Zatem we wszystkich rozpatrywanych wariantach inwestycyjnych istnieje konieczność podjęcia działań ograniczających emisję hałasu do środowiska. Dla wariantu preferowanego C zaproponowano realizację ekranów akustycznych o parametrach i lokalizacjach opisanych w sentencji decyzji w punkcie III. W przypadku ekranów akustycznych, ważne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność, a zatem zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych. W warunkach niniejszej decyzji określono minimalne parametry ekranów akustycznych tj. wysokość, długość oraz izolacyjność akustyczną.

Prognozę oddziaływania akustycznego, uwzględniającą konieczne do zastosowania środki ochrony przed hałasem dla lat 2028 i 2037 przeprowadzono dla pory dnia oraz pory nocy, w siatce obliczeniowej umiejscowionej na wysokości 4,0 m nad poziomem terenu oraz w dodatkowych punktach kontrolnych położonych przy elewacjach budynków oraz na granicy terenów chronionych przed hałasem. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że po zastosowaniu środków ochrony przed hałasem poziom hałasu na terenach chronionych oraz przy elewacjach budynków nigdzie nie przekracza wartości dopuszczalnych. Dotyczy to zarówno pory dziennej jak i pory nocnej.

Biorąc pod uwagę skalę inwestycji, a także z uwagi na występujące podczas niniejszego postępowania trudności z pozyskaniem od Pełnomocnika aktualnych i rzetelnych materiałów w zakresie istniejącego zagospodarowania terenu, w szczególności lokalizacji i inwentaryzacji budynków mieszkalnych i terenów wymagających ochrony akustycznej, w ocenie organu niezbędne jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w zakresie oddziaływania akustycznego. W oparciu o ostateczne rozwiązania projektowe oraz zaktualizowaną ewidencję gruntów i budynków (obejmującą również zmiany zagospodarowania powstałe w okresie pomiędzy uzyskaniem niniejszej decyzji, a złożeniem wniosku o decyzję ZRID), należy ponownie dokonać analizy akustycznej na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu dla planowanej inwestycji (opartej na możliwie najświeższych badaniach GPR), obejmującą również inne znaczące szlaki komunikacyjne, mogące podlegać kumulacji oddziaływań z planowaną trasą. Dopiero na podstawie tych obliczeń i prognoz należy zweryfikować przyjęte obecnie rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych akustycznie tj.: lokalizacje i parametry ekranów akustycznych, a gdy zajdzie taka konieczność, dokonać ich stosownej modyfikacji.

Ponadto, w niniejszej decyzji wprowadzono obowiązek weryfikacji założeń na obecnym etapie przygotowania przedsięwzięcia z rzeczywistym oddziaływaniem po zrealizowaniu inwestycji, poprzez wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu do środowiska, w oparciu o rzeczywiste pomiary hałasu po upływie roku od oddania inwestycji

do użytkowania, gdy ruch na nowej drodze się ustabilizuje, co zapewni oddanie najbardziej rzeczywistego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny. Analiza ta porówna ustalenia zawarte w raporcie o oś i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a następnie w raporcie opracowanym na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych, z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i skutecznością działań podjętych dla jego ograniczenia. W przypadku, gdy wyniki pomiarów wykażą przekroczenie standardów akustycznych na terenach wymagających ochrony przed hałasem, będzie konieczne zastosowanie dodatkowych niezbędnych działań minimalizujących, a jeżeli nie będzie możliwe zastosowanie dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, które zapewnią dotrzymanie standardów akustycznych na tych terenach, będą stanowić podstawę do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W trakcie prowadzenia prac nastąpi również oddziaływanie wibroakustyczne w rejonie inwestycji. Drgania będą wzbudzane szczególnie podczas prac budowlanych, związanych z przygotowaniem podłoża drogi, czy warstw podbudowy i nawierzchni drogi, wbijaniem w grunt pali, ścianek szczelnych, czy uderzeniami pracami wyburzeniowymi itp. W trakcie prac budowlanych używane będą walce wibracyjne. Oddziaływanie będzie okresowe, przemieszczające się wraz z frontem robót, przemijające. Na etapie budowy stosowany będzie sprawny technicznie sprzęt, co w pewnym stopniu ograniczy drgania. Ponadto należy unikać prac wielu maszyn w tym samym czasie. Drgania mogą mieć wpływ na znajdujące się w pobliżu obiekty, urządzenia i mieszkańców. W sentencji decyzji wskazano warunki mających na celu zapobieganie i ograniczanie uciążliwości: prace nocne dopuszczalne są przy zastosowaniu mat wibroakustycznych pod statycznie pracującymi maszynami i urządzeniami, przed przystąpieniem do prac budowlanych, w trakcie których będą wykorzystywane maszyny i urządzenia mogące być źródłem drgań technologicznych należy dokonać oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych w odległości minimum 60 m od źródła drgań (wskazaną odległość należy traktować jako pewien minimalny punkt odniesienia, w uzasadnionych przypadkach należy przyjmować szerszy zasięg; w literaturze wskazuje się, że warunki pominięcia wpływu na konstrukcję budynku drgań przekazywanych przez podłoże zawartych w normie PN-B-02170 uwzględniają przeciętne warunki geotechniczne występujących na drodze propagacji od źródła drgań do budynku oraz płaskie ukształtowanie terenu; wskazuje się że nie powinny być stosowane w opiniach diagnostycznych, nie powinny być stosowane w ocenie wpływu drgań na istniejące budynki, kryterium to nie dotyczy także możliwości pominięcia wpływu drgań na ludzi w budynkach), oraz oceny ich podatności na drgania; parametry pracy maszyn i urządzeń będących źródłem drgań należy dostosować do stanu technicznego budynków znajdujących się w zasięgu oddziaływania tych drgań oraz ludzi przebywających w budynkach; podczas prowadzenia prac, należy monitorować stan techniczny budynków, które zostały wyselekcjonowane, jako te względem których emitowane drgania mogą być szkodliwe dla ich konstrukcji; jeżeli przeprowadzona ocena i monitoring, wykażą możliwość wystąpienia szkodliwego wpływu drgań na konstrukcję budynków oraz ludzi, prace budowlane należy prowadzić z zastosowaniem technologii bezwibracyjnych lub z wykorzystaniem maszyn i urządzeń o niskiej emisji drgań; ocena i monitoring, powinny być przeprowadzone przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane, zgodnie z odpowiednimi normami znajdującymi się w zbiorze Polskich Norm.

Niektóre prace związane np. z zagęszczaniem gruntu mogą mieć również wpływ na zachowanie się podłoża, w postaci osiadań lub uruchamiania procesów geodynamicznych¹³. Należy brać pod uwagę, że uszkodzenia budynków podczas prowadzenia prac budowlanych mogą być nie tylko wynikiem oddziaływania drgań na konstrukcję budynku, ale także na grunt pod budynkiem.¹⁴

Po oddaniu do użytkowania projektowanej inwestycji źródłem drgań i wibracji będą oddziaływania poruszających się po drodze pojazdów (głównie pojazdów ciężkich). Budowa i stan techniczny drogi istotnie wpływa na generowanie i przekazywanie drgań w grunt, jednak konstrukcja drogi zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem natężenia ruchu jakie jest na niej przewidywane, a więc nie powinno wystąpić odczuwalne oddziaływanie w tym zakresie na budynki i ludzi w wyniku ruchu pojazdów. Zastosowanie odpowiednio dobranego fundamentu drogi i jej nawierzchni dostosowanej do natężenia ruchu, prędkości poruszających się pojazdów oraz masy pojazdów, które mogą transportować różnorakie materiały przedmiotową drogą wpłynie na ograniczenie drgań mogących negatywnie wpływać na okoliczne tereny. Nawierzchnię drogi należy utrzymywać w należytym stanie.

Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wobec powyższego w ramach ponownej oceny na etapie uzyskiwania decyzji z art. 72 UUOŚ koniecznym będzie dokonanie ponownej oceny w zakresie emisji drgań. Zasadnym jest, aby przed rozpoczęciem prac związanych z realizacją inwestycji, która wiąże się z emisją drgań na etapie eksploatacji wykonano również badania tła dynamicznego (dotyczącego dotychczasowych źródeł). Prognoza wpływu powinna zaś obejmować: inwentaryzację źródeł drgań, zidentyfikowanie obiektów potencjalnie narażonych na oddziaływanie, wskazanie koniecznych do wdrożenia działań minimalizujących, wytypowanie prac, które powinny być wykonywane pod nadzorem specjalistycznym wspartym pomiarami drgań zabezpieczających zabudowę, określenie szczegółowego zakresu monitoringu drgań na etapie realizacji i eksploatacji¹⁵. Prognoza winna uwzględniać ocenę wpływu drgań na konstrukcję budynków oraz ludzi, odnosząc się do etapu realizacji i eksploatacji.

Ocena emisji drgań powinna być przeprowadzona zgodnie ze współczesną wiedzą oraz aktualnymi metodami oceny drgań. Uwzględnienie wpływu drgań na uruchomienie procesów osiadania czy, możliwość uaktywnienia/zintensyfikowania zjawiska ruchów masowych ziemi będzie również przedmiotem ponownej oceny.

Ponadto ocena oddziaływania wśród analizowanych elementów wymienia m.in. warunki życia ludzi. Oczywistym jest, że budowa drogi krajowej przystosowanej do intensywnego ruchu pojazdów, pomimo zastosowanych rozwiązań ochronnych, które eliminują ponadnormatywne oddziaływanie, dla osób żyjących w jej sąsiedztwie stanowi dużą uciążliwość i zmianę warunków dotychczasowego życia. Nowy element krajobrazu, zabezpieczony ekranami akustycznymi, niektórym mieszkańcom całkiem przysłania horyzont i zmienia panoramę widokową. Jak wiadomo, istotnym walorem zabudowy poza zwartą

¹³ Galyna Kalda [w]: Ochrona przed wibracjami, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2021

¹⁴ Krzysztof Stypuła, Wpływ drgań na budynki i ludzi w budynkach - normy i sporządzanie opinii, <https://map.piib.org.pl/uploads/editor/12Stypula-K-Wplyw-drgan-na-budynki-i-ludzi-w-budynkach-popr-66470ee61bfbc.pdf>,

¹⁵ por. Galyna Kalda [w]: Ochrona przed wibracjami, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2021

strefą miejską są duże ogrody przy budynkach mieszkaniowych i otwarte przestrzenie. Dlatego w decyzji zawarto warunek w celu uwrażliwienia Wnioskodawcy przy ingerencji w prywatną przestrzeń na potrzeby i oczekiwania mieszkańców, szczególnie osób z niepełnosprawnościami oraz osób chorych i starszych, dla których nie tylko dom, ale i przestrzeń wokół gwarantuje wysoki poziom komfortu życia. W takich sytuacjach, na życzenie wywłaszczanego, wskazane jest rozważenie wykupienia całej posesji i np. w porozumieniu z gminą zagwarantowanie osobom szczególnie potrzebującym zastępczych domów z porównywalną powierzchnią ogrodu.

Adaptacja do zmian klimatu:

Planowane przedsięwzięcie w swej istocie nie przyczynia się do łagodzenia zmian klimatu, powodując m.in. emisję gazów cieplarnianych, zarówno na etapie budowy drogi (produkcja materiałów budowlanych, wykorzystywanie pojazdów ciężkich), jak i w okresie jej funkcjonowania (ruch pojazdów, utrzymanie drogi). W zakresie emisji gazów trzeba zaznaczyć jednak, że planowane przedsięwzięcie wpłynie na przeniesienie ruchu, a zatem emisji z drogi istniejącej na projektowaną. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na polepszenie płynności ruchu i skrócenie czasów przejazdów, co w konsekwencji może przełożyć się na mniejsze spalanie paliw i emisję do powietrza. Kwestia ta będzie zależna od natężenia ruchu pojazdów i ich rodzajów. Można oczekiwać, że w miarę rozwoju nowych technologii oraz wykorzystywania przez użytkowników drogi nowszych samochodów, całkowita emisja wynikająca z ruchu pojazdów będzie się w przyszłości zmniejszała.

Z planowanym przedsięwzięciem związane będzie również wylesienie, obejmujące usunięcie zadrzewień i zakrzewień oraz zbiorowisk roślinnych. W wyniku realizacji zadania zwiększy się udział powierzchni utwardzonych, zajętych pod obiekty i urządzenia infrastruktury, ograniczeniu ulegnie powierzchnia naturalnej retencji wód, dojdzie do zmian w zakresie naturalnie występujących stosunków wodnych. Wśród działań łagodzących te skutki można wymienić m.in.: ograniczenie wycinki drzew i krzewów (kwestia ta winna być ponownie przeanalizowana w ramach przygotowania projektu budowlanego i ponownej oceny), wprowadzenie nasadzeń zastępczych za przeprowadzoną wycinkę, w tym zieleni wysokiej osłonowej w rejonie drogi, w szczególności w miejscach aktywnych korytarzy migracyjnych, zadarnianie i zakrzewianie powierzchni skarp nasypów, wprowadzanie terenów zieleni urządzonej, w miarę możliwości wprowadzenie rozwiązań umożliwiających częściową infiltrację wód do podłoża.

Planowana droga, na etapie jej funkcjonowania, będzie obiektem wrażliwym na zmiany klimatu, zwłaszcza na ekstremalne zdarzenia klimatyczne, obejmujące w szczególności: powodzie, osuwiska, intensywne opady, silne wiatry, upały. W każdym przypadku zagrożeń klimatycznych możliwe są do zastosowania rozwiązania obniżające poziom zagrożenia, zarówno dla samej drogi i powiązanej z nią infrastruktury, jak i dla uczestników ruchu drogowego, które zwiększą odporność obiektu na te zmiany. Wśród działań łagodzących w odniesieniu do zagrożeń klimatycznych wskazać można m.in.: stosowanie nawierzchni drogi o wysokiej odporności na zmiany temperatur (zarówno wysokie jak i niskie temperatury), zimowe utrzymanie dróg - posypywanie drogi środkami zwiększającymi przyczepność kół pojazdów i zmniejszającymi oblodzenie nawierzchni, realizacja mostów o konstrukcjach o możliwie dużym świetle (również w przypadku przepustów), zapewniającym niezakłócony przepływ wody podczas wezbrań i powodzi – zaprojektowano światła mostów najbezpieczniejsze z punktu widzenia bezpieczeństwa powodziowego, tj. dla przepływów miarodajnych 0,2%, właściwe zaprojektowanie rozwiązań związanych z systemem

odwodnienia (rowy odwadniające, urządzenia kanalizacji deszczowej, przepusty, odprowadzanie wód opadowych do cieków), wraz z właściwym profilowaniem nawierzchni drogi umożliwiającym szybki spływ intensywnych wód opadowych - system odwodnienia powinien być dostosowany do zmiennych warunków klimatycznych, w tym z uwzględnieniem nasilonych opadów atmosferycznych, monitorowanie przez służby drogowe stanu technicznego oraz drożności przepustów, obiektów mostowych i innych elementów systemów odwadniających i w miarę potrzeby realizacja działań naprawczych/udrażniających, stosowanie osłon przeciwwietrznych na odcinkach o dużej prędkości (powyżej 70 km/h), narażonych na działanie silnych wiatrów bocznych, stosowanie rozwiązań zabezpieczających przed powstawaniem osuwisk i innych ruchów masowych - konstrukcje oporowe: siatki, mury oporowe itp.), monitorowanie miejsc zidentyfikowanych na trasie przedsięwzięcia osuwisk w celu ograniczania lub przeciwdziałania wystąpieniu ewentualnych zdarzeń.

Zabytki, archeologia:

W analizie oddziaływanie przedsięwzięcia na zabytki uwzględniono położenie zabytków w ramach buforu 300 m, 100 m od osi wariantów, w kolizji z zakresem i w kolizji z liniami rozgraniczającymi zajęcia terenu. Stwierdzono, że największy wpływ na otoczenie polegać będzie na jego przekształcaniu, które wynika z samego podjęcia konkretnego wariantu inwestycji i jego projektu. Negatywne oddziaływania na zabytki skoncentrowane będą w trakcie etapu budowy. Będą polegać na ingerencji w istniejące ukształtowanie terenu, usuwanie obecnego zagospodarowania i zabudowy. W zasięgu potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia stwierdzono występowanie: 48 stanowisk archeologicznych, 20 budynków, 8 kaplic i krzyży, 3 cmentarzy, 6 stref ochrony. W ramach zadania przewiduje się wyburzenie 4 budynków. W kwestii wyburzenia zabudowań zespołu dworskiego w Porębie Spytkowskiej Wnioskodawca planuje wystąpić do właściwego organu Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o stosowną zgodę. Negatywne oddziaływanie inwestycji na zabytki będące budynkami i na manifestujące się na powierzchni terenu stanowiska archeologiczne podzielono na dwa etapy. Najintensywniejsze zagrożenie dla tej kategorii zabytków powstanie na etapie prowadzenia budowy - jeżeli obiekt znajdzie się w kolizji z planowaną inwestycją, w celu jego ochrony konieczne będzie uzyskanie wytycznych konserwatorskich. Jeżeli obiekt będzie znajdował się jedynie w buforze, poza zakresem inwestycji i jej linii rozgraniczających, jej oddziaływanie wiązać się będzie głównie z wibracjami i zapyleniem. Na etapie związanym z użytkowaniem drogi zaistnieć może sytuacja polegająca na zmniejszeniu jego walorów ekspozycyjnych. Nie można jednak wykluczyć również sytuacji, że oczyszczenie krajobrazu w pasie drogi spowoduje pewne wyeksponowanie zabytkowego obiektu.

W ramach analiz stwierdzono w zakresie drogi i liniach rozgraniczających: 12 stanowisk archeologicznych co do których istnieje konieczność przeprowadzenia najpierw weryfikacji – badań sondażowych, a następnie badań ratowniczych w przypadku potwierdzenia; 5 stref ochrony które będą objęte uzgodnieniem z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków; 1 cmentarz przewidziany do zabezpieczenia na etapie budowy; 1 kaplicę przewidzianą do przeniesienia; 13 kaplic i krzyży nieewidencjonowanych, w tym 7 wymagających relokacji i 5 wymagających zabezpieczenia lub relokacji.

W raporcie zawarto wykaz odcinków które wytypowano do objęcia nadzorem archeologicznym lub badaniami powierzchniowymi wyprzedzającymi względem robót ziemnych, w km: 0+000 – 1+000; 1+400 – 2+400; 2+700 - 3+400; 3+800 – 6+200; 7+100 -

7+700; 9+200 – 9+500; 10+000 – 10+400; 11+400 – 11+800; 12+900 – 14+500; 15+300 – 15+600; 21+600 – 22+000; 23+000 – 23+600; 26+100 – 32+400; 33+000 – 34+800; 35+300 – 37+000; 38+300 – 39+500; 46+000 – 47+218. W km: 26+100 – 32+400 stwierdzono, że powinno się przeprowadzić nadzór archeologiczny nad całością odcinka drogi przebiegającego przez obszar AZP (Archeologiczne Zdjęcie Polski) 109-63 oraz 109-62, gdzie nie przeprowadzono badań powierzchniowych w ramach AZP. Nadzór archeologiczny nad pracami ziemnymi będzie miał na celu rozpoznanie, ochronę i zabezpieczenie zabytku archeologicznego, który mógłby zostać zniszczony. Polega on na monitorowaniu przez archeologa wszystkich prac ziemnych związanych z inwestycją. Z kolei w przypadku odkrycia, w trakcie prowadzonych prac ziemnych, kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy niezwłocznie przerwać prace i powiadomić o tym znalezisku właściwe organy.

Etap likwidacji przedsięwzięcia:

Etap likwidacji w przypadku drogi krajowej jest mało prawdopodobny. Gdyby jednak taka konieczność wystąpiła w przyszłości, niezbędną byłaby rozbiórka (usunięcie) nawierzchni drogi, całej konstrukcji nasypu drogowego oraz innych wykonanych elementów. Przede wszystkim możliwe jest wystąpienie zagrożeń typowych również dla etapu realizacji inwestycji. Konieczne byłoby wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego do rozbiórek, przenoszenia i transportu materiałów. Z pewnością zaistniałyby negatywne skutki dla powierzchni ziemi, przy czym wydaje się w mniejszym natężeniu niż będzie to mieć miejsce na etapie realizacji przedsięwzięcia (poszczególne prace byłyby skupione głównie na glebach i gruntach przeobrażonych już dla potrzeb inwestycji). Ewentualna rozbiórka drogi wymagałaby usunięcia gruzu, gruntów tworzących nasyp i wszelkich innych materiałów odpadowych. Zakończenie funkcjonowania drogi oraz elementów związanych z regulacją wód może wpłynąć pozytywnie na lokalny krajobraz. Poprawie uległyby walory wizualne poprzez usunięcie antropogenicznej struktury w krajobrazie. Poprawy jakości struktury krajobrazu należałoby oczekiwać w dłuższym okresie zwłaszcza w przypadku rekultywacji i pozostawieniu terenów do rozwoju zieleni, w tym leśnej. Etap likwidacji drogi DK75 może potencjalnie spowodować zmiany w siedliskach przyrodniczych i populacjach roślin chronionych zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu likwidowanej drogi poprzez ich mechaniczne zniszczenie będące efektem prac prowadzonych w trakcie likwidacji. Prace likwidacyjne mogą również wpłynąć na zmianę stosunków wodnych na terenie prowadzonych prac zarówno poprzez osuszenie jak i/lub ponowne uwodnienie terenu. Zagrożenia dla świata zwierząt byłyby podobne do tych na etapie realizacji inwestycji drogowej. Likwidacja pewnych elementów związanych z regulacją wód mogłyby pozwolić na ich renaturyzację. W trakcie likwidacji należałoby się również spodziewać emisji hałasu jak również emisji gazów i pyłów do powietrza. Podobnie jak na etapie realizacji konieczne byłoby zaplanować szereg działań mających na celu zapobieganie, unikanie, ograniczanie oddziaływań, a także odpowiednie zrekultywowanie terenu.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, katastrofy naturalnej lub budowlanej:

Jak wynika z raportu w przypadku planowanego przedsięwzięcia wystąpienie poważnej awarii należy wiązać z wystąpieniem wypadku drogowego, w którym będą uczestniczyć substancje niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego, powietrza oraz zdrowia ludzi. W raporcie przeprowadzono analizę prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii. planowana inwestycja, mimo wzmożonego ruchu kształtuje się na poziomie akceptowalnym pod względem możliwości wystąpienia poważnych awarii komunikacyjnych z udziałem

samochodów przewożących substancje niebezpieczne w przypadku wystąpienia poważnego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi. W zakresie ryzyka wystąpienia katastrof naturalnych autorzy raportu stwierdzili, że pojawienie się katastrof naturalnych jest w odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia ściśle związane ze zmianami klimatu, w szczególności z ekstremalnymi zjawiskami klimatycznymi. W sytuacji postępujących zmian klimatycznych przewidywane jest nasilanie się ekstremalnych zdarzeń pogodowych oraz ich występowanie z większą częstotliwością, co w konsekwencji może skutkować zagrożeniem dla przedsięwzięcia. Zdarzenia mogą mieć wpływ na drogę, obiekty inżynierskie, bezpieczeństwo na drodze, stąd przewidziane są działania redukujące możliwość występowania katastrof naturalnych, tj. będących wynikiem działania ekstremalnych zdarzeń klimatycznych. Odnosząc się zaś do ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej oraz uwzględniając potencjalne przyczyny katastrof budowlanych stwierdzono, że ich występowanie jest uzależnione od wielu czynników, często niezależnych od ludzi, lecz od czynników nieprzewidywalnych i losowych. Istotne jest w tym przypadku właściwe zaprojektowanie inwestycji oraz wykonanie prac budowlanych. Dlatego też droga zostanie zaprojektowana i wykonana zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi. Wykonanie przedsięwzięcia zgodnie z projektem budowlanym zmniejszy ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej. Zarówno w aspekcie katastrofy naturalnej jak budowlanej jedną z przyczyn może być występowanie ruchów masowych. W przebiegu wariantu C występuje 26 osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami, w stosunku do których występuje duże ryzyko katastrofy naturalnej. Wobec powyższego należy podejmować działania minimalizujące takie ryzyko.

Przedsięwzięcia towarzyszące:

Oddziaływania prac związanych z realizacją przedsięwzięć towarzyszących realizacji zadania głównego tj. przebudową linii energetycznych, gazociągów, regulacji wód, przebudowy wału przeciwpowodziowego, wylesienia została uwzględniona w ogólnym opisie oddziaływań przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska, z wyjątkiem pewnych elementów swoistych dla konkretnego zadania.

Na etapie eksploatacji inwestycji, czyli normalnego użytkowania linii napowietrznych 110 kV i 400 kV, źródłem hałasu pochodzącego od linii może być hałas generowany na skutek występowania zjawiska ulotu. Pracująca napowietrzna linia elektroenergetyczna WN (wysokiego napięcia) prądu przemiennego stanowi liniowe źródło hałasu. Hałas generowany przez pracującą linię WN spowodowany jest mikrowyładowaniami elektrycznymi na powierzchni przewodów (na skutek ulotu). Linie elektroenergetyczne w poszczególnych lokalizacjach zostaną jedynie przesunięte, przy zachowaniu tych samych parametrów i napięć, nie przewiduje się bardziej znaczących oddziaływań akustycznych niż w fazie przed realizacją inwestycji. Linie wysokich napięć na etapie eksploatacji wytwarzają pole elektromagnetyczne. W miejscu kolizji linii wysokiego napięcia z drogą DK75 konieczne będzie wykonanie nowych przebiegów linii WN w sposób nie zagrażający środowisku z zachowaniem standardów obowiązujących dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową oraz miejsc dostępnych dla ludności. W związku z tym: przewiduje się wykonać odcinki linii WN, poprzez odpowiedni dobór wysokości słupów oraz/lub wyznaczenie przebiegu linii poza terenami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową, aby obowiązujące standardy środowiska były zachowane (aby natężenie pola elektrycznego osiągało wartości niższe od dopuszczalnych na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową). Podmiot planujący realizację przedsięwzięcia

przewiduje wyznaczenie przebiegu linii WN w minimalnych odległościach od takich terenów: dla linii 110 kV - ok. 9,5 m w obu kierunkach od osi linii (szerokość pasa technologicznego ok. 19 m), dla linii 400 kV ok. 30 m (szerokość pasa technicznego ok. 60 m). Jak wskazano w raporcie szerokości pasów technologicznych, stanowiących generalnie strefy ochronne, nie są obligatoryjne i mogą być inne, co uzależnione będzie od ostatecznie zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych, które warunkują niezbędną szerokość pasów technologicznych. Wskazano ponadto, że w przypadku realizacji zmienianych odcinków linii WN zgodnie z wymienionymi zaleceniami standardy w zakresie promieniowania elektromagnetycznego obowiązujące dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową oraz dla miejsc dostępnych dla ludności powinny zostać zachowane.

Przebudowa gazociągów nie pociągnie za sobą zmian w dotychczasowym przeznaczeniu terenów w jego otoczeniu, spowoduje jednak pewne ograniczenia lokalizacyjne dla nowych obiektów w sąsiedztwie gazociągu. Mając na uwadze przewidywany czas eksploatacji wynoszący kilkadziesiąt lat, można mówić o oddziaływaniach długoterminowych i trwałych, związanych z ustanowieniem wokół gazociągu strefy kontrolowanej, w której występują ograniczenia w inwestowaniu (zakaz lokalizacji obiektów niezwiązanych z eksploatacją gazociągu) w bezpośrednim otoczeniu gazociągu) oraz trwałą, lecz niewielką zmianą w lokalnym krajobrazie. Nie przewiduje się oddziaływań stałych w postaci emisji związanych z eksploatacją gazociągu.

W ramach zadania planowane są prace związane z wylesianiem terenów pod budowę przedmiotowej inwestycji, co stanowi przedsięwzięcie w myśl rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć. Zgodnie z raportem powierzchnia szacowanych wylesień dla wariantu C wyniesie 110,6 ha (w aneksie Ad01 ze stycznia 2023 r. – ok. 155 ha), dla wariantu A – 124,6 ha (w aneksie Ad01 ze stycznia 2023 r. – ok. 167 ha) oraz dla wariantu F - 112,4 ha (w aneksie Ad01 ze stycznia 2023 r. – ok. 157 ha). Dodatkowo wskazano liczbę największych obszarowo kolizji z dużymi kompleksami leśnymi, z podziałem na zagrożone powierzchnie lasów w następujących zakresach: 5 do 10 ha, 10 do 15 ha oraz 15 do 20 ha. Wskazuje to równocześnie na przecięcia dużych obszarów leśnych. Największa całkowita utrata powierzchni leśnych oraz przecinanie największych obszarów leśnych są w zakresie wariantu A. Pozostałe warianty nieznacznie się różnią między sobą pod względem możliwej utraty siedlisk leśnych i jednocześnie każdy z nich spowoduje utratę jednego bardzo dużego płata leśnego - utratę zwartej powierzchni wynoszącej >15 ha. Na przebiegu przedsięwzięcia, w granicach linii rozgraniczających, występuje bardzo zróżnicowany drzewostan. Dotyczy to typów siedliskowych, składu gatunkowego oraz pokroju i wieku drzew. Według gatunków dominujących w drzewostanie siedlisk leśnych na poszczególnych odcinkach są to: klon zwyczajny, dąb szypułkowy, olsza, brzoza, klon jawor, buk zwyczajny, sosna pospolita, osika, lipa drobnolistna, jodła pospolita. Pod względem siedliskowym (zgodnie z typologią leśną) zdecydowanie dominują na trasie przedsięwzięcia, tj. w pasie potencjalnych wycinek, lasy wyżynne świeże, a na odcinku od Iwkowej do Nowego Sącza współwystępują z nimi również lasy mieszane górskie świeże. Mniejszy udział mają siedliska lasów mieszanych wyżynnych świeżych oraz lasów mieszanych górskich świeżych i lasów górskich świeżych. Z kolei w obniżeniach dolinnych, na siedliskach wilgotnych, występują zadrzewienia łęgowe, zwłaszcza lasy łęgowe wyżynne, w niewielkim stopniu również olsy i olsy wyżynne. W sensie przyrodniczym w pasie potencjalnych wycinek dominują leśne zbiorowiska grądów subkontynentalnych (Tilio-Carpinetum), a także zbiorowiska buczyn w postaci głównie żyznej buczyny karpackiej (Dentario glandulosae-Fagetum). W obrębie dolin rzek i potoków potencjalne wycinki dotyczyć będą zadrzewień i leśnych zbiorowisk łęgowych, mianowicie:

łęgów olszowo-jesionowych (Fraxino-Alnetum), a także łęgów wierzbowych (Salicetum albo-fragilis).

Analizowane warianty:

Zgodnie z treścią raport wraz z uzupełnieniami Wnioskodawca wskazał wariant C jako preferowany, wariant A jako racjonalny alternatywny oraz wariant F jako najkorzystniejszy dla środowiska. Wariant A ma długość ok. 40,98 km, Wariant C ok. 47,22 km, Wariant F ok. 48,62 km.

Porównanie oddziaływań przewidywanych wariantów przedsięwzięcia analizowano w raporcie poprzez przeprowadzenie analizy wielokryterialnej (metodykę przeprowadzonych obliczeń opisano w raporcie). Wyniki analizy wielokryterialnej pozwoliły uszeregować warianty od najkorzystniejszego z punktu widzenia ochrony środowiska do najmniej korzystnego, w następujący sposób: F, C, A. Według przyjętych przez autorów raportu kryteriów Wariant F w porównaniu do innych wariantów: posiada najmniejszą długość przecięć z Głównymi Zbiornikami Wód Podziemnych, posiada najmniejszą długość przecięć z terenami zagrożonymi powodzią, najmniejszą utratę powierzchni żerowania dla ptaków brodzących w cofce zbiorników, najmniejszą długość przecięć DK75 z obszarami chronionego krajobrazu i parkami krajobrazowymi, najmniejszą długość przecięcia DK75 z korytarzami ekologicznymi. Uplasowano go również na drugim miejscu pod względem: zmiany ukształtowania powierzchni terenu (długość wykopu + długość nasypu), kolizji z istniejącymi kompleksami leśnymi (wycinka drzew), siedlisk płazów w buforze 100 m. Jest natomiast porównywalny z innymi wariantami pod względem kolizji z siedliskami Natura 2000 oraz w zakresie siedlisk nietoperzy w buforze 100 m. Najgorzej wypadł pod względem: Liczba osób zamieszkałych w buforze 250 m od DK75, Liczba budynków mieszkalnych koniecznych do wyburzenia, Liczba budynków gospodarczych i usługowych koniecznych do wyburzenia, Powierzchnia gleb chronionych zagrożonych zniszczeniem lub przekształceniem klas I-III i IVa, Długość przebudowy cieków w związku z budową DK75, Ilość obiektów zabytkowych w buforze DK 2x20 m do wyburzenia, Kolizje ze szlakami turystyki pieszej, Siedliska ptaków w buforze 100 m. Wariant A wypadł najlepiej w takich kategoriach jak: Liczby osób zamieszkałych w buforze 250m od DK75, Liczba budynków mieszkalnych koniecznych do wyburzenia, Liczba budynków gospodarczych i usługowych koniecznych do wyburzenia, Powierzchnia ogólna do przekształcenia w buforze DK75 w granicach linii zajętości, Powierzchnia gleb chronionych zagrożonych zniszczeniem lub przekształceniem klas I-III i IVa, Długość przebudowy cieków w związku z budową DK75, Ilość obiektów zabytkowych w buforze DK 2x20m do wyburzenia, Siedliska płazów w buforze 100m. Wypadł równie dobrze co inny wariant (C i/lub F) w kategoriach: Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Łososina w zakresie siedliska 3220, Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec w zakresie siedliska 91E0, Siedliska nietoperzy w buforze 100 m, Kolizje ze szlakami turystyki pieszej. Najślabiej wypadł w: zmiana ukształtowania powierzchni terenu (długość wykopu + długość nasypu), Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Łososina w zakresie 91E0, Długość przecięcia DK75 z korytarzami ekologicznymi, Utrata powierzchni żerowania dla ptaków brodzących w cofce zbiorników, Długość przecięć terenów zagrożonych powodzią (woda 1% = woda stuletnia), Długość przecięć z GZWP, Kolizje z potencjalnymi obszarami zasilania ujęć wód podziemnych, Kolizje z istniejącymi kompleksami leśnymi (wycinka drzew). Wariant C z kolei wypadł najlepiej w kategoriach: Zmiana ukształtowania

powierzchni terenu (długość wykopu + długość nasypu), Kolizje z potencjalnymi obszarami zasilania ujęć wód podziemnych, Kolizje z istniejącymi kompleksami leśnymi (wycinka drzew), Siedliska ptaków w buforze 100 m. Równie dobrze co inny wariant (A i/lub F) w: Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Łososina w zakresie siedliska 3220, Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Łososina w zakresie siedliska 91E0, Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec w zakresie 91E0, Kolizje ze szlakami turystyki pieszej, Siedliska nietoperzy w buforze 100 m. Najślabiej z kolei w zakresie: Powierzchnia ogólna do przekształcenia w buforze DK75 w granicach linii zajętości, Długość przecięć DK75 z obszarami chronionego krajobrazu i parkami krajobrazowymi, Siedliska płazów w buforze 100 m. Wskazać należy, że oprócz samego doboru kryteriów/kategorii względem których autorzy raportu ocenili warianty, istotne znaczenie miała ich waga wahająca się od 1% (Liczba budynków gospodarczych i usługowych koniecznych do wyburzenia, Długość przecięcia DK75 z korytarzami ekologicznymi, Kolizje ze szlakami turystyki pieszej, Siedliska nietoperzy w buforze 100 m), 2% (Liczba budynków mieszkalnych koniecznych do wyburzenia, Powierzchnia ogólna do przekształcenia w buforze DK75 w granicach linii zajętości, Długość przecięć terenów zagrożonych powodzią (woda 1% = woda stuletnia), Siedliska ptaków w buforze 100 m, Siedliska płazów w buforze 100 m), 3% (Ilość obiektów zabytkowych w buforze DK 2x20m do wyburzenia), 5% (Zmiana ukształtowania powierzchni terenu (długość wykopu + długość nasypu), Powierzchnia gleb chronionych zagrożonych zniszczeniem lub przekształceniem klas I-III i IVa, Utrata powierzchni żerowania dla ptaków brodzących w cofce zbiorników, Kolizje z istniejącymi kompleksami leśnymi (wycinka drzew)), 8% (Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Łososina w zakresie 91E0, Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Łososina w zakresie 3220, Powierzchnia kolizji z siedliskami priorytetowymi będącymi przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec w zakresie 91E0, Długość przebudowy cieków w związku z budową DK75, Długość przecięć DK75 z obszarami chronionego krajobrazu i parkami krajobrazowymi, Kolizje z potencjalnymi obszarami zasilania ujęć wód podziemnych), 10% (Liczba osób zamieszkałych w buforze 250m od DK75). Przedstawiona w raporcie analiza wielokryterialna niewątpliwie przedstawia pewien subiektywny ogląd poszczególnych wariantów. W ocenie organu przyjęte kryteria, miary (jednostki) nie mogą w sposób samodzielny udzielać odpowiedzi co do hierarchii poszczególnych koncepcji. Analiza wielokryterialna podlega weryfikacji, porównaniu i ocenie na podstawie całokształtu danych zawartych w dokumentacji.

Ponadto nie jest ona jednak jedynym zastosowanym porównaniem wariantów przedstawionym w raporcie. W zakresie poszczególnych komponentów środowiska przeprowadzono również inne porównania (szerzej zakrojone) obejmujące inne aspekty. Poniżej przedstawiono podstawowe parametry wariantów odnoszące się do pewnych uwarunkowań środowiskowych.

Największą ilość obiektów inżynierskich (ponad 230, w tym jeden tunel) przewidziano do realizacji w wariantcie F. Warianty C i A (w tym dwa tunele) w tym zakresie są podobne (ok. 210). Łączna długość dodatkowych dróg dla wariantu A wynosi ok. 29 km, dla wariantu C ok. 36 km, a dla wariantu F ok. 41 km. Każdy z wariantów przecina, bądź przebiega, w bliskim sąsiedztwie linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia, co wiąże się z korektą ich przebiegu. Każdy z wariantów przecina przebiegające w terenie gazociągi wysokiego

ciśnienia oraz gazociąg średniego ciśnienia. W związku z tym wymagana może być przebudowa i zabezpieczenie sieci gazowej w miejscach kolizji z projektowanym przedsięwzięciem. Najmniejszą zajętością terenu cechuje się wariant A - 498,3, następnie F - 574,6, oraz C - 575,9. W zakresie kolizji planowanych wariantów z zabudową najwięcej wyburzeń obiektów mieszkalnych przewiduje się w wariantcie F - 237, a następnie w wariantcie C - 223, najmniej zaś w wariantcie A - 198. W zakresie obiektów niemieszkalnych warianty klasyfikują się w kolejności F - 251, C - 250 oraz A - 179. W zakresie szacowanego zapotrzebowania na materiały budowlane największe zużycie kruszywa i mieszanek bitumicznych przewiduje się dla wariantu F, dość zbliżony poziom dla wariantu C, oraz najmniejsze dla wariantu A.

Dla analizowanego obszaru obejmującego przyjęty bufor (250 m) od rozpatrywanych wariantów najwięcej osuwisk stwierdzono dla wariantu F i wynosi 172, dla wariantu C 138, a dla wariantu A 132. Po uściśleniu przebiegu inwestycji łączna liczba osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami wynosi odpowiednio: wariant A – 68, wariant C – 66, wariant F – 79. Również długość przecięcia drogi z osuwiskami jest największa w wariantcie F tj. 9447 m, dla wariantu C 6197 m, a dla wariantu A 5637 m. Odnotować jednak należy, że w obrębie przecięcia wariantu A, ok. 1040 m to osuwiska stale aktywne, a 872 m osuwiska okresowo aktywne, natomiast w wariantcie F to odpowiednio 173 i 616 m, a w wariantcie C to 79 i 586 m. Jeśli zaś chodzi o powierzchnię kolizji tj. obszar osuwisk znajdujących się w liniach zajętości to w wariantcie A będzie 57,8 ha, w wariantcie C 75,6 ha, a w wariantcie F 104,5 ha. W przebiegu wariantu A występuje 34 osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami, w stosunku do których występuje duże, średnie lub małe ryzyko katastrofy naturalnej. W przebiegu wariantu C występuje 26 osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami, w stosunku do których występuje duże ryzyko katastrofy naturalnej. W przebiegu wariantu F występuje 35 osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami, w stosunku do których występuje duże ryzyko katastrofy naturalnej.

Warto również dodać, że z przeprowadzonej oceny warunków geologiczno – inżynierskich (zgodnie z załączoną dokumentacją geologiczno-inżynierską) spośród trzech analizowanych w raporcie najlepiej wypadł korytarz C, następnie F i na końcu A. Z przeprowadzonej analizy pod względem zagrożenia i podatności dla wód podziemnych na zanieczyszczenia wynika, że najkorzystniejszym wariantem jest korytarz F. A i C są bardziej zbliżone z lekkim wskazaniem dla C. Jednym ze zidentyfikowanych problemów była lokalizacja tunelu w wariantcie A w obszarze zasobowym ujęcia wody pitnej Urban. Realizacja obiektów tunelowych w wariantach A i F mogłyby się wiązać z dodatkowymi oddziaływaniami w środowisku gruntowo-wodnym.

Każdy z wariantów przebiega przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią od rzek, tj. obszary: na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10% (częstotliwość: raz na 10 lat); na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% (częstotliwość: raz na 100 lat). Droga przecina tereny zagrożenia powodziowego w wariantcie A na odcinkach wynoszących łącznie 18,38 km, w wariantcie C: 14,81 km, a w wariantcie F 6,89 km. Każdy wariant planowanego przedsięwzięcia przecina szereg różnej wielkości rzek i potoków, w tym w niektórych przypadkach wielokrotnie (np. Uszwica, Granicznik). Liczba przecięć koryt cieków oscyluje w okolicy 30 w każdym z wariantów. Oprócz cieków podstawowych, tj. rzek i potoków, droga w każdym z wariantów przecina szereg drobnych, bezimiennych ich dopływów drenujących stoki grzbietów. W żadnym z wariantów inwestycja nie przecina Zbiornika Czchów, natomiast Zbiornik Rożnów jest w strefie cofki przecinany przez warianty A i C. Każdy z wariantów ponadto przebiega na

znacznych długościach w bezpośrednim sąsiedztwie obydwu zbiorników, wzdłuż ich zachodniej linii brzegowej. W zasięgu potencjalnego oddziaływania wariantów znajdują się różne Jednolite Części Wód Powierzchniowych, o różnej charakterystyce. Wszystkie warianty przecinają trzy jednolite części wód podziemnych: PLGW2000150, PLGW2000166, PLGW2000149. Na trasie planowanego przedsięwzięcia znajdują się również Główne Zbiorniki Wód Podziemnych. Długość przecięcia poszczególnych wariantów wynosi odpowiednio: dla wariantu A i C – 8,74 km, wariant F – 6,64 km.

W stosunku do prac regulujących obejmujących przebudowę koryt cieków to najmniejszą długość regulacji cieków przewidziano dla wariantu A łącznie ok. 4 km, wariantu C łącznie ok. 7,1 km, a wariantu F ok. 8,1 km. W aneksie 5, który uszczegóławia wyłącznie dane dotyczące prac w wariantach C i F, wskazuje, że prace regulacyjne obejmują odcinki o łącznej długości ok. 10 km. Ponadto w każdym z wariantów planowano również inne prace w ciekach polegające na odcinkowym umacnianiu skarp, dna, jak również realizacji murów oporowych.

Uwzględniając wyłącznie potencjalnie możliwy maksymalny zakres bezpośrednich przekształceń jakie mogą dotyczyć gleb, tj. obszar zawierający się w granicach linii zajętości, za najlepszy uznać można wariant A, a pozostałe warianty można uszeregować następująco: F i C. W zakresie zaś potencjalnej utraty gleb o najlepszych bonitacjach pozwala stwierdzić, że najlepszy w tym zakresie będzie wariant A (95,9 ha). Pozostałe warianty cechuje zbliżony obszar możliwej utraty gleb (około 210 ha). Z kolei jeśli chodzi o gleby stanowiące kompleksy przydatności rolniczej, które uznaje się za najlepsze dla potrzeb rolnictwa, zagrożone zniszczeniem lub przekształceniem to również najlepszym wariantem będzie A (182,8 ha), a następnie F (233,9 ha) i C (270,4 ha).

W zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza uznać należy, że wszystkie warianty są do siebie zbliżone. Co prawda w wariantach gdzie planowane były tunele (tj. A i F) stwierdzono miejscowo podwyższone stężenia gazów jednak w sumarycznej ocenie warianty są porównywalne. Nieco odmiennie kształtuje się sytuacja w zakresie emisji hałasu. Jak wynika z przeprowadzonych analiz akustycznych, we wszystkich rozpatrywanych wariantach inwestycyjnych istnieje konieczność podjęcia działań ograniczających emisję hałasu do środowiska w postaci budowy ekranów akustycznych. Minimalna wymagana powierzchnia ekranów akustycznych koniecznych do skutecznego zabezpieczenia terenów podlegających ochronie akustycznej jest najniższa dla wariantu A (ok. 61,5 tys. m²), a najwyższa dla wariantu C (ok. 111,2 tys. m²), oraz wariantu F (ok. 110 tys. m²).

Jeżeli chodzi zaś o gospodarkę odpadami, to z uwagi na długość wariantów większej ilości odpadów można spodziewać się w wariantach C i F, niż w wariantach A. Jednak właściwe ich zagospodarowanie oraz zabezpieczenie terenu powinno zapewnić bezpieczeństwo środowiska, w szczególności gruntowo-wodnego.

Z analizy rozmieszczenia obszarów chronionych oraz siedlisk przyrodniczych, a także lokalnych warunków fizjograficznych wynika, że każdy z zaproponowanych wariantów drogi DK75 koliduje z obszarami chronionymi i cennymi przyrodniczo. Jednak wariant F posiada najmniejszą długość przecięcia z obszarami chronionego krajobrazu, parkami krajobrazowymi i korytarzami ekologicznymi. Istotne jest również, że w najmniejszym stopniu koliduje z objętymi ochroną siedliskami przyrodniczymi stanowiącymi przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000. Wszystkie warianty przecinają obszary chronionego krajobrazu odpowiednio na długości: A – 37 km, C – 45 km, F – 38,5 km. Wariant A w porównaniu do wariantu C koliduje na mniejszej łącznej długości z Obszarem Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego (o 4,1 km), z Południowomałopolskim Obszarem Chronionego Krajobrazu (ok. 4 km) oraz na mniejszej

długości przecina korytarz ekologiczny KPd-13A. Wariant A przebiega jako jedyny na długości ok. 1,7 km w obrębie Wiśnicko-Lipnickiego Parku Krajobrazowego. Wszystkie warianty również przebiegają przez obszary Natura 2000, Łososina PLH120087 – ostoja będzie przecinana przez każdy wariant, łączna długość przecięć: A – 804 m, C – 772 m, F – 770 m. Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 – każdy wariant przebiega ostoją, przy czym w przypadku wariantu A i C są to krótkie odcinki wynoszące łącznie ok. 360 m przy granicy obszaru oraz ok. 155 m na przecięciu doliny w ramach przebudowy Północnej Obwodnicy Nowego Sącza. Natomiast wariant F całkowicie przecina ostoję Natura 2000 na długości 155 m. W wariantach tym w porównaniu do pozostałych wariantów przewidywana jest największa powierzchnia siedlisk przyrodniczych do zniszczenia tj. 91E0-1 Nadrzeczny łęg wierzbowy, 9130 Żyzna buczyna karpacka i 9170 Grąd subkontynentalny. W wariantach F nieznacznie przeważa powierzchnia przewidywanego do zniszczenia siedliska 91E0-3 łęg olszowo-jesionowy. Parametry zniszczeń siedliska 91F0 łęg wiązowo-jesionowy i 9110 Acidofilna buczyna górska są takie same dla wszystkich wariantów. Warianty przecinają również korytarze ekologiczne na długościach: wariant A – 25 km, C – 24 km, F – 18,22 km. Na prawie całej długości przedsięwzięcia, niezależnie od wariantu, występują tereny o walorach krajobrazowych wysokich i bardzo wysokich, z bardzo niewielkimi odcinkami o walorach ponadprzeciętnych i przeciętnych. Wszystkie warianty przecinają również szlaki turystyczne. Wariant C ma najmniejszą łączną powierzchnię lasów zagrożonych wycinką. Zgodnie z raportem powierzchnia szacowanych wylesień dla wariantu C wyniesie 110,6 ha (w aneksie Ad01 ze stycznia 2023 r. – ok. 155 ha), dla wariantu A – 124,6 ha (w aneksie Ad01 ze stycznia 2023 r. – ok. 167 ha) oraz dla wariantu F – 112,4 ha (w aneksie Ad01 ze stycznia 2023 r. – ok. 157 ha). W wariantach A brak jest dużych powierzchni leśnych (15-20 ha) zagrożonych wycinką i występuje znacznie mniejsza ilość kolizji ze stwierdzonymi stanowiskami gadów (o 17 mniej niż w wariantach C i 14 niż w wariantach F). Liczba obiektów zabytkowych w zasięgu potencjalnego oddziaływania wynosi dla wariantu A – 74 (w tym 41 stanowisk archeologicznych, 20 budynków, 5 kaplic i krzyży, 7 stref ochronnych i 1 cmentarz), C – 85 (w tym 48 stanowisk archeologicznych, 20 budynków, 8 kaplic i krzyży, 6 stref ochronnych i 3 cmentarze) i F – 106 (w tym 44 stanowiska archeologiczne, 46 budynków, 12 kaplic i krzyży, 3 strefy ochronne i 1 cmentarz). Ilość zabytków archeologicznych w buforze DK75 2x20 m wynosi dla wariantu A – 6, C – 12, F – 10. W analizowanych wariantach liczba wyburzeń obiektów zabytkowych wynosi: A – 1, C – 4, F – 5.

Po dokonaniu pełnej oceny materiału dowodowego, w szczególności raportu oraz po przeprowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko, stwierdzić należy, że w analizowanych wariantach typy oddziaływań będą podobne, różnią się natomiast intensywnością. Różnice wynikają przede wszystkim z lokalizacji wariantów w relacji do poszczególnych komponentów środowiska, intensywności zagospodarowania, czy z przyjętych założeń projektowych. Uwzględniając analizy i oceny, oraz przedstawione w raporcie porównania w zakresie poszczególnych uwarunkowań, wskazać należy, że choć warianty są w pewnym stopniu zróżnicowane, to z punktu widzenia środowiska wszystkie są możliwe do zrealizowania.

Poniżej przedstawiam omówienie uwag i wniosków składanych w związku z udziałem społecznym, z podziałem na poszczególne grupy tematów. Łączne omówienie uwag i

wniosków stron, podmiotów na prawach strony oraz przedstawicieli społeczeństwa wynika z ich zbliżonego (niekiedy tożsamego) merytorycznego charakteru.

Uwagi, protesty, sprzeciwy, wnioski dotyczące przebiegu drogi w wariantach C (i F) wnioski o zmianę wariantu C na wariant A, kwestie dotyczące wiążącego się z tym aspektu społecznego (ponad 100 pism od osób fizycznych, samorządów, podpisane przez ponad 1000 osób) – wynikające ze złożonych wniosków, uwag i protestów stron postępowania, oraz przedstawicieli społeczeństwa.

Opis analizowanych wariantów zamieszczony został w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, aneksach do raportu, pismach wyjaśniających Wnioskodawcy. Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5, 6, 6a (w brzmieniu odpowiednim dla niniejszego postępowania), podmiot planujący realizację przedsięwzięcia ma obowiązek przedstawić opis wariantów uwzględniający szczególne cechy przedsięwzięcia lub jego oddziaływania, w tym: wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru; określenie przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów na środowisko, porównanie oddziaływań analizowanych wariantów. Raport winien również zawierać uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu. Złożony raport wskazuje wariant C jako preferowany, wariant A jako racjonalny alternatywny oraz wariant F jako najkorzystniejszy dla środowiska. Raport wraz z uzupełnieniami zawiera opis tych wariantów, analizę ich oddziaływania na środowisko, oraz dokonano ich porównania.

Wyniki udziału społecznego niewątpliwie wskazują na istotny sprzeciw względem wariantu C – preferowanego (i F). Do istotniejszych argumentów strony społecznej (także części stron postępowania) zaliczyć należy: wariant A jest wariantem, który zyskał akceptację samorządów i gmin, przez które ma przebiegać trasa DK75; wariant A jest wariantem społecznie lepszym, tzn. przede wszystkim omija skupiska siedlisk ludzkich, nie burzy dotychczasowego porządku funkcjonalnego, przestrzennego, społecznego; społeczna akceptacja przedsięwzięcia jest ważnym elementem procesu podejmowania decyzji o realizacji projektu lub inwestycji; przyjęcie wariantu C, który wiąże się z m.in. koniecznością wyburzenia większej ilości budynków przyczyni się do powstania konfliktów; przebieg wariantu C drogi przez bardziej zamieszkałe części gmin; realizacja wariantu C utrudni przemieszczanie się mieszkańców przecinanych miejscowości; budowa drogi w wariantach C spowoduje wzmożenie ruchu samochodowego w miejscowościach; wariant A jest krótszy o kilka km, a tym samym jest korzystniejszym pod względem czasu przejazdu, kosztów po stronie użytkowników drogi, korzystniejszym dla środowiska, ma mniejszą zajętość terenu, mniej osób jest narażonych na oddziaływanie akustyczne, a także w zakresie kosztów utrzymania i prowadzenia napraw drogi; droga przecina tereny o walorach przyrodniczych, krajobrazowych, w których panuje cisza i spokój, a budowa drogi spowoduje negatywne oddziaływanie na środowisko; powoływano się na ustalenia analizy wielokryterialnej i wskazywano kryteria w których wariant A był lepszy; wariant C nie był uwzględniany w aktach prawa miejscowego co powodowało wydawanie na przebiegu pozwoleń na budowę; większe koszty związane z odszkodowaniami spowodowane większą ilością wyburzeń; większa ilość obiektów inżynierskich; więcej „amputacji” nieruchomości. W ocenie składających uwagi wariant A ogranicza kolizje z infrastrukturą, obejmuje swym zasięgiem dodatkowe gminy co sprawia, że stwarza lepszą dostępność transportową, a tym samym również lepsze warunki do kreowania rozwoju gospodarczego, zwiększa atrakcyjność

miejscowości. W uwagach zawarto również zarzuty o nierzetelnym przeprowadzeniu konsultacji społecznych przez GDDKiA, nierzetelnym przygotowaniu dokumentacji, w szczególności w zakresie zinwentaryzowanej zabudowy, kolizji z infrastrukturą np. oczyszczalnią ścieków, zakładem Pagen, ekologicznymi gospodarstwami (np. pasiekami i in.).
Odp.:

Uwzględniając lokalizację, uwarunkowania techniczne, stan aktualnej DK75, brak odpowiednich zabezpieczeń, jej kolizyjność uzasadnia poszukiwanie innego, nowego połączenia, które będzie spełniało standardy bezpieczeństwa, techniczne, ale również środowiskowe. Szereg opracowanych rozwiązań, niezależnie od wariantu, zapewni korzystniejsze środowiskowo warunki względem istniejącej drogi DK75 (ekrany, przejścia dla zwierząt, urządzenia ochrony wód itd.). Nie można jednak tracić z pola widzenia faktu, że czym innym jest poprawa warunków względem stanu zastanego, a czym innym wprowadzenie do środowiska nowego istotnego elementu jakim jest nowe połączenie drogowe. Nowa droga bez względu na wariant, w którym będzie realizowana stanowić będzie istotny, nowy element o funkcji antropogenicznej, „trwale” ingerujący w środowisko, w jego krajobraz, zaburzając harmonię, wpływając na komfort i zdrowie ludzi, emitując hałas, gazy i pyły, światło, wpływając również na warunki migracyjne zwierząt, zmniejszenie funkcjonalności ekosystemu, zmniejszenie powierzchni i fragmentację siedlisk, ingerujący w hydrosferę, ale też inne komponenty środowiska.

Jak w swych wyjaśnieniach wskazuje Wnioskodawca :

Wybór wariantów procedowanych w przedmiotowym postępowaniu został poprzedzony szerokimi analizami na etapie Studium Korytarzowego (SK). W roku 2017 przeprowadzono spotkania informacyjne dla mieszkańców, oraz wypowiedzieli się interesariusze projektu. Następnie podjęto decyzję o dalszym prowadzeniu prac na etapie Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowym (STEŚ) dla 5 korytarzy drogowych (A, B, C, D i F). Na etapie STEŚ w czerwcu 2019 r. ponownie przeprowadzono spotkania ze społecznością, składane uwagi i ankiety przeanalizowano i rozpatrzono. Kolejno Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działająca przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie na podstawie SK i STEŚ wskazała do dalszego procedowania trzy warianty: A, C, F. Jak wskazał Wnioskodawca wariant C został wybrany jako wariant preferowany ze względu na minimalizację negatywnego wpływu na środowisko, a także jako wariant najkorzystniejszy z punktu widzenia zachowania celów projektu, możliwości technologicznych, minimalizujący oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne. Przy wyborze wariantu brano pod uwagę kryteria: społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Przygotowując tę inwestycję Wnioskodawca twierdzi, że dołożył wszelkich starań, by wariant preferowany był jak najmniej oddziaływujący na środowisko przyrodnicze oraz społeczeństwo. Tam, gdzie było to możliwe technicznie, dostosowano przebieg trasy do postulatów społecznych oraz zmian wynikających z aktualizacji przepisów. Jest on możliwy do realizacji w ujęciu ekonomiczno-techniczno-technologicznym, który równocześnie w maksymalnym, możliwym stopniu uwzględnia uwarunkowania społeczne i środowiskowe. Pozostałe warianty A i F zostały wskazane we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jako te, które uzyskały korzystny bilans istotnych kryteriów w analizie wielokryterialnej. Wnioskodawca wielokrotnie podkreślał, że postrzega wariant C jako optymalny. Zgodnie z przepisami prawa wariant preferowany wskazuje podmiot planujący realizację przedsięwzięcia, przy czym powinien uzasadnić wybór. Wnioskodawca, czy to odnosząc się do wezwań organu, czy też uwag stron i społeczeństwa wskazywał, że wariant C jest wariantem preferowanym. Konfrontując go z wariantem A przytaczał przede

wszystkim okoliczność potencjalnego wpływ realizacji obiektu tunelowego (w wariantcie A) na źródło wody św. Urbana, a także ingerencję w płaty siedliska 91E0 (łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe) obszaru Natura 2000 PLH 120087 Łososina, ujęte w Planie Zadań Ochronnych dla tego obszaru.

Zgodnie z przedstawioną w raporcie analizą wielokryterialną najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant F, następnie C, a na końcu A. W tym miejscu wskazać należy, że analiza ta jest subiektywnym elementem raportu. Nie musi być ona tożsama z wynikami przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, która uwzględnia również weryfikację i ocenę raportu, uzyskane opinie i uzgodnienia, a także wyniki udziału społecznego. I tak wskazać należy, że Regionalny Dyrektor po przeprowadzonym postępowaniu, nie sytuuje wariantu C jako lepszego niż wariant A. W szczególności przesądza o tym większa kolizja z zabudową mieszkaniową oraz większa ilość osób narażonych na oddziaływania akustyczne. Zauważalne różnice w zakresie wyburzeń budynków mieszkalnych dotyczą przede wszystkim Gmin Czchów i Gnojnik. Również w zakresie wyburzeń pozostałych obiektów wariant A wypada lepiej. Ponadto zgodnie z posiadaną wiedzą w 2019 r. władze Gmin: Brzesko, Czchów, Gnojnik, Iwkowa, Lipnica Murowana, Łososina Dolna, Chętniec i Nowy Sącz podjęły stanowisko, w którym wskazano wariant A jako najlepszy, dopuszczając pewne korekty w obrębie poszczególnych gmin.

W pozostałych aspektach warianty wykazują mniejsze lub większe zróżnicowanie, np. wariant A jest wariantem krótszym, przebiega na pewnym odcinku w obrębie lub skrajem Lipnicko-Wiśnickiego Parku Krajobrazowego, obejmuje większą wycinkę drzew, czy też obejmuje pewną ingerencję w siedliska obszaru Natura 2000, w innych zaś można uznać że są to warianty podobne np. w zakresie kolizji z korytarzami ekologicznymi, lokalizacji względem GZWP, lokalizacji względem terenów o walorach krajobrazowych wysokich i bardzo wysokich czy gospodarki odpadami.

Zgodnie z art. 73 ust. 1 UOU postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, który określa jego zakres. Uwzględniając głos społeczny tutejszy organ apelował do Wnioskodawcy: „(...) należy w sposób rozważny rozpatrzyć zgłaszane przez strony postępowania, czy społeczeństwo postuluje. Podmiot planujący realizację przedsięwzięcia jest nie tylko dysponentem postępowania, ale też podmiotem publicznym posiadającym kompetencje, oraz odpowiednie mechanizmy do wytypowania przebiegu drogi, jego alternatyw, a także obowiązek ich przedstawienia i uzasadnienia. Zakres analizowanych komponentów, ustalenie lokalizacji przedsięwzięcia, ale też obowiązków w zakresie ograniczenia oddziaływań oraz ich ranga powoduje, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wyłania się jako niezwykle ważna, nie tylko w procesie inwestycyjnym jako takim, ale również w sferze regulowania stosunków społecznych. (...).

Choć zmiana wariantu generalnie jest dopuszczalna to jednak organ nie może dowolnie ingerować w planowane przedsięwzięcie. Zgodnie z art. 81 ust. 1 UOU jeżeli z oceny oddziaływania 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, wariant dopuszczony do realizacji. W przypadku braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantach, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5, oraz w przypadku braku zgody wnioskodawcy na wskazanie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariantu dopuszczonego do realizacji, organ odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia. Intencją ustawodawcy nie było zatem

przyznanie szeroko zakrojonego uznania organowi w ramach takiego postępowania (do czego przyczyniły się dokonane zmiany legislacyjne). Regionalny Dyrektor uznał wariant C za wariant możliwy do zrealizowania w kontekście prawnym, technicznym, i środowiskowym, i nie znalazł podstaw do zastosowania art. 81 ust. 1 UUOŚ. Ani strony postępowania, ani strona społeczna nie wykazała braku możliwości jego realizacji.

Niezależnie od powyższego pamiętać należy, że charakter ochrony zasobów środowiska będący jedną z istotnych materii, których decyzja środowiskowa dotyczy, powoduje, że należy mieć na względzie mnogość interesów w zakresie ich użytkowania. W zakresie pojęcia interesu publicznego trudno mówić o jednym ogólnym interesie, wszak w samym obrębie tego interesu można zaobserwować jego zróżnicowanie, będące przejawem chociażby zasady zrównoważonego rozwoju, czy zasady kompleksowej ochrony środowiska. Również w relacji interesu publicznego i interesu indywidualnego dochodzi do dysharmonii, występujących w różnych konfiguracjach.

Odnosząc się do kolejnych kwestii wyjaśnić należy, że ani długość planowanej drogi, ani ilość wyburzanych domów, ani protesty społeczne nie są jedynymi branymi pod uwagę, i jako takie samodzielnie nie miały decydującego znaczenia w kontekście oceny danego wariantu drogi. Są to jedne z wielu czynników branych pod uwagę w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ilość wyburzanych budynków, w szczególności mieszkaniowych kształtuje się na niekorzyść wariantu preferowanego przez Wnioskodawcę, jednak należy pamiętać, że również w wariantcie A przewidziano wyburzenia domów mieszkalnych.

Tutejszy organ podziela pogląd o istotności głosu społecznego. Ustawodawca uwzględnił ten aspekt głównie w ten sposób, że przed wydaniem decyzji zapewniony zostanie udział społeczeństwa z możliwością złożenia uwag i wniosków, organ ma obowiązek rozpatrzenia zgłoszonych wniosków i uwag, zaś raport winien zawierać analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem. Niezależnie od tych obowiązków pracownicy RDOŚ spotykali się z przedstawicielami lokalnej społeczności, rozmawiali z nimi, zgłaszane uwagi na bieżąco analizowali i uwzględniali w postępowaniu wyjaśniającym, jak również przekazywali je do Wnioskodawcy celem rozważenia i w miarę możliwości uwzględnienia w swych planach.

Odnosząc się do kwestii związanej z zapewnieniem właściwej integracji drogi w systemie komunikacji, w ślad za Wnioskodawcą wskazać można, że realizacja każdego z proponowanych wariantów związana jest ze zmianą struktury przestrzennej i organizacyjnej w jej obrębie, jednakże integralną częścią tego typu inwestycji - w każdym wariantcie - jest zapewnienie infrastruktury towarzyszącej (dróg lokalnych, zintegrowanych przejść dla zwierząt, etc.), umożliwiającej zachowanie spójności w obrębie miejscowości, gmin i powiatów. Kwestie związane z rozwiązaniami komunikacyjnymi leżą w gestii podmiotów odpowiedzialnych za rozwój sieci drogowej w Polsce.

Organ podziela pogląd, że kwestie kosztów inwestycji są istotne i powinny być brane pod uwagę przy wyborze wariantu, jednak nie jest to zagadnienie kluczowe z punktu widzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Analiza ekonomiczna została przeprowadzona przez podmiot planujący realizację przedsięwzięcia. Organ nie ocenia ani poprawności, ani aktualności przyjętych w tych analizach założeń, czy uzyskanych wyników. Z perspektywy przeprowadzonej analizy warianty powinny być wariantami racjonalnymi, a zatem możliwymi do realizacji również w aspekcie ekonomicznym. Za właściwe gospodarowanie środkami odpowiada GDDKiA.

W kontekście wartości odszkodowań i wyższych kosztów wariantu C, Wnioskodawca wyjaśnił, że Wariant A nie jest wariantem najtańszym, m.in. ze względu na planowaną budowę dwóch tuneli, których koszty znacznie przewyższyłyby koszt odszkodowań, jakie Inwestor będzie musiał przeznaczyć na wykup działek i budynków w wariantcie preferowanym C.

Odnosząc się do uciążliwości związanej z realizacją przedsięwzięcia wskazać należy, że wystąpiłyby one niezależnie od wybranego wariantu. Będą to uciążliwości dość typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć. Ponadto, przewidziane są działania mające na celu ich ograniczenie. W zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza na etapie eksploatacji drogi nie stwierdzono przekroczeń standardów. Podobnie dzięki zastosowaniu ekranów akustycznych nie powinno dojść do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Realizacja i funkcjonowanie takiego obiektu będzie istotną zmianą w otoczeniu oraz źródłem dyskomfortu, jednak okoliczności te są nierozdzielnie związane z rozwojem infrastrukturalnym.

W ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaopiniowane pozytywnie Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz zostało uzgodnione przez Dyrektora RZGW w Krakowie PGW WP. Organy te w swych stanowiskach określiły stosowne warunki, jakie ich zdaniem winny być uwzględnione w przypadku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Ponadto, przedsięwzięcie będzie przedmiotem ponownej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej w ramach postępowania w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Zgodnie z art. 67 UOŚ przedłożony w ramach tej oceny Raport, będzie zawierał informacje, o których mowa w art. 66 UOŚ, określone ze szczegółowością i dokładnością odpowiednio do posiadanych danych wynikających z projektu budowlanego i innych informacji uzyskanych po wydaniu niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Odnosząc się do zarzutów o nierzetelnym przeprowadzeniu konsultacji społecznych przez GDDKiA wskazać należy, że nie jest to przedmiotem niniejszego postępowania. Konsultacje społeczne poprzedzają procedurę uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz oceny oddziaływania, i nie stanowią jej elementu.

W kwestii nieuwzględnienia części zabudowy na mapach Wnioskodawca wyjaśniał:

„Ilość wyburzeń szacowana jest na podstawie danych pochodzących z zasobów geodezyjnych powiatów (Ewidencja Gruntów i Budynków (EGiB)) oraz Bazy Danych Obiektów Topograficznych (BDOTIOk). BDOTIOk to baza zawierająca elementy na potrzeby map topograficznych i nie ma charakteru danych katastralnych. Dane o budynkach pochodzą w niej z wielu źródeł o różnej aktualności i dokładności, dodatkowo dane są w niej zgeneralizowane (np. nie uwzględnia wolnostojących budynków niemieszkalnych poniżej 40 m² w bliskim sąsiedztwie innych zabudowań), a jednocześnie zawiera ona pojedyncze budynki nieuwjęte w EGiB (np. dla oczyszczalni ścieków w Gnojniku EgiB zawiera tylko jeden budynek, a BDOTIOk 3 budynki). Nie wszystkie budynki znajdują się na mapach w zasobie, ponieważ część budynków to samowole budowlane, które nie mogą być wprowadzone do ewidencji, a inne to budynki nowe, które nie zostały jeszcze wprowadzone do ewidencji. Bazując na ww. oficjalnych danych oraz wykonywanych wcześniej nalotach Wykonawca przedstawił w ROŚ znajdujące się w liniach zajętości Inwestycji budynki, które na etapie realizacji przedsięwzięcia najprawdopodobniej trzeba będzie wyburzyć - cały czas podkreślając, że w kolejnych etapach, przed przystąpieniem do jakichkolwiek prac, zostanie

wykonana terenowa inwentaryzacja budynków, a jej celem będzie określenie dokładnej liczby budynków koniecznych do wyburzenia. Ze względu na fakt, iż lokalne jednostki administracyjne cały czas wydają pozwolenia na budowy, dopiero na etapie terenowej inwentaryzacji przed realizacją inwestycji będzie możliwe ostateczne określenie Liczby budynków i obiektów koniecznych do wyburzenia.”

„Wykonawca przeprowadził analizę dodatkową istniejących realizowanych obiektów w oparciu o dane satelitarne aktualne na dzień 1 maja 2023 r. (...) Pozyskane zdjęcia satelitarne z dnia 1 maja 2023 zostały następnie wykorzystane do porównania stanu faktycznego z danymi o budynkach dostępnymi w zasobach geodezyjnych i kartograficznych (EgiB, BDOT 10k), a także identyfikacji obiektów budowlanych nieujętych w wyżej wymienionych zasobach. (...) Wykonana analiza wykazała jasno brak aktualizacji państwowych zasobów kartograficznych, brak odbioru istniejących budynków lub istnienie budynków o nieuregulowanym statusie prawnym (w tym samowoli budowlanych). (...) Wykorzystane mapy z dnia 1 maja 2023 r. pokazują rozbieżności względem oficjalnych danych, nie są to jednak mapy w rozdzielczości umożliwiającej precyzyjne odróżnienie budynków od wiat czy konstrukcji tymczasowych. Jedynym źródłem informacji o budynkach jest EGİB, jako oficjalna ewidencja jednostek administracyjnych - a wszelkie błędy w tym zestawieniu powinny być usuwane przez powiatowe jednostki geodezyjne i kartograficzne.”

Jak wskazuje analiza dokumentacji już w momencie składania wniosku o wydanie decyzji popełnione zostały błędy w zakresie m.in. identyfikacji stanu zabudowy istniejącej. Przedłożone uzupełnienia potwierdziły, że raport z załącznikami nie był przygotowany należycie. Oczywistym jest, że finalny zakres budynków koniecznych do wyburzenia będzie znany na etapie uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, jednak fakt ten nie uzasadniał traktowania zaistniałego niedoszacowania w przedłożonej dokumentacji jako kwestii mało istotnej. Błędne dane spowodowały konieczność weryfikacji i uzupełnienia dokumentacji w zakresie zabudowy będącej w kolizji z planowanym przedsięwzięciem, ale również w zakresie zabudowy, która winna zostać ochroniona za pomocą ekranów akustycznych.

Pewne bagatelizowanie tej kwestii przez wiele miesięcy i brak należytej staranności, w wykonaniu dokumentacji i korekt, spowodowało niewspółmierne do zakresu koniecznych wyjaśnień, przedłużenie toczącego się postępowania.

W kwestii wyburzenia oczyszczalni ścieków w Gnojniku Wnioskodawca wyjaśnił:

„nie jest planowane wyburzenie oczyszczalni ścieków w gminie Gnojnik-Wykonawca dokonał korekty drogi w tym miejscu, by uniknąć konieczności wyburzenia budynków oczyszczalni. W tym miejscu zajdzie konieczność jedynie przesunięcia linii wysokiego napięcia.”

W przypadku firmy PAGEN również dokonano korekty linii inwestycji, która umożliwi poprowadzenie trasy, bez konieczności wyburzenia nowych obiektów zakładu.

Odnosząc się do kwestii ujęć wód to zostały one zinwentaryzowane i informacje na ich temat zawarto w raporcie z aneksami. Ewentualnie występujące ujęcia wód, których nie zidentyfikowano winny zostać jeszcze raz rozpoznane na późniejszym etapie. Po realizacji inwestycji, tam gdzie będzie to możliwe ujęcia wód zostaną odtworzone, ewentualnie zapewnione będzie inne źródło zasilania.

Uwagi dotyczące sprzeciwu względem wariantu A, poparcie dla wariantu C.

Odp.: Uwaga została przeanalizowana. Decyzja została wydana zgodnie z wnioskiem dla wariantu C.

Uwagi dotyczące emisji hałasu, zanieczyszczeń do powietrza, zdrowia ludzi, komfortu życia, wpływu na wody. Wnioski (w liczbie kilkudziesięciu) o przekazanie szczegółowych informacji na temat oddziaływania na konkretnych nieruchomościach, w szczególności w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza, emisji hałasu, emisji drgań, zanieczyszczenia gleb i wód, wraz z przedstawieniem wyników pomiarów przed budową i po realizacji.

Odp.: Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją gazów i pyłów do powietrza. W celu dokonania oceny tej emisji autorzy raportu wykonali stosowne obliczenia rozkładu stężeń zanieczyszczeń atmosferycznych, które przeprowadzili z wykorzystaniem obowiązującej, referencyjnej metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, opisanej w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. poz. 87), przy użyciu programu OperatFB. W obliczeniach uwzględnione zostało tło. Wyniki analiz wraz ze szczegółowym opisem prowadzenia obliczeń zostały zawarte w raporcie. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że przedsięwzięcie nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza.

Odnosząc się do kwestii oddziaływania akustycznego jak wykazała przeprowadzona w raporcie i jego uzupełnieniach analiza, po oddaniu drogi do eksploatacji, dochowane zostaną standardy po zastosowaniu ekranów, które zostały zaplanowane w miejscach, gdzie wynikało to z konieczności dochowania poziomów dopuszczalnych. Organ uznał za niezbędne przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w zakresie m.in. oddziaływania akustycznego. Zgodnie z art. 67 UWOŚ przedłożony w ramach tej oceny Raport, będzie zawierał informacje, o których mowa w art. 66 UWOŚ, określone ze szczegółowością i dokładnością odpowiednio do posiadanych danych wynikających z projektu budowlanego i innych informacji uzyskanych po wydaniu niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dodatkowo na etapie przygotowania projektu występuje prawdopodobieństwo etapowania inwestycji (podziału na mniejsze odcinki). Weryfikacja danych dla mniejszych odcinków pozwoli na dokładniejsze analizy i doprecyzowanie wymogów środowiskowych. Stwierdzono również obowiązek weryfikacji założeń na obecnym etapie przygotowania przedsięwzięcia z rzeczywistym oddziaływaniem po zrealizowaniu inwestycji, poprzez wykonanie analizy porealizacyjnej.

W zakresie emisji drgań w sentencji decyzji wskazano warunki mające na celu zapobieganie i ograniczanie uciążliwości, jak również stwierdzono konieczność uszczegółowienia analizy w tym zakresie na etapie ponownej oceny.

W ramach przedsięwzięcia przewidywane są prace w ciekach. Odcinki cieków oraz ogólny zarys zakresu prac został wskazany w uzupełnieniach do raportu. Stopień szczegółowości informacji dał możliwość identyfikacji i oceny potencjalnych zagrożeń dla środowiska, a także ustalenia warunków, działań, rozwiązań minimalizujących negatywne skutki oddziaływania na środowisko. Bardziej szczegółowe informacje dotyczące zakresu prac będą znane na późniejszym etapie procesu i winny być przedmiotem ponownej oceny, tak żeby doprecyzować warunki prac w celu ochrony wód oraz ochrony gatunków i siedlisk poszczególnych biotopów. Dla części cieków RDOŚ wskazał również konieczność dostosowania rozwiązań konstrukcyjnych w sposób możliwie w największym stopniu ograniczających lub eliminujących zakres prac.

Stosowną ocenę wpływu na wody powierzchniowe i podziemne zawarto w raporcie z uzupełnieniami jak również w niniejszej decyzji. W zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego wprowadzony został szereg warunków, działań, niezbędnych celem zapobiegania

lub ograniczania oddziaływań. Ponadto, w ramach ponownej oceny przygotowany zostanie zakres niezbędnego monitoringu wód, przeanalizowany zostanie ponownie zakres niezbędnych prac w ciekach, wskazując również miejsca gdzie oczekiwane jest przyjęcie takich rozwiązań konstrukcyjnych, aby ograniczyć prace zapewniając maksymalnie naturalny przebieg wód.

W zakresie wpływu na powierzchnię ziemi i gleby również dokonano stosowanej oceny oraz wprowadzono obowiązek podejmowania działań minimalizujących.

Wskazuje się również, że dane na temat prognozowanych oddziaływań znajdują się w raporcie wraz z uzupełnieniami. W ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaopiniowane pozytywnie przez Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz uzgodnione przez Dyrektora RZGW w Krakowie PGW WP. Organy te w swych stanowiskach określiły stosowne warunki, jakie ich zdaniem winny być uwzględnione w przypadku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Dokumentacja była udostępniona w ramach udziału społecznego w siedzibie urzędu jak również na stronie BIP. Odnosząc się zaś do wyników pomiarów lub badań po realizacji przedsięwzięcia to wskazać należy, że na tym etapie jest to niemożliwe. Pełny zakres danych na temat oddziaływania przedsięwzięcia na etapie funkcjonowania będzie znany po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej lub monitoringu.

Wnioski o udzielenie informacji, czy Inwestor przewiduje wykonanie cichych nawierzchni, czy przewiduje wykonanie ekranów akustycznych, czy RDOŚ wskaże konieczność wykonania analizy porealizacyjnej, odnoszących się do konkretnych nieruchomości wraz z uwagami/wnioskami o zaprojektowanie dodatkowych ekranów, uwagi dotyczące uwzględnionego natężenia ruchu z dróg powiatowych.

Odp.: Jak wynika z załączonych do raportu rysunków obrazujących potoki ruchu w zakładanych horyzontach czasowych dla planowanej drogi krajowej, w analizie ruchu uwzględniono ruch pojazdów m.in. na drogach powiatowych krzyżujących się z nową trasą, w tym również na drodze nr 1439K (o której mowa w uwadze), wraz z prognozowanym wzrostem jego wielkości w roku 2037. Ponadto, poza wielkością emisji hałasu drogowego z drogi głównej analiza akustyczna obejmowała również drogi przyległe, na których mogą wystąpić przekroczenia wartości dopuszczalnych w wyniku eksploatacji przedsięwzięcia. W ramach przedsięwzięcia zaproponowano realizację ekranów akustycznych. Nie przewiduje się realizacji cichych nawierzchni. Przeprowadzone obliczenia wykazały dochowanie standardów po zastosowaniu ekranów, które zostały zaplanowane w miejscach, gdzie wynikało to z konieczności dochowania poziomów dopuszczalnych. Jak wskazano powyżej, kwestia oddziaływania akustycznego będzie przedmiotem analizy na etapie ponownej oceny, jak również analizy porealizacyjnej.

Uwaga dotyczące wadliwości przedłożonego raportu w aspekcie analizy wielokryterialnej i wariantowania, przebiegu wariantów drogi w jednym śladzie (dolina potoku Granicznik), wraz z wnioskiem o zmianę wariantu w analizowanym odcinku.

Odp.: Wnioskodawca w raporcie zaproponował 3 warianty drogi, w ramach których na kilkukilometrowym odcinku wszystkie warianty przebiegały w jednym śladzie.

Z dokumentacji wynikało, że na etapie STEŚ poza wariantami przedstawionymi w raporcie analizowano także wariant B i D. Na analizowanym odcinku wariant B stanowił alternatywę dla poprowadzenia drogi w innych wariantach. Wariant ten jednak nie został przedstawiony

w raporcie (odrzucono go na etapie STEŚ). Wnioskodawca wyjaśniając kwestię bezalternatywnego przebiegu drogi w rejonie doliny potoku Granicznik wskazywał, że wspólne prowadzenie trasy na odcinku od miejscowości Równia do Łososiny Dolnej wynika z uwzględnienia ankiet z gminy Iwkowa, gdzie mieszkańcy zdecydowanie odrzucili wariant B, opowiadając się za wariantem A. Wariant B na terenie gminy Iwkowa był najgorzej oceniony pod kątem społecznym (wariant B miał na znacznym odcinku kolidować z zabudową mieszkaniową, nową oczyszczalnią ścieków i boiskami sportowymi) i z braku innych możliwych technicznie połączeń z analizowanymi przebiegami wariantów z etapu studium korytarzowego oraz zróżnicowaną topografią okolicznego terenu.

Z uwagi na składane w toku postępowania uwagi/wnioski/petycje oraz mało rozbudowane uzasadnienie w tej materii, kwestia ta była również przedmiotem postępowania wyjaśniającego. Wnioskodawca wyjaśnił, że wariant B w części przebiegu pokrywał się z wariantem C. Na odcinku 17+000 – 25+000 przebiegał przez gminę Iwkowa, co spotkało się z ogromnym protestem społecznym. Na odcinku końcowym przy wlocie do Nowego Sącza, przebieg po prawym brzegu Dunajca stwarzał nieakceptowalne ryzyko naruszenia urządzeń wodnych, wejścia na tereny zamknięte PKP oraz naruszenia stanowisk archeologicznych. Wariant ten wskazywał również na najbardziej niekorzystny bilans wyburzeń - 461 budynków (250 budynków mieszkalnych, 195 gospodarczych, 9 usługowych i 7 zabytkowych) i uzyskał najmniej korzystne wskaźniki ekonomiczne. Sumarycznie jak wskazywał Wnioskodawca został najgorzej oceniony w analizie wielokryterialnej (etap STEŚ). Ponadto, argumentując swoje stanowisko wyjaśnił, że : *„nie kwestionuje potrzeby i wymogu przedstawienia wariantów inwestycji. Jednak uznaje również, że każda inwestycja ma swoją charakterystykę, w tym inwestycje liniowe, które mogą się krzyżować lub w części przebiegać po tym samym śladzie. Takie postępowanie nie może być pochytywane jako błędne, a wpływ na takie wytyczenie tras wariantów może mieć wiele czynników. Na możliwość taką wskazuje chociażby wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego (NSA) z dnia 14 września 2021 roku (sygn. akt III OSK 528/21); „Naczelny Sąd Administracyjny podzielił natomiast stanowisko Sądu I instancji, że w przypadku przedsięwzięć liniowych zróżnicowanie wariantów pod względem wpływu na środowisko rozpatruje się w kontekście całokształtu przedsięwzięcia, a nie jego wybranych fragmentów. Wariantowanie tego rodzaju przedsięwzięcia nie oznacza jedynie zaproponowania trzech, całkowicie odmiennych przebiegów danej trasy. Ponadto to inwestor, a nie pozostałe strony postępowania, określa przebieg trasy planowanego przedsięwzięcia. Skarżący w skardze kasacyjnej przedstawiają inne możliwości przebiegu planowanej drogi, ale nie można wymagać od inwestora, żeby uwzględnił je w ramach wariantowania przedsięwzięcia, skoro w żadnym przypadku nie planuje takiego przebiegu trasy.”* (...) Poza tym można wskazać inne wyroki dzielące ten punkt widzenia. W wyroku WSA z dnia 15 września 2021 roku (sygn. akt IV SA/Wa 395/21): *„Słuszne jest twierdzenie organu, że analizując rzeczywisty wpływ planowanej inwestycji na środowisko, nie można odnosić się wyłącznie do fragmentu zamierzenia budowlanego, ale do jego całości, z uwzględnieniem wszystkich kryteriów poddawanych ocenie, a nie tylko do wybranych odcinków. Powyższe oznacza, iż w przypadku przedsięwzięć liniowych zróżnicowanie wariantów lokalizacyjnych pod względem wpływu na środowisko rozpatruje się w kontekście całokształtu inwestycji, a nie jego wybranych fragmentów. Wariantowanie tego rodzaju przedsięwzięcia nie oznacza jedynie zaproponowania trzech, całkowicie odmiennych przebiegów danej trasy. Ponadto to inwestor, a nie pozostałe strony postępowania, określa przebieg trasy planowanego przedsięwzięcia. Dopuszczalne są zatem*

sytuacje, w których proponowane przez inwestora warianty realizacji inwestycji posiadają częściowo jednakowy przebieg."

Co do zasady organ przychylił się do poglądu, że w przypadku inwestycji liniowych wariantowanie nie musi polegać na przedstawieniu całkowicie odmiennych przebiegów drogi na całej ich długości. Stąd nie sposób się zgodzić z zarzutem, że taki przebieg wariantów dyskwalifikuje raport, oraz że wariantowanie musi opierać się na trzech całkowicie odmiennych wariantach (tak samo jak przedstawienie całkowicie odmiennych przebiegów nie gwarantuje optymalnego przebiegu jak i przedstawienie drogi w pewnych fragmentach w jednym przebiegu nie musi wykluczać racjonalności przyjętego rozwiązania). Przyjęty sposób wariantowania powinien zapewniać odpowiednią siatkę porównawczą w zakresie oddziaływania, a także uwzględniać specyfikę rodzaju przedsięwzięcia oraz występujących środowiskowych uwarunkowań. Wskazać także należy, że przepisy prawa nie precyzują sposobu wariantowania. Nie znaczy to też jednak automatycznej akceptacji dla odcinkowo bezalternatywnych lokalizacji przedsięwzięcia. Kwestia ta podlega indywidualnej ocenie i w zależności od istotności i stopnia wrażliwości środowiskowych uwarunkowań, proporcji części bezalternatywnych do skali przedsięwzięcia, oraz możliwości znalezienia innych racjonalnych alternatyw, koniecznym może stać się przedstawienie innego wariantu lub podwariantu. Organ w tej kwestii akceptuje częściowo pogląd wyrażony w przytoczonych przez Wnioskodawcę wyrokach, jednak podziela w części zarzuty pod ich adresem, w taki sposób, że nie można też w nich zawartych traktować jako przyzwolenie do bezrefleksyjnego i niepodlegającego kontroli wytyczania wariantów, w relewantnych z punktu widzenia sprawy miejscach jako bezalternatywnych.

Ostatecznie Wnioskodawca posiłkując się własną oceną z wcześniejszych etapów przygotowywania inwestycji oraz poglądami orzecznictwa, odmówił przedstawienia oraz poddania ocenie na analizowanym odcinku wariantu B lub innego, nie widząc uzasadnienia dla takiego rozwiązania. Przedstawił w tym zakresie wyjaśnienia.

Nieprzedstawienie na tym odcinku innego wariantu pozbawiło możliwości poddania go ocenie zarówno przez wyspecjalizowane organy jak i społeczeństwo.

Należy jednak uwzględnić fakt, że analizowany wariant B na tym odcinku mógł ingerować w zabudowę mieszkaniową bardziej niż inne warianty. Z kolei na innym odcinku przebiegał podobnie do wariantu C, a zatem bilansowo mocno ingerował w zabudowę.

Złożone uwagi odnoszące się do lokalizacji drogi w dolinie potoku Granicznik odnoszą się do wpływu inwestycji na walory przyrodnicze i krajobrazowe, a przede wszystkim do takich aspektów jak: wycinka drzew, krajobraz, korytarze ekologiczne i regulacja koryta potoku. Dolina potoku Granicznik jest miejscem malowniczym, o walorach geologicznych, przyrodniczych i krajobrazowych, które jednak zostały już naruszone poprzez istniejące drogi oraz rozproszoną zabudowę, co niewątpliwie również obniża potencjał ekologiczny tego miejsca. Mając na uwadze wskazane przez społeczeństwo uwagi w niniejszej decyzji zawarto szereg warunków mających na celu ochronę walorów tego miejsca oraz maksymalne ograniczenie negatywnych skutków realizacji przedmiotowej inwestycji. Ważnymi warunkami realizacji inwestycji jest to, by wycinkę drzew ograniczyć do niezbędnego minimum oraz wprowadzić nasadzenia kompensujące w ilości nie niższej niż 1:1. Wzdłuż pasa drogowego, w tym w rejonie zabudowy mieszkaniowej, powinny zostać wyznaczone miejsca/odcinki, na których wprowadzona zostanie zieleń wysoka, która zapewni między innymi osłonę krajobrazową. Wskazano również by obiekty budowlane mostowe pełniące funkcję przejść dla zwierząt oraz ekrany akustyczne spełniały zasadę możliwie najlepszego

wkomponowania w otaczający krajobraz poprzez wykorzystany materiał, zastosowaną kolorystykę, wprowadzenie nasadzeń, przemyślane oświetlenie, co zapewni minimalizację efektu "obcego elementu" w strukturze krajobrazu. Dodatkowo do umacniania skarp oporowych, stromych nasypów oraz skarp wykopów, którymi prowadzona będzie droga, należy w możliwie najszerszym zakresie wykorzystywać rozwiązania przyjazne krajobrazowo (np.: humusowanie, zadarnianie i zakrzewianie, konstrukcje ażurowe, kamienne ściany oporowe itp.). Co istotne w sentencji niniejszej decyzji wskazano by w km drogi 21+150 – 21+350; 21+500 – 22+000; 22+250 – 22+700 koryto cieku Granicznik pozostawić w jego naturalnym biegu. Celem tego zapisu jest minimalizacja zagrożeń wynikających z regulacji koryt rzecznych. Wiadomym jest, że prace hydrotechniczne, które zmieniają geometrię koryta, są niekorzystne dla środowiska, gdyż zmieniają strukturę podłoża, likwidują naturalne formy erozyjne i odsypiskowe, modyfikują przepływ wody w korycie, zmieniają stan brzegów i uniemożliwiają naturalny przebieg procesów formujących morfologię koryta. Należy więc dążyć do jak najmniejszej ingerencji w przebieg naturalnych koryt cieków. Dolina Granicznika przebiega przez korytarz ekologiczny Pogórze Rożnowskie oraz połączony z nim korytarz Beskid Wyspowy- Dolina Dunajca. Na odcinku wynoszącym ok. 2,0 km, planowana droga będzie przebiegać doliną lub w jej sąsiedztwie. Na tym odcinku dolina (i droga) przebiegają mniej więcej równolegle do zachowania ciągłości między korytarzami ekologicznymi, a więc w sposób możliwie optymalny, minimalizujący potencjalny wpływ. Jest to również odcinek biegnący jedynie korytarzem Pogórze Rożnowskie, którego szerokość wynosi około 5 – 6 km w tym rejonie. Ponadto, w każdym miejscu przecięcia doliny Granicznika drogą krajową przewidywana jest realizacja przejść dla zwierząt. Będą to cztery przejścia dolne dla zwierząt dużych, o szerokościach światła pod mostami większych niż 100 m. W miejscach niezbędnych, tj. przecinania drogami bocznymi koryta cieku, przewidziano także dodatkowe przejścia dolne dla zwierząt małych oraz średnich. W związku z powyższym nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu realizacji inwestycji na ciągłość korytarzy ekologicznych w tym rejonie.

Uwagi dotyczące wpływu na komponenty środowiska przyrodniczego, siedliska, gatunki, itd.

Odp.: W celu zbadania ewentualnych oddziaływań przedsięwzięcia, przeprowadzana została ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym przyrodnicze. Raport wraz z uzupełnieniami zawiera szczegółowe informacje i analizy w tym zakresie. Organ w toku postępowania dokonał weryfikacji raportu i oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko, w tym przyrodnicze. Po przeprowadzeniu której dla danej inwestycji określono szereg warunków i obowiązków na etapie realizacji i eksploatacji, mających na celu minimalizację uciążliwości.

Wspomniane w uwagach gatunki zwierząt, takie jak sarny, bażanty czy zające, są gatunkami powszechnie występującymi w całym kraju oraz w obrębie planowanej inwestycji i ich występowanie zostało uwzględnione podczas planowania rozmieszczenia przejść dla zwierząt. Pojawienie się wilków jest naturalną konsekwencją rozrostu ich populacji, przy czym areał tego gatunku jest na tyle duży, by objąć swoim zasięgiem większą część powiatów brzeskiego i nowosądeckiego - tym bardziej obszar wszystkich analizowanych wariantów. Zaplanowane przejścia dla zwierząt dużych parametrami odpowiadają także wymaganiom stawianym przejściom dla wilków, gdyż są projektowane z uwzględnieniem gatunków większych, takich jak łos czy jeleni.

Uwaga dotycząca obowiązku stosowania technologii ograniczających wykorzystanie zasobów środowiska w szczególności, wód, surowców skalnych.

Odp.: W decyzji uwzględniono obowiązek oszczędnego gospodarowania wodą z poszanowaniem wszystkich komponentów środowiska.

Uwaga dotycząca różnic w zakresie lokalizacji ekranów akustycznych na odcinku wspólnym wariantów A i C, gdzie ich przebieg jest identyczny, tak jak i parametry projektowanej drogi.

Odp.: Wyjaśnić należy, że całkowicie inny przebieg trasy powyżej i poniżej tego odcinka, z różnymi potokami ruchu, węzłami drogowymi, powoduje, że prognozowane natężenie ruchu pojazdów nie będzie takie samo. Zgodnie z przedłożonymi przez autorów raportu materiałami, na wskazanym odcinku w wariantcie A w roku 2037 prognozuje się ruch rzędu 20500 poj./dobę, gdzie dla wariantu C w tym samym horyzoncie czasowym – 13900 poj./dobę. Biorąc powyższe pod uwagę, tak wysoka różnica wielkości natężenia ruchu przyjętego do obliczeń akustycznych dla poszczególnych wariantów, skutkowały również różnicami w zasięgu prognozowanego oddziaływania akustycznego, a także w przewidzianych rozwiązaniach minimalizujących. Z przedłożonych materiałów wynika, iż na obecnym etapie w wariantcie C nie ma konieczności realizacji ekranu akustycznego w km ok. 21+300 – 21+650, natomiast w wariantcie A, z uwagi na większy zasięg oddziaływania i możliwe przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkaniowej przewidziano konieczność budowy ekranu wA_e17 o wysokości 3 m.

Uwagi dotyczące przejścia drogi przez miejscowość Tęgorz, w tym informacje o gatunkach zwierząt i roślin występujących w tym rejonie, w tym podlegających ochronie

Odp.: Uwaga została przeanalizowana. Przedłożony w ramach postępowania raport zawiera inwentaryzację przyrodniczą, a także analizę i ocenę wpływu przedsięwzięcia na środowisko. Z inwentaryzacji tej nie wynika jednoznaczna podstawa do kwestionowania możliwości lokalizacji przedsięwzięcia na omawianym terenie. Całość raportu wraz z inwentaryzacją przyrodniczą była przedmiotem analizy Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie.

Uwagi dotyczące wyburzeń budynków, wywłaszczeń gruntów.

Odp.: Kwestia wyburzeń budynków została uwzględniona w raporcie z uzupełnieniami oraz w prowadzonych analizach. Kwestie spadku wartości działek pod względem materialnym, wywłaszczeń, odszkodowań, wykraczają poza zakres właściwości rzeczowej tutejszego organu. Analiza ekonomicznych konsekwencji przedsięwzięcia dotyczących wartości nieruchomości nie jest (zgodnie z przepisami UUOŚ) przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Kwestie te będą rozpatrzone na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, przez właściwe podmioty.

Uwagi, sprzeciwy dotyczące realizacji przedsięwzięcia przez konkretne nieruchomości.

Odp.: Zgodnie z art. 73 ust. 1 UUOŚ postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, który określa jego zakres. Zgodnie z art. 71 ust. 1 UUOŚ określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, którego kształt (co dotyczy w szczególności lokalizacji przedsięwzięcia) przedstawia Wnioskodawca.

Protesty dotyczące realizacji inwestycji w obrębie Nowego Sącza, uwagi krytyczne w zakresie konsultacji, braku zawiadomienia o toczącym się postępowaniu, wnioski o wyłączenie pewnych nieruchomości z zakresu wniosku - złożone poza okresami wskazanymi zgodnie z art. 33 UWOŚ, w trakcie 10 kpa.

Zgodnie z art. 73 ust. 1 UWOŚ postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, który określa jego zakres. Organ prowadzący postępowanie nie może dowolnie ingerować w zakres wniosku, wyłączając poszczególne nieruchomości.

Odnosząc się do uwag na temat konsultacji, wskazuję, że nie są przedmiotem niniejszego postępowania. Konsultacje społeczne poprzedzają procedurę uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz oceny oddziaływania, i nie stanowią jej elementu, a Regionalny Dyrektor nie bierze w nich udziału.

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UWOŚ, miał zastosowanie art. 49 k.p.a., w myśl którego zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej. Pismem z dnia 31.12.2021 r. znak: OO.421.2.4.2021.TŚ/EB zawiadomiono strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania zgodnie z dyspozycją art. 49 k.p.a. i 74 ust. 3 UWOŚ. Ponadto poinformowano, iż zgodnie z art. 10 § 1 i 73 § 1 k.p.a., o możliwości zapoznawania się z aktami sprawy oraz o możliwości wypowiedzania się w przedmiotowej sprawie, oraz że o kolejnych etapach postępowania, zgodnie z art. 49 § 1 k.p.a., strony powiadamiane będą poprzez udostępnienie pism w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie. Na kolejnych etapach postępowania Regionalny Dyrektor zawiadamiał strony o toczącym się postępowaniu i podejmowanych czynnościach. Nadto dwukrotnie zgodnie z art. 33 i 79 UWOŚ zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, zaś pismem z dnia 17.10.2024 r. zawiadomiono wszystkie strony przedmiotowego postępowania o zebranych w sprawie materiale dowodowym oraz o możliwości odniesienia się do niego przed wydaniem decyzji zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a..

Postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oprócz złożonej procedury, szczególnie w przypadku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, charakteryzują się bardzo szerokim spektrum analizy merytorycznej, wpływu planowanego przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska. Niejednokrotnie to charakter inwestycji, szczególnie całkiem nowej, jej lokalizacja oraz uwarunkowania terenu decydują o złożoności i skomplikowaniu sprawy, a zatem również o długości postępowania, czy trudności w podjęciu właściwego rozstrzygnięcia. Należy przy tym pamiętać, że zgodnie z art. 71 ust. 1 UWOŚ decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. Jak stanowi art. 62 ust. 1 UWOŚ w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określa się, analizuje oraz ocenia: bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na: środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, krajobraz, w tym krajobraz kulturowy, wzajemne oddziaływanie między ww. elementami, dostępność do złóż kopalin; ryzyko wystąpienia

poważnych awarii oraz katastrof naturalnych i budowlanych; możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko; wymagany zakres monitoringu. Głównym zadaniem organu prowadzącego takie postępowanie jest właściwa i kompleksowa ocena oddziaływań przedsięwzięcia, wprowadzenie istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji, a gdy istnieje taka potrzeba to również obowiązek wykonania szeregu działań mających na celu unikanie, zapobieganie, ograniczanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Dla przedsięwzięć bardzo ingerujących w środowisko - wykonania kompensacji przyrodniczej, monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia, czy wykonania analizy porealizacyjnej. Organ w toku postępowania podejmował wiele czynności, mających na celu odpowiednie rozpoznanie sprawy w jej niezbędnym zakresie.

Organ dokonując swej oceny odniósł się do konkretnych ustaleń. Ustalenia organu realizują zasady i normy wynikające z art. 7 i art. 77 § 1 k.p.a.. Dokonana ocena zebranego materiału dowodowego nie nosi cech dowolności, wyprowadzone przez tutejszy organ wnioski są logiczne i uzasadnione, odpowiadające treści art. 80 k.p.a., natomiast sama decyzja odpowiada warunkom określonym w art. 107 k.p.a.

W ocenie organu zebrany materiał pozwolił na określenie środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W myśl art. 82 UUUO w niniejszej decyzji po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określono:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,
- 2) warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania),
- 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 UUUO organ stwierdził konieczność przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia oraz wskazując inne organy, którym także należy ją przedstawić.

Nałożono obowiązek podejmowania działań obejmujących unikanie, zapobieganie, ograniczanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez realizację warunków i działań wskazanych w pkt II i III sentencji decyzji.

Nałożono obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko skuteczności i wykorzystania przejść dla zwierząt; śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji drogowych; adaptacji/zasiedlenia nowych obiektów przez ptaki i nietopetrze (szczególnie nowy obiekt mostowy w Kurowie); efektywności i adaptacji gatunków chronionych na siedliskach zastępczych; efektu nasadzeń drzew i krzewów; wód podziemnych, których zakres będzie dookreślony na etapie ponownej oceny. Ponadto w niniejszej decyzji wskazano na konieczność monitoringu: jakości oczyszczonych wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do wód lub urządzeń wodnych, przeprowadzonych w zbiornikach retencyjnych oraz przed miejscem wprowadzania tych wód do wód lub urządzeń wodnych określając przy tym określając jego zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia informacji o jego wynikach; przyrodniczego etapu budowy, który powinien obejmować m.in. herpetofaunę i florę. Obowiązek ten wynika z doświadczenia tutejszej dyrekcji. Zaobserwowano bowiem nieprawidłowości w prowadzeniu monitoringu lub ich małą skuteczność. Główną tego przyczyną było zbyt późne poinformowanie odpowiednich organów o zaistniałej sytuacji, nie uwzględnianie przez wykonawców/inwestora zaleceń zespołu monitorującego oraz zbyt późne podjęcie działań naprawczych.

Stwierdzono konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie: nasadzeń za wycięte drzewa i krzewy; obejmujące przeniesienie gatunków roślin podlegających ochronie, a planowanych do zniszczenia; odtworzenia siedliska 9170 grądu subkontynentalnego; zabezpieczenia, przeniesienia stwierdzonych osobników i larw pachnicy dębowej na drzewa z próchnowiskami; zabezpieczenia i przeniesienia do pobliskich obszarów leśnych martwego drewna powstałego z prowadzonej wycinki.

W niniejszej decyzji stwierdzono także konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, gdyż posiadane na etapie wydawania niniejszej decyzji dane na temat przedsięwzięcia nie są wyczerpujące i nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko lub wymagają uszczegółowienia co w szczególności dotyczy: emisji hałasu, prac regulacyjnych w ciekach, emisji drgań, wpływu na obszary zagrożone ruchami masowymi lub gdzie one występują, zagospodarowania mas ziemnych, wycinki drzew i krzewów, inwentaryzacji gatunków ryb, ujęć wód, sposobu prowadzenia realizacji obiektów inżynierskich w kontekście środowiska gruntowo-wodnego, systemu odwodnienia drogowego, wpływu na poszczególne siedliska i gatunki, parametrów przedsięwzięcia, prac związanych z przebudową wału przeciwpowodziowego, opracowania zakresu monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia we wskazanych aspektach. Zajmując stanowisko w przedmiocie konieczności przeprowadzenia ponownej oceny przedsięwzięcia na środowisko wzięto również pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, obszar jego oddziaływania, jego powiązania z innymi przedsięwzięciami oraz możliwość jego oddziaływania na wszystkie formy ochrony przyrody. Uwzględniono, zatem wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 82 ust. 2 UOŚ stwierdzając równocześnie, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie wymagało przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska.

Nie określono wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej, a co za tym idzie nie przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono również konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z art. 62 ust. 1 UOŚ w trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko zostały zbadane również poniższe zagadnienia:

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na:
 - a) środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi,
 - b) dobra materialne,
 - c) zabytki,
 - d) krajobraz, w tym krajobraz kulturowy,
 - e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa wyżej,
 - f) dostępność do złóż kopalin;
- ryzyko wystąpienia poważnych awarii oraz katastrof naturalnych i budowlanych;

- możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- wymagany zakres monitoringu.

W decyzji określono warunki w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania) przedsięwzięcia oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 UWOŚ, w szczególności w zakresie: zabezpieczenia powietrza atmosferycznego, zabezpieczenia przed hałasem (ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska); zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego (ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne), ochrony przed odpadami (ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach); ochrony środowiska przyrodniczego (ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz ustawa Prawo ochrony środowiska).

Warunki/wymagania/działania zawarte w niniejszej decyzji są sformułowane na podstawie danych zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego uzupełnieniach, który został w toku postępowania wnikliwie zweryfikowany, a także w oparciu o doświadczenie oraz stan aktualnej wiedzy. Treść decyzji uwzględnia stanowisko Dyrektora RZGW w Krakowie oraz Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniami wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

Zgodnie z art. 82 ust. 3 UWOŚ charakterystyka przedsięwzięcia została zawarta w załączniku do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 136) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 k.p.a.)

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania, składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 k.p.a. oraz art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 26 stycznia 2023 r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. poz. 803)).

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 (art. 127a § 2 k.p.a.). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 k.p.a.).

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej na mocy art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.

**Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Krakowie**

mgr Rafał Rostecki
/podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, działający przez pełnomocnika (...), JACOBS, ul. Złota 59, 00-120 Warszawa,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 k.p.a.,
3. OO.TŚ/EB a/a.

Do wiadomości:

1. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie,
3. Organ ochrony środowiska.

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.421.2.4.2021.TŚ/EB
z dnia: 20.12.2024

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegające na: „**Budowie i przebudowie DK75 klasy GP na odcinku Brzesko - Nowy Sącz, odcinek II od Brzeska na włączeniu do DK75 do Nowego Sącza**” w wariantcie C obejmuje budowę i przebudowę drogi krajowej nr 75, Klasy GP. Na potrzeby realizacji zadania inwestycyjnego przewidywana jest również przebudowa/rozbudowa systemu dróg, realizacja obiektów mostowych, przebudowa linii elektroenergetycznych napowietrznych, przebudowa gazociągów, regulacja wód, przebudowa odcinka wału przeciwpowodziowego, oraz wylesienia.

Projektowana droga będzie miała przekrój dwujezdniowy dwupasowy na całym projektowanym odcinku.

W ramach realizacji inwestycji, oprócz drogi głównej, przewidziano również m.in.:

- realizację dróg dojazdowych – drogi gminne klasy technicznej D,
- połączenie inwestycji z istniejącą siecią drogową przez budowę skrzyżowań i węzłów drogowych,
- budowę obiektów inżynierskich: wiaduktów, mostów, przepustów, tuneli i estakad,
- budowę systemu odwodnienia drogi w postaci m.in. rowów, odwodnień liniowych, kanalizacji deszczowej, zbiorników retencyjnych,
- przebudowę infrastruktury technicznej,
- regulację wód,
- przebudowę wału przeciwpowodziowego,
- realizację urządzeń ochrony środowiska: przejścia dla zwierząt, płotki naprowadzające dla zwierząt, ekrany akustyczne, ekrany przeciwoślńieniowe, urządzenia do podczyszczania wód opadowych.

Łączna długość dodatkowych dróg wyniesie ok. 36,5 km.

Projektowana DK75 na przeważającej długości przebiega niezależnie od istniejącej DK75. Odcinkowo przewidziane jest wykorzystanie istniejącej drogi.

W ramach zadania przewidziano przebudowę/rozbudowę odcinków dróg. Zakłada się, że drogi poddane przebudowie powinny być odtworzone w parametrach nie niższych niż w stanie istniejącym.

W ramach zadania przewidziano realizację wielu obiektów inżynierskich.

W ciągu trasy głównej DK 75 przewiduje się budowę następujących obiektów inżynierskich:

- estakady,
- mosty,
- wiadukty (WD) w ciągu DK75,
- wiadukty (WG) nad DK75,
- wiadukty (PZ) ekologiczne nad DK75,
- przepusty (o $\varnothing \geq 1,2\text{m}$),
- konstrukcje oporowe - w tym: konstrukcje zabezpieczające nasypy (KOn), konstrukcje zabezpieczające wykopu (KOW).

Dla dróg lokalnych i dodatkowych dróg obsługujących przyległy teren, które biegną obok DK 75 przewiduje się budowę mostów, przepustów (o $\varnothing \geq 1,2\text{m}$).

Część z projektowanych obiektów inżynierskich będzie pełniła funkcje ekologiczne, przejść dla zwierząt.

Na całym odcinku przebiegu drogi przewidziano budowę systemu odwodnienia drogowego.

W ramach zadania zaplanowano realizację urządzeń ochrony środowiska, takie jak m.in.:

- płotki naprowadzające dla zwierząt,
- ekrany akustyczne,
- przeciwoślśnieniowe (przewiduje się je na przejściach dla zwierząt prowadzonych nad trasą główną),
- przejścia dla zwierząt górą (duże),
- przejścia dla zwierząt dołem (małe średnie, duże, dla płazów),
- urządzenia do podczyszczania wód opadowych, np. osadniki i separatory zlokalizowane przed odpływami do odbiornika.

W projekcie przewidziano również zastosowanie następujących elementów infrastruktury technicznej: bariery energochłonne, osłony przeciwoślśnieniowe, osłony przeciwwietrzne, ogrodzenia.

Wystąpi również konieczność uwzględnienia w pasie drogowym infrastruktury technicznej: linie elektroenergetyczne wysokiego, średniego i niskiego napięcia, linie telekomunikacyjne, przewody kanalizacji sanitarnej, sieć gazowa i wodociągowa, urządzenia melioracji wodnych, ciągi transportowe, kanały technologiczne. Konieczna będzie przebudowa niektórych odcinków infrastruktury, z którą inwestycja będzie kolidować.

Kilometraże, w których planowana droga przecina linie energetyczne wysokich napięć: Linia 400 kV - 8+000; 110 kV - 27+010, 44+850. Kilometraże, w których planowana droga przecina gazociągi wysokiego ciśnienia: gwA508 - 0+084; gwA500- 4+100; gw100- 7+000; gw80* - 13+400 – 13+740 (droga nie przecina gazociągu, ale jego fragment, określony w tabeli orientacyjnym kilometrażem, znajduje się w obrębie linii rozgraniczających inwestycji).

Parametry drogi będą następujące:

- Kategoria drogi: krajowa (droga krajowa 75),
- Klasa techniczna: GP,
- Kategoria ruchu KR5/KR6,
- Przekrój poprzeczny 2x2,
- Prędkość projektowana 80 km/h (70 km/h, 60 km/h),
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś,
- Szerokość pasa ruchu: 3,5 m.

Klasy dróg projektowanych:

Droga główna – klasa GP

Drogi wojewódzkie – klasa G

Drogi powiatowe i gminne – klasy: Z, L, D

Dodatkowe jezdnie – klasa D

Zakładane kategorie ruchu:

Droga główna – KR5/KR6

Drogi wojewódzkie – KR4

Drogi powiatowe i gminne – KR3/KR2/KR1

Prędkości projektowe:

Droga główna – $V_p = 80 \text{ km/h}$ (70km/h, 60km/h).

Drogi wojewódzkie – $V_p = 60 \text{ km/h}$ (50km/h).

Drogi powiatowe i gminne – $V_p = 40 \text{ km/h}$ (30 km/h).

Prędkości miarodajne:

Droga główna – $V_m = 100 \text{ km/h}$ (90km/h, 80 km/h).

Drogi wojewódzkie – $V_m = 80 \text{ km/h}$ (70 km/h).

Parametry przekroju poprzecznego:

a) Projektowana droga główna

przekrój 2x2

szerokość pasa dzielącego – zmienna min. 4 m

szerokość opasek wewnętrznych – 0,5 m

szerokość pasów ruchu jezdni głównej – 3,5 m

szerokość pobocza umocnionego – 1,5 m

szerokość pobocza gruntowego – min. 0,75 m

b) Drogi wojewódzkie - PDW

przekrój 1x2 – zachowany przekrój dróg istniejących

szerokość pasów ruchu jezdni – 3,5 m

szerokość pobocza gruntowego – 1,25 m

c) Drogi powiatowe

przekrój 1x2 – zachowany przekrój dróg istniejących

szerokość pasów ruchu jedni – 3,0 m

szerokość pobocza gruntowego – 1,0 m

d) Drogi gminne

przekrój 1x2 – zachowany przekrój dróg istniejących

szerokość pasów ruchu jedni – 2,5m/2,75 m

szerokość pobocza gruntowego – 0,75 m

e) Dodatkowe jezdnie obsługujące teren – DD

przekrój 1x2

szerokość pasów ruchu jedni – 2,5 m

szerokość pobocza gruntowego – 0,75 m

f) jednopasowe łącznice jednokierunkowe – P1

szerokość jezdni wraz z opaskami – 6,0 m

szerokość poboczy gruntowych – 1,0 m

g) łącznice P4

szerokość jezdni wraz z opaskami – 6,0 m

szerokość poboczy gruntowych – 1,0 m

Założone skrajnie drogowe dla poszczególnych klas dróg:

Skrajnia nad drogą główną GP: 5,00 m

Skrajnia nad drogami klas G lub Z: 4,60 m

Skrajnia nad drogami klas L lub D: 4,50 m

Skrajnia nad chodnikiem: 2,50 m

Skrajnia nad ścieżką rowerową: 2,50 m

Zestawienie projektowanych węzłów w wariantie C:

Nazwa węzła/skrzyżowania	Przybliżona lokalizacja [kilometraż]
C-SW-03	6+790
C-SP-05	10+601
C-SW-06	13+870
C-SP-09	20+474
C-SW-10	23+290
C-SW-12	25+455
C-SP-14P	29+004
C-SP-14L	30+020
C-SP-16	33+891
C-SW-18	38+132
C-SW-20	42+460
C-SWZ-22	46+676
C-SWZ-22A	47+212

Odcinki istniejącej jezdni przeznaczone do przebudowy/rozbudowy w wariantie C

Km drogi - początek	Km drogi - koniec	Szacunkowa długość istniejącej jezdni do przebudowy/rozbudowy [m]	Rodzaj wykorzystania
6+725	6+950	500	Przebudowa - węzeł
13+859	13+913	350	Przebudowa - węzeł
23+300	24+150	846	Wykorzystanie pasa drogowego na rozbudowę jezdni głównej
24+150	24+500	367	Przebudowa DK75 na drogę dojazdową
24+500	25+320	883	Wykorzystanie pasa drogowego na rozbudowę jezdni głównej
25+320	26+486	1251	Przebudowa DK75 na drogę dojazdową
29+000	30+000	1130	Przebudowa DK75 - wykorzystanie pasa drogowego na rozbudowę jezdni głównej oraz węzeł
38+000	38+550	650	Przebudowa DK75 - Węzeł
38+550	39+050	550	Przebudowa DK75 na

			drogę dojazdową
39+050	41+590	2714	Przebudowa DK75 - wykorzystanie pasa drogowego na rozbudowę jezdni głównej oraz węzeł
41+590	42+700	1185	Przebudowa DK75 na jezdnie dojazdową i węzeł
46+740	47+216	1730	Przebudowa DK28/DK75/węzeł

Planowane do realizacji obiekty mostowe:

LP	km	Nazwa obektu	Typ obektu	Szacowa na długość [m]	Szacowana szerokość [m]	Opis przeszkody
1.	0+000	C-WD1	wiadukt drogowy	100	25	wz. DK75, ciek bez nazwy
2.	0+730	C-MD1	most	108	12,6	rz. Uszwica + nowa DK 75 (DP1443K)
3.	1+460	C-MD2	most	42	25,6	potok Kowalówka, droga
4.	3+517	C-MD3	most	42	33,6	potok Leksandrówka/ Stara Rzeka
5.	3+620	C-WD2	wiadukt drogowy	13	33	
6.	4+275	C-WG1	wiadukt drogowy (górz)	41	10,2	
7.	5+512	C-WD3	wiadukt drogowy	25	25,6	
8.	6+741	C-WD4	wiadukt drogowy	16	28	
9.	7+172	C-MD4	most	38	29,6	rz. Uszwica
10.	7+867	C-MD5	most	8	25,6	ciek bez nazwy
11.	7+883	C-s(p)MD5	most	4	10,2	ciek bez nazwy
12.	8+824	C-MD5a	most	32	25	teren, ciek bez nazwy
13.	8+824	C-sMD5a	most	4	10,2	teren, ciek bez nazwy

14.	9+597	C-WG2	wiadukt drogowy (górz)	46	10,2	
15.	9+966	C-MD6	most	3,5	32	ciek bez nazwy
16.	10+013	C-sMD6	most	3,5	9,6	ciek bez nazwy
17.	10+225 - 10+420	C-ED2	estakada drogowa	195	33	droga teren ciek bez nazwy
18.	11+460	C-PZ1	Przejście dla zwierząt	65	54	
19.	11+929	C-WG3	wiadukt drogowy (górz)	47	12,1	
20.	12+460	C-MD7	most	3,5	25	ciek bez nazwy
21.	12+955	C-MD8	most	8	25,6	ciek bez nazwy
22.	13+245	C-MD9	most	4	25	ciek bez nazwy
23.	13+245	C-sMD9	most	4	9,6	ciek bez nazwy
24.	13+350	C-WG4	wiadukt drogowy (górz)	52	10,2	
25.	13+690	C-ł(l)MDx	most	5,5	9,3	ciek bez nazwy
26.	13+860 – 14+080	C-ED3	estakada drogowa	220	26	teren, droga dk75 Tymowa – Jurków, potok Tymówka
27.	13+910	C-sMDx	most	5,5	9,6	ciek bez nazwy
28.	14+767	C-WG5	wiadukt drogowy (górz)	40	12,1	
29.	15+416	C-WG6	wiadukt drogowy (górz)	40	10,2	
30.	16+163	C-MD10	most	5	27	odcięty teren spływu
31.	16+163	C-sMD10	most	5	10,2	ciek bez nazwy
32.	16+680	C-MD11	most	6,5	28	ciek bez nazwy
33.	16+800	C-PZ2	przejście dla zwierząt	42	54	

34.	17+562 – 17+631	C-ED3a	estakada drogowa	69	32	potok Zelina Jurkowska
35.	17.825	C-PZ3	przejście dla zwierząt	42	54	
36.	18+110	C-KP1	Kładka dla pieszych	282	3,5	
37.	18+332 – 18+565	C-ED4	estakada drogowa	230	29	teren, ciek bez nazwy
38.	19+076	C-MD13	most	38	26,6	ciek bez nazwy/teren
39.	19+076	C-sMD13	most	5	9,6	ciek bez nazwy
40.	19+931- 20+305	C-ED5	estakada drogowa	374	25	teren, cieki bez nazwy
41.	20+268	C-sMDx	most	5,5	9,6	ciek bez nazwy
42.	20+395	C-WD5	wiadukt drogowy	14	25	
43.	21+130 – 21+283	C-ED6	estakada drogowa	153	25	potok Granicznik, teren
44.	21+532 – 21+664	C-ED7	estakada drogowa	132	25	teren
45.	21+936 – 22+048	C-ED8	estakada drogowa	112	25	teren, potok Granicznik
46.	21+973	C-sMDx	most	8	10,2	potok Granicznik
47.	22+005	C-sMDx	most			potok Granicznik
48.	22+345 – 22+497	C-ED9	estakada drogowa	152	31	teren, potok Granicznik
49.	22+890	C-MD14	most	3,5	35	ciek bez nazwy
50.	23+195	C-ł(l)MDx	most	13	9,3	potok Granicznik
51.	23+195	C-ł(p)MDx	most	15	12,6	potok Granicznik, DK75
52.	23+335	C-WD6	wiadukt drogowy	19	28	
53.	23+525	C-MD15	most	2,5	41	ciek bez nazwy
54.	24+356	C-MD16	most	212	12,6	Droga 1556K, rz. Łososina
55.	25+457	C-WD7	wiadukt drogowy	90	38	rondo na łącznicy

56.	26+453	C-MD17	most	110	25,6	rz. Łososina
57.	27+070	C-WD8	wiadukt drogowy	12	26	
58.	27+395	C-MD18	most	110	25,6	rz. Łososina
59.	28+000	C-WD9	wiadukt drogowy	13	25	
60.	29+197	C-WG7	wiadukt drogowy (górzę)	56	13,7	
61.	31+260	C-WD10	wiadukt drogowy	13	32	
62.	31+925 – 32+440	C-ED10	estakada drogowa	525	28	teren, droga 1555K, rz. Łososina, droga gminna
63.	32+720	C-MD19	most	13	36,1	ciek bez nazwy
64.	32+840	C-WD11	wiadukt drogowy	19	35,5	
65.	33+361	C-MD20	most	3,5	33,5	ciek bez nazwy
66.	33+612	C-MD21	most	5	27	ciek bez nazwy
67.	33+768	C-WG8	wiadukt drogowy (górzę)	50	10,2	
68.	34+280	C-MD22	most	9	33,6	odcięty teren spływu
69.	34+270	C- s(l)MD22	most	5	9,6	odcięty teren spływu
70.	34+288	C- s(p)MD22	most	5	9,6	odcięty teren spływu
71.	34+520	C-MD23	most	5,5	25	ciek bez nazwy
72.	34+686	C-MD24	most	9	25	rz. Świdnicki Potok
73.	35+032	C-WG9	wiadukt drogowy (górzę)	45	10,2	
74.	35+186	C-MD25	most	13	29,6	ciek bez nazwy
75.	35+712	C-MD26	most	12	29,6	ciek bez nazwy
76.	35+766	C-sMD26	most	12	9,6	ciek bez nazwy
77.	35+973	C-WG10	wiadukt drogowy	70	12,6	

			(górá)			
78.	36+795	C-MD27	most	8	29,5	ciek bez nazwy, droga powiatowa
79.	37+335	C-WD12	wiadukt drogowy	13	35,5	
80.	38+202	C-WD13	wiadukt drogowy	13	33	
81.	38+260	C-MD28	most	7	33	ciek bez nazwy
82.	38+257	C- ł(p)MD28	most	7	9,3	ciek bez nazwy
83.	38+252	C-sMD28	most	7	13,7	ciek bez nazwy
84.	39+350 – 39+950	C-MD29	most	600	12,5	rz. Dunajec
85.	40+660	C-KP2	kładka dla pieszych	296	3,5	
86.	40+915	C-PZ4	przejście dla zwierząt	91	54	
87.	42+460	C-WD14		90	31	
88.	42+597	C- ł(p)MD30	most	7,5	9,3	ciek bez nazwy
89.	42+660	C-MD30	most	8	37	ciek bez nazwy
90.	42+674	C-ł(l)MD30	most	8	9,3	ciek bez nazwy
91.	43+102	C-MD31	most	16	40,6	rz. Ubiadek
92.	46+467	C-MD32	most	31	40,6	rz. Łubinka
93.	Północna Obwodni ca N. Sącza 134+784	C- ł(p)MD33	most	150	9,3	Łącznica węzła DK75, teren zalewowy rz. Dunajec
94.	Północna Obwodni ca N. Sącza 133+948 – 134+826	C-MD33	most	878	12,5	rz. Dunajec
95.	Północna Obwodni ca N. Sącza	C-WD15	wiadukt drogowy	19	34	

	135+000					
96.	Północna Obwodnica N. Sącza 135+379 – 135+579	C-ED11	estakada drogowa	200	25	rondo nad rz. Łubianką
97.	Północna Obwodnica N. Sącza 135+398	C-ł(l)MDx	most	28	63	łącznica węzła z DK75 (rondo), rz. Łubianka
98.	Północna Obwodnica N. Sącza 135+498	C-ł(ś)MDx	most	28	9,3	łącznica węzła z DK75 (rondo), rz. Łubianka
99.	Północna Obwodnica N. Sącza 135+555	C-ł(p)MDx	most	104	9,3	łącznica węzła z DK75 (rondo), rz. Łubianka
100.	Północna Obwodnica N. Sącza 133+740	C-WD16	wiadukt drogowy	13	12,5	
101.	Północna Obwodnica N. Sącza 133+450	C-MD34	most	16	12,5	potok Szymanowianka
102.	Północna Obwodnica N. Sącza 133+388	C-MD35	most	16	12,6	rz. Biczyczanka

W punkcie III.2 sentencji decyzji organ wskazał na konieczność dostosowania rozwiązań konstrukcyjnych drogi, w tym obiektów mostowych, celem ograniczenia regulacji wód do minimum, we wskazanych lokalizacjach.

Planowane do realizacji zbiorniki retencyjne:

Nazwa zbiornika	Lokalizacja zbiornika	Strona drogi	Szacowana objętość zbiornika [m ³]
WC_zb_1	0+080	P	155
WC_zb_4	0+820	L	85
WC_zb_3	0+920	P	150
WC_zb_5	1+380	P	75
WC_zb_6	1+720	P	75
WC_zb_6.1	1+800	P	85
WC_zb_6.2	2+130	P	35
WC_zb_6.3	2+190	P	45
WC_zb_8	2+500	P	235
WC_zb_10	3+430	P	115
WC_zb_12	3+600	P	35
WC_zb_13	3+770	P	200
WC_zb_13.2	4+320	L	70
WC_zb_13.3	4+550	P	150
WC_zb_13.4	5+400	P	135
WC_zb_14	6+750	P	365
WC_zb_14.1	7+440	L	135
WC_zb_15	7+820	L	95
WC_zb_16	8+000	L	170
WC_zb_16.1	8+670	P	115
WC_zb_16.2	9+050	P	210
WC_zb_17	9+970	P	75
WC_zb_19	10+100	P	115
WC_zb_19.1	10+450	L	90
WC_zb_19.2	10+600	P	90
WC_zb_20	11+100	L	180
WC_zb_20.1	12+400	P	210
WC_zb_20.2	12+900	P	140
WC_zb_22	13+200	L	85
WC_zb_22.1	13+850	P	240
WC_zb_25	14+150	P	275
WC_zb_26.1	15+450	L	115
WC_zb_27	15+850	L	180
WC_zb_27.1	16+200	P	155
WC_zb_28	16+700	P	250
WC_zb_30.1	17+750	P	250
WC_zb_32.1	19+000	P	170
WC_zb_34	19+900	P	260
WC_zb_34.1	20+150	L	80
WC_zb_35.1	20+350	P	80

WC_zb_35.2	21+000	P	90
WC_zb_35.3	21+050	L	110
WC_zb_37.1	21+500	P	130
WC_zb_37.2	21+950	P	120
WC_zb_39.1	22+300	P	120
WC_zb_46	26+000	P	375
WC_zb_47.1	25+500	L	100
WC_zb_47.2	27+200	L	125
WC_zb_47.3	27+450	L	210
WC_zb_48.1	28+000	P	120
WC_zb_50	29+100	P	100
WC_zb_51.1	29+300	L	250
WC_zb_51.2	30+100	L	100
WC_zb_52	30+450	L	170
WC_zb_53.1	30+950	L	95
WC_zb_53.2	31+300	L	170
WC_zb_57.1	32+900	P	140
WC_zb_58.1	33+350	L	70
WC_zb_58.2	33+600	L	180
WC_zb_58.3	33+900	L	180
WC_zb_59.1	34+450	L	70
WC_zb_60.1	34+650	L	60
WC_zb_60.2	35+200	L	140
WC_zb_61	35+200	L	80
WC_zb_62	35+700	P	30
WC_zb_63	35+700	L	30
WC_zb_63.1	35+700	P	55
WC_zb_64	35+700	L	55
WC_zb_65	36+820	P	90
WC_zb_66	36+870	L	100
WC_zb_66.1	37+300	L	130
WC_zb_67	37+500	L	200
WC_zb_67.1	38+100	L	170
WC_zb_68	38+300	P	230
WC_zb_68.1	38+830	L	200
WC_zb_72.1	40+500	L	180
WC_zb_72.2	41+100	P	90
WC_zb_72.3	41+250	P	120
WC_zb_73.1	41+600	L	160
WC_zb_75.1	43+850	L	270
WC_zb_78	44+850	L	250
WC_zb_79	45+930	L	80
WC_zb_79.1	46+400	L	110
WC_zb_80.2	46+600	P	50
WC_zb_80.3	46+650	P	50

WC_zb_81	46+590	P	250
WC_zb_82	47+200	P	150

W ramach przedmiotowej inwestycji planowana jest przebudowa wałów przeciwpowodziowych Dunajca na odcinkach w km 43+082-45+973 na długości około 3090 m oraz w km 46+701-47+243 na długości około 850 m według kilometraża dla wariantu C. Przebudowa wałów przeciwpowodziowych przeprowadzona zostanie zgodnie z wymaganiami stawianymi obiektom hydrotechnicznym, obejmującymi m.in. uszczelnienie czy obciążenia hydrotechniczne (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 20 kwietnia 2007 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie; Ustawa z dn. 8 lipca 2010 o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych). Przebudowywane wały w miejscu kolizji z projektowaną drogą będą spełniać wymagania jednocześnie jak dla nasypu drogowego oraz hydrotechnicznego. Planuje się uszczelnić wał od strony odwodnej przy pomocy maty bentonitowej zakotwionej w stopie wału na głębokość około 1,0 m, bądź przy pomocy ekranów z folii PVC. Mata bądź folia zostanie przysypana warstwą ziemi o grubości zgodnej z wytycznymi producenta, a następnie ułożona zostanie 10 cm warstwa humusu z obsiewem mieszkanką traw. Rzędna korony drogi będzie ustalona przy zachowaniu bezpiecznego wzniesienia nad poziom wód wymiarujących zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie. Projektowane konstrukcje oporowe wykonane zostaną w technologii szczelnej, zgodnie z zaleceniami producenta lub w oparciu o odrębne opracowania sporządzone na kolejnym etapie prac projektowych. Rzędna korony murów będzie ustalona przy zachowaniu bezpiecznego wzniesienia nad poziom wód wymiarujących zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie. Geometria muru zostanie tak dobrana, aby zapewniona była stateczność na obciążenia zarówno z drogi jak i maksymalne poziomy wód w rzece.

Planowane prace w ciekach, w tym regulacja wód:

- rzeka Uszwica w km drogi ok. 0+100 do 1+000 na długości ok. 882 m, 2+200 do 3+400 na długości ok 1300 m, 7+200 na długości ok. 168 m;
- rzeka Kowalówka w km drogi ok. 1+450 na długości ok. 70 m;
- potok Leksandrówka w km drogi ok. 3+200 do 3+550 na długości ok. 473 m;
- cieki bez nazwy w km drogi ok. 8+800 do 8+950 na długości ok. 278 m, 9+950 na długości ok. 120 m, 10+000 na długości ok. 22 m, 12+800 do 13+350 na długości ok. 545 m, 13+250 na długości ok. 91 m, 13+650 do 13+900 na długości ok. 462 m, 16+150 na długości ok. 96 m, 16+150 na długości ok. 95 m, 16+700 na długości ok. 90 m, 19+050 do 19+100 na długości ok. 138 m, 19+900 do 20+100 na długości ok. 214 m, 20+250 na długości ok. 55 m, 23+500 do 23+550 na długości ok. 123 m, 30+350 na długości ok. 34 m, 30+300 do 30+400 na długości ok. 130 m, 32+600 do 32+900 na długości ok. 315 m, 33+350 na długości ok. 95 m, 33+550 do 33+600 na długości ok. 128 m, 34+500 do 34+600 na długości ok. 132 m, 35+050 do 35+200 na długości ok. 102 m, 35+200 do 35+250 na długości ok. 170 m, 35+900 do 36+150 na długości ok. 417 m, 36+750 do 36+900 na długości ok. 174 m, 42+600 do 42+700 na długości ok. 201 m,
- ciek Tymówka w km drogi ok. 14+000 do 14+100 na długości ok. 131 m,

- potok Zelina Jurkowska w km drogi ok. 16+100 do 16+150 na długości ok. 59 m, 16+300 do 16+400 na długości ok. 100 m, 16+550 do 16+650 na długości ok. 110 m, 17+550 do 17+700 na długości ok. 233 m,
- potok Granicznik w km drogi ok. 21+100 do 21+300 na długości ok. 307 m, 21+500 do 22+000 na długości ok. 596 m, 22+250 do 22+700 na długości ok. 475 m, 22+800 do 22+850 na długości ok. 57 m, 23+000 do 23+050 na długości ok. 46 m, 23+150 do 23+300 na długości ok. 58 m,
- potok Michalczowski w km drogi ok. 29+000 do 29+200 na długości ok. 250 m,
- potok Świdnik w km drogi ok. 34+650 do 34+700 na długości ok. 131 m,
- potok Zawadka w km drogi ok. 35+700 do 35+800 na długości ok. 165 m,
- Potok Graniczny w km drogi ok. 43+100 do 43+200 na długości ok. 143 m,
- ciek Kretówka w km drogi ok. 46+000 na długości ok. 76 m,
- potok Łubinka w km drogi ok. 46+500 na długości ok. 57 m,

W ramach prac zaplanowano m.in. wykonanie odcinkowej regulacji cieków, kształtowanie nowego koryta cieków wraz z zasypem istniejącego, ubezpieczenie skarp regulowanego i nowego kształtowanego odcinka cieków opaską z narzutu kamiennego o średnicy 40 - 60 cm na geowłókninie do wysokości wody Q50%, zastosowanie humusowania wraz z obsiewem mieszaną traw powyżej opaski z kamienia.

Dodatkowe zaplanowane prace:

- ciek bez nazwy w km drogi ok. 0+050, ok. 2+400 na długości ok. 54 m, ok. 7+800 do 7+900 na długości ok. 239 m, ok. 12+450 na długości ok. 48 m, ok. 21+700 na długości ok. 21 m, ok. 22+900 na długości ok. 110 m, 46+700 na długości ok. 51 m,
- rzeka Łososina w km drogi ok. 26+400 do 26+500 na długości ok. 113 m, 32+100 do 32+300 na długości ok. 168 m,
- potok Ubiadek w km drogi ok. 43+100 na długości ok. 78 m,
- potok Wielopolanka w km drogi ok. 44+800 na długości ok. 71 m,
- potok Biczyczanka w km drogi ok. 46+700 na długości ok. 23 m,
- potok Łubinka w km drogi ok. 47+100 do 47+200 na długości ok. 293 m.

W ramach prac zaplanowano m.in. profilowanie dna i skarp cieków wraz z odcinkowym ubezpieczeniem skarp i lokalnym ubezpieczeniem dna cieków przy mostach, przepustach, estakadach opaską z narzutu kamiennego bądź płytą typu krata na geowłókninie, humusowanie skarp z obsiewem skarp mieszaną traw. Zakres koniecznych prac zostanie poddany ponownej analizie na etapie ponownej oceny.

Planowane są także:

- ciek Zelina Jurkowska w km drogi ok. 16+100 – 16+150 o długości około 50 m oraz w km 16+300- 16+700 o długości około 400 m,
- potok Granicznik w km drogi ok. 21+100 - 21+300 - mur oporowy o długości około 50 m, w km 21+500 - 22+000 projektowanej drogi - mur oporowy o długości 120 m oraz 200 m, w km 22+250 – 22+700 projektowanej drogi - mur oporowy o długości: 90 m oraz 200 m,
- Jezioro Czchowskie w km drogi ok. 23+300 do 23+800 - żelbetowy mur oporowy na długości ok. 509 m,
- rzeka Łososina w km drogi ok. 24+500 do 25+400 - żelbetowy mur oporowy na brzegu lewym długości około 830 m,

- Jezioro Rożnowskie w km drogi ok. 38+200 do 39+200 – żelbetowy mur oporowy na długości ok. 1050 m,
- rzeka Dunajec w km drogi ok. 41+400 do 41+700 – żelbetowy mur oporowy na długości ok. 350 m, 43+245 do 44+290 – żelbetowy mur oporowy o długości ok. 1020 m.
- potok Łubinka w km drogi ok. 46+800 do 47+100 – żelbetowy mur oporowy na długości ok. 320 m.

Ostateczny zakres ingerencji w ciek: Uszwica w km drogi 0+800 – 1+000, 2+200 – 3+400, Leksandrówka w km drogi 3+350 – 3+550; ciek bez nazwy w km 8+800 – 8+950; Zelina Jurkowska w km 16+100 – 16+150, 16+300 – 16+400, 16+550 – 16+650, 17+550 – 17+700; Granicznik w km 21+150 – 21+350, 21+500 – 22+000, 22+250 – 22+700, ustalony zostanie na w projekcie budowlanym i poddany weryfikacji na etapie ponownej oceny w toku uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Szacowana powierzchnia wylesień dla wariantu C wyniesie – ok. 155 ha.

Kilometraż obszarów z planowanym wylesieniem:

Kilometraż (lokalizacja)		Powierzchnia (ha)
od	do	
0+000	6+800	12,51
6+800	11+000	5,68
11+000	13+850	13,55
13+850	19+500	36,96
19+500	25+380	40,06
25+380	27+980	15,16
27+980	29+200	0,84
29+200	33+300	8,26
33+300	39+100	4,35
39+100	47+218	17,54

**Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Krakowie**

*mgr Rafał Rostecki
/podpis elektroniczny/*