



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W RZESZOWIE**

Al. Józefa Piłsudskiego 38
35-001 Rzeszów

WOOS.420.5.2.2024.AW.117

Rzeszów, dnia 07 września 2026 r.

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie:

- art. 104, art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), dalej Kpa;
- art. 59 ust. 1 pkt 1, art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwszy, art. 75 ust. 1a, art. 80, art. 82, art. 85 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r., poz. 670 ze zm.), dalej ustawa ooś;

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 18 listopada 2024 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9**”;

oraz niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) poświadczonych przez właściwy organ kopii map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie ono oddziaływać;
- 2) kopii map ewidencyjnych z naniesionym obszarem przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywanym obszarem, na który będzie ono oddziaływać;
- 3) Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykonawca: Platanus Ochrona Środowiska, 40-126 Katowice, ul. Grażyńskiego 42a/10, Autorzy opracowania: mgr inż. Mariusz Przewłocki, Paweł Dudek, Kamil Chojnowski, Łukasz Folcik, Piotr Dębowski, Łukasz Junkiert, Marcin Kowalczyk, Michał Mięsikowski, Jarosław Matusiak (sierpień 2024 r.);
- 4) Aneksu nr 1 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykonawca: Platanus Ochrona Środowiska, 40-126 Katowice, ul. Grażyńskiego 42a/10, Zespół pod kierownictwem P. Pawła Dudek (marzec 2025 r.);
- 5) Aneksu nr 2 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykonawca: Platanus Ochrona Środowiska, 40-126 Katowice, ul. Grażyńskiego 42a/10, Autorzy opracowania: Paweł Dudek, Kamil Chojnowski, Łukasz Folcik, Piotr Dębowski, Łukasz Junkiert, Marcin Kowalczyk, Michał Mięsikowski, Jarosław Matusiak (wrzesień 2025 r.);

- 6) Aneksu nr 3 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykonawca: wykonawca: Platanus Ochrona Środowiska, 40-126 Katowice, ul. Grażyńskiego 42a/10, Autorzy opracowania: Paweł Dudek, Kamil Chojnowski, Łukasz Folcik, Piotr Dębowski, Łukasz Junkiert, Marcin Kowalczyk, Michał Mięsikowski, Jarosław Matusiak (styczeń 2026 r.);
- 7) Aneksu nr 4 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykonawca: wykonawca: Platanus Ochrona Środowiska, 40-126 Katowice, ul. Grażyńskiego 42a/10, Autorzy opracowania: Paweł Dudek, Kamil Chojnowski, Łukasz Folcik, Piotr Dębowski, Łukasz Junkiert, Marcin Kowalczyk, Michał Mięsikowski, Jarosław Matusiak (marzec 2026 r.);

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9 w ciągu drogi krajowej DK9” w wariantcie wskazanym przez Inwestora, tj. wariantcie W10A_2**

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

I. Określam:

1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy Nowej Dęby oraz sąsiadujących miejscowości, stanowiącej odcinek drogi krajowej nr 9 (DK9), o długości ok. 17,476 km (od km ok. 0+000 do km ok. 17+476), o przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w każdą stronę wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przewidziano możliwość budowy drogi w dwóch etapach: pierwszy etap obejmujący budowę obwodnicy o przekroju jednojezdniowym dwukierunkowym (1/2) wraz z wykonaniem obiektów towarzyszących (np. przebiegających nad finalną trasą główną), drugi etap obejmujący dobudowę drugiej jezdni do uzyskania trasy o przekroju 2/2. Obiekty inżynierskie będą posiadać parametry docelowe (jak dla etapu drugiego), a w przypadku etapowania ich budowy, będzie ono realizowane z uwzględnieniem ich dedykowanej funkcji.

Zakres prac przedmiotowego przedsięwzięcia obejmie m. in.:

- budowę drogi krajowej nr 9 o przekroju docelowym 2x2,
- budowę obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty),
- budowę skrzyżowań,
- budowę dodatkowych jezdni do obsługi przyległego terenu,
- przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych krzyżujących się z obwodnicą (krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych);
- budowę miejsc do ważenia i kontroli, wykorzystywanych przez ITD.,
- budowę przejść dla zwierząt małych, średnich i dużych,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę urządzeń wyposażenia drogi,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę systemu odwodnienia projektowanego układu komunikacyjnego (tj. m. in. urządzenia odwadniające korpus drogowy: kanalizacja deszczowa, rowy, przepusty, zbiorniki), w tym regulację istniejących cieków,
- budowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej nadziemnej i podziemnej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne),
- niezbędną wycinkę drzew i krzewów,
- rozbiórkę elementów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu,
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany akustyczne, ekrany antyolśnieniowe, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronno-naprowadzające, urządzenia oczyszczające wody opadowo-roztopowe z drogi, zbiorniki retencyjne, nasadzenia zieleni),

- prace przygotowawcze, w tym budowę obiektów tymczasowych,
- wykonanie wykopów i nasypów,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg,
- wykonanie wyposażenia dróg,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego dróg,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- uporządkowanie terenów zajętych dla potrzeb budowy.

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

Etap budowy

1. Place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.
2. Zaplecza budowy, bazy techniczne, bazy materiałowe, place postojowe maszyn budowlanych i środków transportu, miejsca czasowego gromadzenia odpadów oraz placów składowych humusu i kruszyw, przewidziane do sytuowania poza pasem drogowym (trasa główna, dodatkowe jezdnie i drogi poprzeczne), należy zlokalizować w pierwszej kolejności na terenach planowanych do przekształcenia dla potrzeb budowy drogi oraz poza:
 - granicami obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005 (od ok. km 7+570 – do końca trasy), terenami zadrzewionymi/leśnymi,
 - zinwentaryzowanymi miejscami występowania siedlisk przyrodniczych,
 - stanowiskami chronionych gatunków roślin,
 - stwierdzonymi miejscami bytowania płazów, korytarzami migracyjnymi płazów,
 - pasami do 50 m od: linii brzegowej cieków/rowów melioracyjnych (oprócz zapleczy w zakresie niezbędnych do realizacji obiektów nad ciekami) i zbiorników wodnych,
 - miejscami podmokłymi i miejscami, gdzie w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe,
 - obszarami bezpośredniego zagrożenia powodzią (poza zasięgiem wód wezbraniowych $Q_{1\%}$),
 - poza terenem strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych ustanowionej rozporządzeniem nr 15/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 17 grudnia 2012 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej w miejscowości Nowa Dęba (Dz. Urz. Woj. Podka. z 2012 r. poz. 3190 ze zm.),
 - poza odcinkiem w kilometrażu ok. 9+900 - 10+700, przebiegającym w sąsiedztwie strefy ochrony pośredniej ujęcia wody, ustanowionej rozporządzeniem nr 2/2010 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 8 kwietnia 2010 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej zlokalizowanego w miejscowości Huta Komorowska, gmina Majdan Królewski, powiat kolbuszowski, województwo podkarpackie (Dz. Urz. Woj. Podka z 2010 r., nr 27, poz. 620).

Zaplecza technologiczne, niezbędne do realizacji obiektów mostowych nad ciekami będą zlokalizowane w dolinach tych cieków – znajdować się tam będą zaplecza techniczne, w tym stanowiska do pracy maszyn budowlanych, materiały będą czasowo przechowywane, w ilościach nie większych niż dobowe zapotrzebowanie (konieczność zapewnienia ciągłości prac).

Zaplecza budowlane, bazy materiałowe, miejsca postoju, tankowania i napraw maszyn budowlanych organizowane będą z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu, w pierwszej kolejności na terenach planowanych do przekształcenia na potrzeby realizacji zadania.

- Teren, na którym zlokalizowane będą zaplecza budowy, miejsca magazynowania odpadów, materiałów budowlanych itp. należy uszczelnić i zabezpieczyć tak, aby uniemożliwić przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Miejsca te będą wybierane przy udziale nadzoru przyrodniczego.
3. Miejsca wyznaczone do bieżącej konserwacji sprzętu technicznego i pojazdów wyposażone zostaną w utwardzone, szczelne podłoże. Dodatkowo w trakcie wykonywania przedmiotowych prac, miejscowo stosowane będą małogabarytowe maty izolacyjne.
 4. Miejsca magazynowania materiałów budowlanych i paliw będą lokalizowane z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie spływu powierzchniowego, w szczególności w kierunku wód powierzchniowych.
 5. Miejsca magazynowania materiałów budowlanych substancji niebezpiecznych, działających toksycznie i/lub szkodliwie na środowisko wodne, w tym paliw, będą lokalizowane na utwardzanej, szczelnej powierzchni oraz zostaną zabezpieczone przed wpływem czynników atmosferycznych, np. poprzez wykonanie zadaszenia.
 6. Agregaty prądotwórcze lokalizowane będą w odległości nie mniejszej niż 50 m od wód powierzchniowych.
 7. Na terenie budowy, na wypadek awarii zgromadzone będą odpowiednie środki zabezpieczające przed migracją szkodliwych substancji do ziemi lub do wód (np. sorbenty).
 8. Sąsiadujące z planowanym przedsięwzięciem płaty cennych siedlisk przyrodniczych, stanowiska chronionych gatunków i tereny podmokłe, należy na czas prowadzonych prac przygotowawczych i budowlanych odgrodzić (np. za pomocą siatki polimerowej, siatki stalowej, geotkaniny lub geowłókniny o wysokości ok. 1,5 m rozpiętej na drewnianych palikach lub drewnianych parkanów). Konieczne jest również bezwzględne ograniczenie robót w ich sąsiedztwie do pasa objętego projektowanymi liniami rozgraniczającymi. Należy umieścić tabliczki informacyjne, w jakim celu grodzenia są wykonane oraz rozpięcie taśmy ostrzegawczej w celu ich uwidocznienia. Kilometraż, rodzaj i sposób wykonania grodzień ochronnych powinien zostać ustalony przez nadzór przyrodniczy. Przed rozpoczęciem prac przygotowawczych i budowlanych, nadzór przyrodniczy powinien zweryfikować lokalizację/zasięg występowania siedlisk przyrodniczych i stanowisk chronionych gatunków. Wszelkie prace przygotowawcze i budowlane w miejscach występowania siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków, względem których wskazano potrzebę minimalizacji oddziaływań, powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym.
W przypadku siedlisk przyrodniczych wskazuje się na potrzebę wykonania grodzień ochronnych w następującym orientacyjnym kilometrażu: 10+500 – 10+640, 12+200 i 12+900 – 13+000. Nadzór przyrodniczy powinien w razie potrzeby wyznaczyć dodatkowe lokalizacje tymczasowych grodzień ochronnych.
 9. Do oświetlenia zaplecza budowy, baz postojowych, placu budowy itp. należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (np. lampy sodowe lub lampy LED). Zalecana temperatura barwowa nie powinna przekraczać 3000 K. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, o ciepłej barwie i skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać. Należy stosować zamknięte obudowy źródeł światła.
 10. Wykonawca robót budowlanych na potrzeby budowy obwodnicy winien korzystać z istniejących dróg, które dopuszczają ruch pojazdów ciężkich. Po terenie budowy należy poruszać się tymczasowo wyznaczonymi drogami na terenie, do którego Inwestor uzyska tytuł prawny. Drogi technologiczne należy wyznaczyć z uwzględnieniem jak najmniejszej liczby kolizji z ciekami, w sposób zapewniający swobodny przepływ wód w ciekach. Wyznaczone drogi tymczasowe powinny w maksymalnym stopniu pokrywać się z drogami docelowymi. Lokalizacja dróg tymczasowych powinna być wybierana przy udziale nadzoru przyrodniczego. Niedopuszczalne jest organizowanie przejazdów pojazdów w bród przez koryta cieków.

11. Wycinka drzew i krzewów powinna wynikać wyłącznie z potrzeb realizacji przedsięwzięcia i powinna zostać przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki pojedynczych drzew/krzewów w ww. okresie lęgowym (np. z uwagi na kolizję z niezinwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym), możliwe jest wykonanie prac jedynie w przypadku potwierdzenia przez ornitologa (obserwacje te powinny się odbyć w okresie 1-3 dni przed terminem planowanej wycinki), iż dane drzewo/krzew nie jest wykorzystywane przez ptaki, jako miejsce gniazdowania, jak również, że jego wycinka nie będzie stanowiła zagrożenia dla innych gniazdujących w sąsiedztwie ptaków. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków ptaków, wycinkę należy wstrzymać do momentu wyprowadzenia lęgów przez te gatunki lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków ptaków.
12. Wycinka drzew, w szczególności starych, dziuplastych, powinna zostać poprzedzona kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów (w tym porostów). Po przeprowadzeniu wycinki, ścięte pnie drzew dziuplastych muszą zostać ponownie poddane szczegółowym oględzinom i pozostać w miejscu ich ścięcia na 24 godziny, z uwagi na potencjalne kryjówki nietoperzy (działanie to umożliwi wylot nietoperzy w przypadku ich ewentualnej obecności). W razie stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia drzew przez zwierzęta lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.
13. Część karp i kłód pochodzących z karczowania drzew należy wykorzystać jako element zagospodarowania przejść dla zwierząt.
14. Prace związane z wyburzeniem obiektów kubaturowych i rozbiórką obiektów inżynierskich (np. mostowych), powinny być poprzedzone (1-3 dni przed terminem planowanej rozbiórki) kontrolą specjalistów z nadzoru przyrodniczego pod kątem obecności w nich nietoperzy, ptaków i innych chronionych gatunków zwierząt. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, wyburzenie/rozbiórkę należy wstrzymać do momentu opuszczenia tych obiektów (np. po wyprowadzeniu lęgów) lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
15. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (humusu) wraz z roślinnością zielną, powinno zostać przeprowadzone poza głównym okresem wegetacyjnym, tj. poza okresem od 1 marca do 31 października. W przypadku konieczności wykonywania ww. prac ziemnych w ww. okresie, prace te powinny być poprzedzone kontrolą specjalistów nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt w okresie 1-3 dni przed planowanym terminem zdjęcia humusu. Prace te należy prowadzić od środka ku brzegom terenu, przez który biegnie trasa planowanej inwestycji, aby umożliwić zwierzętom bezpieczne opuszczenie terenu prowadzonych prac ziemnych. W razie stwierdzenia występowania chronionych gatunków, zdejmowanie humusu należy wstrzymać do momentu opuszczenia danego terenu przez te zwierzęta (np. do zakończenia lęgów, wyprowadzenia młodych) lub do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków. Skład specjalistów nadzoru przyrodniczego powinien być dostosowany do terminu i miejsca prowadzonych prac ziemnych.
16. Zdjętą wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi należy magazynować selektywnie na placu budowy w sposób uporządkowany (pryzmy), celem jej dalszego wykorzystania do urządzania terenów zieleni przydrożnej, zagospodarowania przejść dla zwierząt, umacniania skarp, uporządkowania terenów, dróg itp. Zdjęty humus należy przechowywać w przyzmac lub wałach o wysokości do 4 m przez okres nie dłuższy 2 lata poza dolinami cieków i terenami podmokłymi oraz poza terenami zadrzewionymi, zainwentaryzowanymi siedliskami przyrodniczymi i stanowiskami chronionych gatunków. Pryzmy powinny być kształtowane w taki sposób, aby zachować ich stateczność i równocześnie ograniczyć

- zajętość terenu, możliwość rozmycia w czasie opadów lub zasiedlenie przez chronione gatunki (np. przez brzegówkę). Należy zapobiec degradacji humusu, związanej z przesuszeniem, zachwaszczeniem, wietrzeniem itp. Przy dłuższych okresach bez opadów składowany humus zraszać wodą, nie dopuszczać do nadmiernego zachwaszczenia (np. poprzez wykoszenie roślinności, bądź przemieszanie).
17. Ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów, w szczególności w dolinach przekraczanych cieków wodnych oraz w miejscach kolizji inwestycji z siedliskami przyrodniczymi, stanowiskami chronionych gatunków roślin i terenami podmokłymi. W tych miejscach należy zwrócić szczególną uwagę, by nie stosować humusu zanieczyszczonego roślinami inwazyjnymi. Zidentyfikować gatunki inwazyjne i nadzorować ich utylizację. Niezanieczyszczone masy ziemne należy w jak największym stopniu zagospodarować na terenie przedsięwzięcia.
18. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, tj. w szczególności:
- pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez ich owinięcie matami wiklinowymi lub słomianymi (o wymiarach 1,7 x 1,5 m), a następnie ich oszalowanie deskami do wysokości 1,5-2,0 m (w zależności od wysokości drzewa); osłony należy minimum trzykrotnie opasać drutem, co 0,4-0,6 m;
 - grupy drzew/krzewów wygrodzić płotem o min. wysokości 1,5 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni; powierzchnia rozstawienia ogrodzenia powinna odpowiadać obszarowi wyznaczonemu przez rzuty koron powiększonemu o bufor w wielkości 1-2 m;
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie lub niewielkimi koparkami; należy w maksymalnym stopniu wykorzystywać metody bezwykopowe;
 - przycinanie korzeni należy prowadzić ostrymi narzędziami tnącymi, niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych; nie należy uszkadzać korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa;
 - w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi lub pni należy podjąć działania ochronne: uszkodzone korzenie należy przyciąć pod kątem prostym, dokonując cięcia tam, gdzie zaczyna się żywy korzeń; pielęgnować należy wyłącznie rany świeże; w przypadku ran stycznych pielęgnacja sprowadza się wyłącznie do wyrównania brzegu rany ostrym narzędziem (należy przy tym uważać, aby nadmiernie nie poszerzać i nie pogłębiać rany), w przypadku ran poprzecznych – gałąź należy przyciąć „na obrączkę”; ran nie należy powlekać impregnatami i preparatami różnego rodzaju; dopuszczalnym nietoksycznym środkiem, którym można zabezpieczyć odkrytą miazgę przed wyschnięciem, jest preparat pełniący funkcję tzw. sztucznej kory (pokrywa się nim wyłącznie brzeg rany stycznej/poprzecznej); glebę w najbliższym otoczeniu uszkodzonych korzeni zastąpić w bardziej zasobną w składniki odżywcze;
 - pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godzin; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć np. wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą; podobnie w okresie zimowym należy zabezpieczać odsłonięte korzenie przed przemarzaniem za pomocą np. mat, koców lub warstwy torfu oszalowanego deskami;
 - nie lokalizować baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów i odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlanych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu; szczególnie należy unikać magazynowania w pobliżu drzew cementu, wapna i gruzu;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu;
 - w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach.

19. Wszelkie prace ingerujące w koryta cieków wodnych/rowów melioracyjnych, które mogą powodować naruszenie struktury brzegów, dna oraz powstanie zawiesiny i zmętnienie wody (związane z umocnieniem i porządkowaniem koryt cieków, korektą ich przebiegu, umocnieniem wylotów przepustów itp.), należy prowadzić przy niskich stanach wód, poza okresami rozrodu i migracji płazów oraz tarła ryb (tj. poza okresami 1 marca - 31 lipca i 1 września - 31 października) oraz pod nadzorem przyrodniczym celem wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących. W przypadku konieczności przeprowadzenia prac budowlanych w ww. okresach, należy je wykonać po zastosowaniu działań eliminujących/ograniczających możliwe negatywne skutki prac budowlanych (np. stosując tymczasowe wygradzenia herpetologiczne uniemożliwiające dostawanie się płazów na teren prowadzonych prac). Powyższe odstępstwo nie dotyczy cieku Korzeń, stanowiącego siedlisko chronionego gatunku śliza pospolitego – w miejscu tym prace ingerujące w strukturę koryta cieku nie powinny być prowadzone w okresie jego tarła, tj. należy je prowadzić poza okresem III – V.
20. Prace związane z ingerencją w koryta cieków wodnych zostaną przeprowadzone wyłącznie w zakresie niezbędnym dla zachowania bezpieczeństwa projektowanych obiektów inżynierskich. Należy stosować wyłącznie metody i materiały naturalne (np. roślinność stabilizującą, faszynę, paliki drewniane, narzut kamienny) lub geosyntetyki (zasypane warstwą gruntu). Grubość warstwy narzutu nie może zaburzać naturalnego przepływu wody. Nie należy stosować gabionów. Elementy betonowe należy stosować tylko w sytuacjach koniecznych i przy braku rozwiązań alternatywnych. W przypadku konieczności zastosowania umocnień w postaci płyt ażurowych powinny one posiadać duże oczka umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności. Usuwanie z koryt systemów korzeniowych drzew i kamieni powinno być podyktowane wyłącznie realnym zagrożeniem stwarzanym przez te elementy dla danego obiektu inżynierskiego. Bez względu na rodzaj umocnienia należy zachować możliwość swobodnego przemieszczania się wszystkich występujących gatunków zwierząt (w tym małych) w poprzek i wzdłuż koryta cieków, np. poprzez zachowanie nachylenia umacnianych skarp nie większego niż 1:2 (dopuszczalne jest większe nachylenie w sytuacji braku możliwości rozwiązań technicznych) z dopuszczeniem zachowania naturalnego nachylenia skarp koryt, zasypywanie szczelin pomiędzy głazami frakcją pośrednią, gruntem rodzimym i urodzajnym oraz obsianiem trawą – w przypadku stosowania kamienia łamanego o grubej frakcji, w przypadku stosowania geosyntetyków należy stosować zasypywanie gruntem rodzimym i urodzajnym wraz z obsianiem trawą na pełną wysokość skarp. Ewentualne uszkodzenia struktur brzegów i dna należy niezwłocznie usunąć i przywrócić do stanu poprzedniego. Prace prowadzone w korytach, tam, gdzie jest to możliwe, będą wykonywane ręcznie. Należy unikać stosowania ciężkiego sprzętu mechanicznego. Prace związane z ingerencją w koryta cieków będą prowadzone wyłącznie ze stanowisk brzegowych i etapowo (nie mogą się odbywać na obu brzegach jednocześnie). Wykonywane roboty w obrębie koryt cieków i rowów nie mogą zakłócać ciągłości swobodnego przepływu w nich wody, stosunków wodnych na gruntach przyległych, jak również powodować powstawania progów piętrzących itp. Wycinka drzew i krzewów nadwodnych powinna być ograniczona do niezbędnego minimum, wynikającego wyłącznie z braku możliwości zastosowania innych technologii wykonania prac ziemnych.
21. Wody przekraczanych cieków wodnych (w szczególności rzeki Korzeń), podczas budowy obiektów inżynierskich, należy zabezpieczyć w okresie prowadzenia prac związanych z rozbiórką/budową obiektów inżynierskich przed przedostaniem się do nich odpadów i materiałów budowlanych (np. stosowanie platform roboczych, siatek metalowych, deskowanie pełne pod spodem przęsła o odpowiednio małych oczkach, zasieków, grodzień itp.).
22. Przekraczanie cieków wodnych liniową infrastrukturą techniczną (np. kablem energetycznym, kanałem technologicznym) będzie wykonywane metodą bezwykopową – np. metodą przewiertu sterowanego bez ingerencji w koryta i brzegi cieków wraz z towarzyszącą im roślinnością wysoką i średnią bądź zostaną do tego wykorzystane

projektowane obiekty inżynierskie. Przewierty sterowane będą wykonywane bez potrzeby wykonania umocnienia koryt cieków.

23. Na odcinkach sąsiadujących z ciekami wodnymi, siedliskami przyrodniczymi zależnymi od wód (np. 91E0), zbiornikami wodnymi i terenami podmokłymi (znajdującymi się w odległości do co najmniej 50 m), ewentualne prace odwodnieniowe będą prowadzone w taki sposób, aby nie doprowadzić do pogorszenia występujących stosunków wodnych, np. poprzez fazowanie robót, wykonywanie głębokich wykopów krótkimi odcinkami, wykonywanie odwodnienia po wcześniejszym odizolowaniu terenu wykopu od otoczenia przy użyciu odpowiednich zapór (np. ścianek Larsena) wkopanych poniżej poziomu wód gruntowych, wykonanie odwodnienia powyżej stwierdzonego poziomu wody gruntowej, zastosowanie metod ograniczających ilości odpompowywanej wody i czas jego prowadzenia. Okres prac odwodnieniowych w ww. miejscach powinien zostać maksymalnie ograniczony oraz prowadzony pod nadzorem przyrodniczym.

24. Miejsca możliwej wzmożonej aktywności płazów należy zabezpieczyć (odgrodzić) na czas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych tymczasowym płotkiem herpetologicznym (celem uniemożliwienia wchodzenia płazów na teren budowy). Tymczasowe grodzienia powinny być szczelne, wykonane z grubej folii polimerowej (gładkiej), geotkaniny lub geowłókniny (nie należy stosować siatek) i mieć wysokość min. 60 cm. Przy montażu ogrodzenia wykonanego z folii czy geowłókniny, należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wykonanie łączeń sąsiednich elementów ogrodzenia (pasów materiału). Zastosowany materiał musi być częściowo wkopany w ziemię (na głębokość min. 10 cm) i posiadać tzw. przewieszkę tj. odgięcie (min. 10 cm) materiału w górnej części na zewnątrz terenu prowadzonych prac budowlanych (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°. Płotki powinny posiadać „zawrotkę”, tj. zakończenie na kształt litery „U”, o wymiarach zalecanych 30-50 x 70-80 cm. Po zewnętrznej stronie ogrodzenia należy usunąć wyższą roślinność, w tym krzewy, w pasie szerokości ok. 1 m. Wzdłuż ogrodzenia ochronnego można wykopać dołki o wymiarach ok. 0,5 x 0,5 x 0,2 m, które będą wyłożone folią. Jako pułapki na wędrujące płazy i gady można też zastosować wiadra z tworzyw sztucznych (wkopane równo z gruntem, przylegające do ogrodzenia), z przepuszczalnym dnem (z otworami w dnie) oraz w ich wnętrzu umieścić gałązki, wystające ponad krawędź wiadra w celu umożliwienia opuszczenia pułapek innym zwierzętom (np. drobnym ssakom, owadom). Można zrezygnować ze stosowania dołków/wiader łownych na rzecz częstszych kontroli nadzoru przyrodniczego. Co najmniej dwa razy dziennie – rano i wieczorem – nadzór przyrodniczy będzie przeprowadzał zbieranie gromadzących się wzdłuż ogrodzenia płazów, wybierając także te z dołków/wiader i przenosząc je we właściwe siedliska, położone w bezpiecznej odległości od prac budowlanych. Kontrola nadzoru przyrodniczego powinna odbywać się regularnie w okresie aktywności płazów, a jej częstotliwość powinna być odpowiednio zwiększona w okresie ich intensywnych migracji. Zaleca się, aby zabezpieczenie zostało wykonane do 15 lutego, ewentualnie później (termin uzależniony od zalegania pokrywy śnieżnej, panującej temperatury i warunków atmosferycznych), czyli przed rozpoczęciem wędrówek płazów. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 31 października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń na okres zimowy, przed rozpoczęciem migracji wiosennych (do 15 lutego, a w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej, bezpośrednio po stopnieniu) należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności.

Orientacyjny kilometraż tymczasowych (obustronnych) płotków ochronnych: 1+200 – 2+100, 2+400 – 2+600, 4+000 – 4+800, 5+300 – 5+700, 7+500 – 7+700, 9+800 – 10+000, 12+150 – 12+250 i 16+100 – 16+500.

Dokładna lokalizacja tymczasowych grodzien herpetologicznych i termin ich wykonania zostaną wskazane przez nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy w sytuacjach koniecznych wskaże dodatkowe odcinki wymagające zastosowania tymczasowych płotków herpetologicznych (np. w miejscach występowania zastoi wody, wykopów wypełnionych wodą). Montaż płotków będzie prowadzony pod nadzorem herpetologa.

Stan techniczny płotków (szczelność) należy kontrolować podczas całego okresu realizacji inwestycji.

25. Znajdujące się na terenie budowy wykopy (np. pod konstrukcje nośne), studzienki, drenaż odwadniające i inne potencjalne pułapki ekologiczne, do których mogą wpadać płazy (i inne małe zwierzęta), należy zabezpieczyć w taki sposób, aby uniemożliwić im dostanie się do nich (np. poprzez stosowanie szczelnych przykryć, wygrodzeń) lub też zastosować rozwiązania umożliwiające samodzielne wydostanie się z nich (np. pochylnie, pozostawianie wypłaszczenia jednej ze ścian). W przypadku wykopów liniowych powinny być one realizowane na możliwie krótkich odcinkach i możliwie szybko zasypywane. Studzienki powinny wystawać na wysokość ok. 25-30 cm ponad powierzchnię gruntu. Otwory górne studzienek muszą być szczelnie zamknięte, lub jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach mniejszych niż 0,5 x 0,5 cm. Identycznie powinny być zabezpieczone wszelkie wloty boczne. Codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i innych zagłębień terenowych powstałych w trakcie prac budowlanych, należy sprawdzić, czy nie zostały w nich uwięzione zwierzęta. Znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta powinny być niezwłocznie uwalniane i przenoszone w odpowiednie danemu gatunkowi siedliska, poza strefę prowadzonych prac.
26. Nie dopuścić do tworzenia się w zasięgu prowadzonych prac budowlanych zastoiśk z wodą, celem uniknięcia ich zasiedlenia przez płazy. W razie stwierdzenia zastoiśk, po wykluczeniu ich zasiedlenia przez płazy lub gady, należy je jak najszybciej usunąć. W przypadku stwierdzenia jaj, larw i osobników dorosłych płazów lub gadów w zastoiśkach wody na placu budowy – należy je odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce poza terenem realizacji.
27. W przypadku konieczności częściowej lub całkowitej likwidacji zbiorników wodnych, terenów podmokłych, rozlewisk itp., osoba sprawująca nadzór herpetologiczny sprawdzi je pod kątem obecności w nich zwierząt (płazów w różnych stadiach rozwoju, gadów). W przypadku stwierdzenia ich występowania, tereny te należy dobrze oznakować i nie prowadzić w tym miejscu prac do momentu, aż wszystkie stadia rozwojowe płazów oraz osobniki gadów zostaną odłowione i przeniesione w inne odpowiednie danemu gatunkowi miejsca, położone poza strefą zagrożenia ze strony prac związanych z budową obwodnicy. Głównym warunkiem rozpoczęcia likwidacji zbiorników jest brak obecności w nich płazów (i innych zwierząt). Optymalnym terminem realizacji jest przełom września i października (z uwagi na opuszczenie przez większość płazów przeobrażonych z postaci larwalnych, a jednocześnie brak osobników zimujących). Dokładny termin przeprowadzenia prac powinien być ustalany przez nadzór herpetologiczny indywidualnie dla każdego zbiornika na podstawie obserwacji w terenie oraz warunków temperaturowych. Ważne jest, by prace rozpocząć w momencie, kiedy w zbiorniku pozostała niewielka liczba larw (lub już ich tam w ogóle nie ma), jednak zanim płazy przystąpią do zimowania. Proces likwidacji zbiornika należy rozpocząć od szczelnego wygrodzenia zbiornika tymczasowym grodzieniem herpetologicznym (wykonanym na zasadach określonych w ww. warunku 1.2)24. niniejszej decyzji) na początku września (by nie dopuścić do niego płazów zimujących) przy jednoczesnym odławianiu zwierząt opuszczających zbiornik (np. przy pomocy wiaderek wkopanych przy ogrodzeniu od strony zbiornika). Po odłowieniu zwierząt (także z części lądowej wygrodzonego obszaru) należy przeprowadzić stopniowe obniżanie lustra wody do dna (w przypadku częściowej likwidacji – w części likwidowanej, oddzielonej szczelną ścianką), przy ciągłym odławianiu, następnie penetracja dna przez wykwalifikowanych pracowników i odłowienie pozostałych zwierząt (nie tylko płazów). Miejsca uwolnienia zwierząt powinny być ustalane przez nadzór przyrodniczy i oddalone od pasa robót ziemnych o co najmniej 200 m. W przypadku wykorzystania pomp, węże ssące należy zabezpieczyć siatkami, tak by nie przedostały się do nich płazy. Najlepiej na końcówkę węża zamontować konstrukcję przypominającą kosz ze szczelnej siatki (oczka < 5 mm), która będzie umieszczona ok. 20-30 cm od otworu węża, aby uniknąć zginięcia płazów przy zasysaniu. Alternatywnie, w sąsiedztwie likwidowanego zbiornika można wykopać rzapie (wykop

- w sąsiedztwie, o dniu położonym poniżej likwidowanego zbiornika), do którego dopływ można zabezpieczyć siatką. Zasypanie (osuszonej) misy zbiornika należy dokonać bezpośrednio po odłowieniu zwierząt, małym, jednostronnym frontem roboczym, w obecności pracownika nadzoru herpetologicznego na przedpolu zasypywanego obszaru i przy umożliwieniu samodzielnej ucieczki zwierząt. Po zasypaniu ok. $\frac{3}{4}$ likwidowanego zbiornika należy odczekać dwa dni i ewentualnie odłowić pozostałe płazy. Po tej czynności należy bezzwłocznie zasypać pozostałą część zbiornika. Nadzór przyrodniczy w razie konieczności wskaże sposób i lokalizację wykonania tymczasowego ogrodzenia herpetologicznego zabezpieczającego miejsce zlikwidowanego zbiornika przed dostępem płazów (zjawisko filopatrii) oraz objęcia go monitoringiem. W przypadku częściowej likwidacji zbiornika, pozostałą jego część (na zewnątrz ścianki szczelnej) należy pozostawić jako siedlisko rozrodcze płazów.
28. W przypadku bezzwzględnej konieczności wykonywania prac wymienionych w warunku l.2).27 niniejszej decyzji w innym terminie (np. w terminie zimowym lub wiosennym), prace związane z wykonaniem szczelnego wygrodzienia likwidowanego zbiornika/siedliska należy przeprowadzić w okresie jesiennym, tak aby nie dopuścić do hibernacji/rozrodu płazów w nich.
 29. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy usunąć wszelkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały, a następnie przeprowadzić uporządkowanie terenów. Nadmiar mas ziemnych powinien być usunięty z miejsc czasowego magazynowania, a teren uprzątnięty, aby zapobiec spontanicznemu rozwojowi roślinności gatunków inwazyjnych łatwo zajmujących odkryte powierzchnie. Masy ziemne nie mogą być wykorzystywane do zasypywania terenów podmokłych, zagłębień, zbiorowisk łąkowych itp. mogących stanowić tereny wartościowe przyrodniczo (np. dla płazów). Tereny sąsiadujące z inwestycją, których powierzchnia została zmieniona należy przywrócić do stanu sprzed realizacji lub stanu umożliwiającego jego użytkowanie. Uszkodzone powierzchnie gruntu zaleca się obsiać trawami (rodzیمymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie).
 30. Po wykonaniu nasypów i rowów wskazane jest umocnienie skarp i obsianie ich trawami (rodzیمymi gatunkami typowymi dla siedlisk występujących na danym terenie), w taki sposób, aby erozja powierzchniowa została ograniczona do minimum, a frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.
 31. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w wydzielonych pomieszczeniach zadaszonych bądź szczelnych i zamykanych pojemnikach/kontenerach, ustawionych na utwardzonym i szczelnym podłożu.
 32. Woda wykorzystywana na cele budowlane oraz socjalno-bytowe pracowników dostarczana będzie beczkowozami lub pobierana będzie z istniejącej sieci wodociągowej.
 33. Ścieki bytowe powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych przenośnych sanitariatów, opróżnianych przez uprawnione podmioty i wywożone do oczyszczalni ścieków.
 34. Woda wykorzystana do prób szczelności będzie wywożona beczkowozami do oczyszczalni ścieków.
 35. W przypadku zorganizowania stanowiska mycia kół pojazdów do obsługi przedsięwzięcia, miejsce to zostanie wyznaczone poza terenem strefami ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej w miejscowościach Nowa Dęba oraz Huta Komorowska, na powierzchni szczelnej, ukształtowanej w taki sposób, aby nie było możliwości odpływu wód zużytych na teren przyległy. Ścieki z punktu mycia przez uprawnione podmioty będą wywożone do oczyszczalni ścieków.
 36. W przypadku prowadzenia odwodnienia wykopów budowlanych stosowane będą metody ograniczające zasięg depresji, np. poprzez stosowanie ścianek szczelnych.
 37. W sytuacji odwodniania wykopów budowlanych, wody z odwodnienia przed wprowadzeniem do cieków będą oczyszczane ze względu na zawartość zawiesiny np. w odstojnikach.
 38. Podczas wykonywania prac w ciekach zachowany zostanie przepływ nienaruszalny.
 39. Prace w obrębie cieków należy realizować w sposób niepowodujący: zawężenia lub

- poszerzenia danego koryta, koncentracji nurtu lub wypłyenia nurtu.
40. Prace w korytach cieków będą prowadzone ze stanowisk brzegowych. Nie dopuszcza się wprowadzania ciężkiego sprzętu do koryta danego cieku. Ponadto stosowane będą ograniczenia czasowe w przypadku prac skutkujących wzrostem zmętnienia wody w cieku (przerwy technologiczne w wykonywaniu robót do czasu ustania zmętnienia).
 41. W przypadku konieczności przebudowy urządzeń melioracji wodnych, przebudowa dokonana zostanie przed rozpoczęciem inwestycji, w sposób zapewniający zachowanie sprawności użytkowej całej sieci drenarskiej.
 42. Podczas fazy realizacji, na odcinkach w liniach rozgraniczających teren przedsięwzięcia dopuszcza się możliwość wykonania tymczasowych obiektów inżynierskich na ciekach.
 43. Dopuszcza się ingerencję w koryta cieków naturalnych w następującym zakresie:
 - a) Przyrwa na odcinku długości ok. 105 m,
 - b) Dopływ spod Rozalina na odcinku długości ok. 150 m,
 - c) Koniecpólka na odcinku długości ok. 190 m,
 - d) Dopływ spod Krzywicy na odcinku długości ok. 100 m,
 - e) Korzeń na odcinku długości ok. 150 m.Prace obejmowały będą regulację koryta danego cieku i wykonanie jego umocnienia na szerokości obiektu inżynierskiego, tj.: Przyrwa most drogowy w km drogi ok. 1+579, Dopływ spod Rozalina most drogowy w km drogi ok. 5+661, Koniecpólka most drogowy w km drogi ok. 7+559, Dopływ spod Krzywicy obiekt w km drogi ok. 9+897, Korzeń most drogowy w km drogi ok. 12+180 oraz na odcinku do 50 m powyżej i poniżej planowanego obiektu.
 44. W celu ograniczenia nadmiernego oddziaływania na jakość powietrza na etapie realizacji zadania należy m. in.: używać plandeki podczas przewożenia materiałów sypkich oraz mas bitumicznych, utrzymywać plac budowy oraz drogi dojazdowe w stanie ograniczającym pylenie (np. czyszczenie, zraszanie), unikać pracy na biegu jałowym silników spalinowych: maszyn, urządzeń i środków transportu (np. w czasie postoju, przy przerwach w pracy), ograniczać prędkość ruchu pojazdów w rejonie budowy.
 45. W pobliżu zabudowań mieszkalnych uciążliwe akustycznie prace budowlane należy wykonywać tylko w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Ograniczenie to nie dotyczy konieczności prowadzenia robót wynikających z technologii już trwających prac, niepozwalającej na ich przerwanie.
 46. Przed rozpoczęciem robót budowlanych i po ich zakończeniu należy przeprowadzić inwentaryzację stanu istniejących budynków i budowli położonych w zasięgu min. do 40 m od pasa robót, celem udokumentowania ewentualnego wpływu prac budowlanych na ich stan techniczny.

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

1. Uwzględnić zalecenia wynikające z punktu I.1) i I.2) decyzji.
2. Ogrodzić całą trasę obwodnicy (obustronnie) siatką drucianą na metalowych słupkach, o wysokości 250 cm nad powierzchnią terenu, o następujących parametrach:
 - od głębokości 50 cm p.p.t. do wysokości 60 cm n.p.t. – wielkość oczek siatki do 10 x 15 cm,
 - od wysokości 60 cm do 120 cm – wielkość oczek siatki do 5 x 15 cm,
 - od wysokości 120 cm do 250 cm – wielkość oczek siatki do 15 x 15 cm.Dodatkowo, zastosować na całej długości ogrodzenia drogowego ogrodzenie ochronne dla płazów: od głębokości 30 cm p.p.t. do wysokości 60 cm n.p.t. – siatka metalowa o wielkości oczek nie większych niż 0,5 x 0,5 cm z odgiętą górną krawędzią (trwałą przewieszka) na zewnątrz grodzzonego terenu na min. 5-10 cm, pod kątem 45-90°. Siatka herpetologiczna powinna być w sposób trwały i szczelny przymocowana do ogrodzenia drogowego.
3. Furtki w ogrodzeniu drogowym wyposażać w mechanizmy samozamykające i zaprojektować tak, aby przestrzeń pomiędzy skrzydłami furtki, a słupkami ogrodzenia

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

6. W przypadku oświetlenia drogowego, należy zastosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (np. lampy sodowe lub lampy LED). Zalecana temperatura barwowa nie powinna przekraczać 3000 K. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, o ciepłej barwie i skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać (nie powodujące efektu łuny i rozproszenia). Należy stosować zamknięte obudowy źródeł światła.
7. Zbiornikom retencyjnym należy nadawać kształty nieregularne (dopuszczalne są zbiorniki wykonane na bazie zaokrąglonych kształtów), oraz obsadzić wokół roślinnością odpowiednią do siedliska (celem wkomponowania w krajobraz). Ograniczyć do niezbędnego minimum, wynikającego z zapewnienia trwałości konstrukcji i uwarunkowań terenowych, stosowanie elementów żelbetowych i betonowych.
8. Zbiorniki retencyjne należy zlokalizować poza zidentyfikowanymi płacami siedlisk przyrodniczych. Zbiorniki retencyjne zaprojektowane poza ogrodzeniem drogowym należy indywidualnie ogrodzić ogrodzeniem drogowym o którym mowa w warunku I.3)2. niniejszej decyzji.
9. Zaprojektować przejścia dla zwierząt w km obwodnicy ok.:
 - 1+579 – MG/PZDs-1_W10A_2 (przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Przyrwa); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 3,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 3,0 m;
 - 2+500 – PZDd-2_W10A_2 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rowem melioracyjnym); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 5,0 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 5,0 m;
 - 4+156 – PZDs-3_W10A_2 (przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z rowem melioracyjnym); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 3,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 3,0 m;
 - 5+661 – MG/PZDs-4_W10A_2 (przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Dopływ spod Rozalina); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 3,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 3,0 m;
 - 6+421 – PZM-5_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów, zespolone z rowem melioracyjnym i przejściem dla pieszych); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,0 m;
 - 6+400 – 7+200 (przejście górne dla dużych zwierząt); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: szerokość – 50 m; dopuszcza się możliwość zaprojektowania (alternatywnie) samodzielnego przejścia dolnego dla dużych zwierząt o minimalnych wymiarach części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 5,0 m, szerokość – 15,0 m;
 - 7+142 – P/PZM-1_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów, zespolone z rowem melioracyjnym); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,0 m;
 - 7+295 – P/PZM-2_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 7+559 – MG/PZDs-6_W10A_2 (przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Koniecpólka i jezdnią dodatkową); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 3,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 3,0 m;
 - 8+837 – WG/PZDd-7_W10A_2 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z drogą powiatową DP2401R); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 5,0 m, szerokość – 2 x 7,5 m;
 - 9+901 – WG/PZDd-8_W10A_2 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z linią kolejową LK 65); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 5,0 m, szerokość – 2 x 7,5 m;
 - 10+597 – P/PZM-3_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów, zespolone z rowem melioracyjnym); minimalne wymiary części przeznaczonej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,0 m;

- 10+697 – P/PZM-3.2_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 11+192 – P/PZM-4_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów, zespolone z rowem melioracyjnym); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,0 m;
 - 12+180 – MG/PZDd-10_W10A_2 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Korzeń); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 5,0 m, szerokość – 2 x 5,0 m;
 - 12+600 – P/PZM-5_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 13+112 – WG/PZDd-12_W10A_2 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z drogą gminną DG104101R); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 5,0 m, szerokość – 2 x 7,5 m;
 - 14+150 – WG/PZDd-13_W10A_2 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z drogą leśną/drogą ppoż.); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 5,0 m, szerokość – 2 x 7,5 m;
 - 15+473 – P/PZM-6_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m;
 - 16+116 – P/PZM-7_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów, zespolone z rowem melioracyjnym); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość (obustronnych pasów ziemnych) – 2 x 1,0 m;
 - 16+735 – P/PZM-8_W10A_2 (przejście dolne dla małych zwierząt, w tym dla płazów); minimalne wymiary części przeznaczanej dla migracji zwierząt: wysokość – 1,5 m, szerokość – 2,0 m.
10. Przy projektowaniu przejść dla zwierząt i zagospodarowaniu ich otoczenia należy uwzględnić poniższe zalecenia:
- a) w przypadku przejścia górnego dla dużych zwierząt szerokość przejścia w strefie najścia powinna zwiększać się płynnie (lejkowato) w kierunku podstawy najść w obu kierunkach (kształt podwójnej paraboli w rzucie pionowym); maksymalne nachylenie powierzchni przejścia i nasypów najść – 15 %; stosunek szerokości do długości przejścia powinien być większy niż 0,8;
 - b) w przypadku przejść dolnych zachowany zostanie współczynnik względnej ciasnoty: $\geq 1,5$ dla zwierząt dużych, $\geq 0,7$ dla zwierząt średnich i $\geq 0,07$ dla zwierząt małych;
 - c) przejścia dolne dla małych zwierząt, w tym zespolone z ciekim, powinny mieć przekrój prostokątny lub eliptyczny/łukowy; przepust może być wykonany z betonu, tworzywa sztucznego lub metalu;
 - d) w przypadku przejść dolnych dla średnich i dużych zwierząt zapewnione zostanie doświetlenie ich powierzchni poprzez stosowanie otworów lub szczelin doświetleniowych w pasie rozdziału (jeśli pozwalają na to cechy konstrukcyjne obiektu i zachowanie BRD);
 - e) w przypadku przejść zespolonych z ciekami powinny być one wyposażone w obustronne pasy suchego terenu położone powyżej poziomu wody średniej i pokryte ziemią mineralną o wyrównanej powierzchni, możliwie łagodnie opadające w kierunku cieku i łagodnie łączące się z otoczeniem przyścia (bez gwałtownych załamów w pionie i poziomie);
 - f) znajdujące się w obrębie/sąsiedztwie dojeżdżających do przejść drogi technologiczne/dojazdowe powinny posiadać nawierzchnię gruntową, w sytuacjach koniecznych dopuszczalne jest ich umacnianie kruszywami naturalnymi lub łamanymi (przy czym dopuszcza się wykonanie nawierzchni powierzchniowo utrwalonej i pokrytej drobnym, luźnym kruszywem); drogi dojazdowe powinny posiadać małe natężenie ruchu (< 500 pojazdów/dobę); nachylenie skarp ww. dróg nie powinno być większe niż 1:2;
 - g) zagospodarowanie powierzchni przejść i obszarów dojeżdżających:
 - utworzenia na powierzchni przejść warstwy gruntu o miąższości minimalnej;

- dla traw, roślinności zielnej i bylin: $\geq 0,3$ m, w tym minimum 0,1 m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy,
- dla krzewów: $\geq 0,6$ m, w tym minimum 0,3 m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy,
- dla drzew: $\geq 1,0$ m, w tym minimum 0,3 m warstwy urodzajnej o dużej zawartości próchnicy;
- pokrycia dna przejść dla małych zwierząt warstwą gleby mineralnej o wyrównanej powierzchni; w przypadku przejść dla płazów powinna to być gleba o dużych zdolnościach retencjonowania wody opadowej (w tym gleba organiczna);
- w przypadku obiektów zespolonych z ciekim należy zachować w jak największym stopniu roślinność naturalną (pozostawić drzewa i krzewy niekolidujące z budową obiektów rosnące wzdłuż cieku/rowu, nasadzić zielen zbliżoną w jak największym zakresie do poprzedniej);
- dostosowania charakteru i struktury roślinności do występującej w otoczeniu przejścia, z uwzględnieniem gatunków potencjalnej roślinności naturalnej i roślinności rzeczywistej;
- dopuszczenia i wspierania spontanicznej ekspansji i naturalnej sukcesji roślinności z ograniczeniem do minimum wszelkich zabiegów gospodarczych związanych z utrzymaniem roślinności;
- kształtowania trawiastej pokrywy roślinnej pod powierzchnią dolnych (w zasięgu strefy usłonecznionej) i najść/dojść przez wysiew gatunków traw o średnim i wysokim pokroju; w przypadku przejść górnych zaleca się wprowadzenie wąskich (szerokości ok. 2,5 m) pasów trawiastych (lub mieszanki traw i roślin motylkowych) wzdłuż ekranów, pomiędzy pasem pnączy i powierzchniami zakrzewionymi;
- wprowadzenia gęstych, rzędowych nasadzeń krzewów o nieregularnej linii wzdłuż ekranów przeciwośnieniowych i ogrodzeń (uwzględniając przebieg stwierdzonych i potencjalnych tras przelotu nietoperzy oraz zalecenie kształtowania wąskich pasów trawiastych);
- wprowadzenia nasadzeń krzewów oraz bylin na powierzchni przejścia – pojedynczo i w grupach (po kilka sztuk);
- rozmieszczenia na powierzchni przejścia (o ile zezwalają na to odrębne przepisy oraz ukształtowanie terenu) karp korzeniowych i kłód (kilka/kilkanaście sztuk);
- rozmieszczenia na powierzchni przejścia górnego oraz przy wylotach przejść dolnych (o ile zezwalają na to odrębne przepisy oraz ukształtowanie terenu) większych głazów (kilka/kilkanaście sztuk), pojedynczo i w małych grupach;
- w przypadku, gdy przejścia mają być wykorzystywane przez gady zaleca się uwzględnić konieczność kształtowania ciągłych pasów roślinności (szerokości ≥ 2 m) z elementami dodatkowymi (np. głazy, kłody, karpy, gałęzie) w miejscach najsilniej usłonecznionych;
- w przypadku, gdy przejście ma być wykorzystywane przez małe zwierzęta (małe ssaki roślinożerne i drapieżne, bezkręgowce), konieczne jest zaprojektowanie odpowiedniej struktury roślinności złożonej z gatunków zapewniających bazę pokarmową oraz dogodne miejsca ukrycia; mikrosiedliska powinny być tworzone z wykorzystaniem roślinności oraz głazów, karp korzeniowych, kłód drewna, konarów, gałęzi itp.;
- w pobliżu przejść dla zwierząt wprowadzane nasadzenia drzew należy zabezpieczyć przed zgryzaniem przez zwierzęta (np. przy użyciu siatki lub perforowanych rulonów);
- h) przy projektowaniu i zagospodarowaniu bezpośredniego otoczenia przejść (w tym przepustów dla małych zwierząt):
- w przypadku przejść dolnych należy tak projektować konstrukcje obiektów, by betonowe powierzchnie przyczółków były w możliwie największym stopniu osłonięte warstwą gruntu (docelowo roślinnością osłonową); należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itp. położonych przy wylotach przejść dla zwierząt;
- w przypadku przejść dolnych skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając;
- ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawędziami przyczółków;

- w przypadku przepustów dla małych zwierząt, płazów, zespolonych z ciekami, ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu (przepusty o świetle pionowym > 2 m) lub przechodzić bezpośrednio ponad wlotem/wylotem przepustu;
- umacnianie stoków, skarp oporowych i stromych nasypów (położonych w strefach dostępnych dla zwierząt) należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem metod biologicznych oraz geosyntetyków z docelowym wprowadzaniem pokrywy roślinnej; należy unikać betonowania skarp, w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach (co najmniej 10 x 10 cm) umożliwiając (w ograniczonym stopniu) spontaniczny rozwój roślinności;
- koryta cieków znajdujących się w obrębie przejść powinny znajdować się w ich centralnej części;
- koryta cieków naturalnych znajdujących się w obrębie przejść powinny pozostać, w miarę możliwości technologicznych, w naturalnym przebiegu;
- umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych oraz korekty ich przebiegu w obrębie przejść dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych wynikających z realnych zagrożeń dla obiektów inżynierskich, z wykorzystaniem metod i materiałów naturalnych (roślinność stabilizująca, faszyna, narzut kamienny o zmiennej granulacji) lub geosyntetyków (z zasypaniem gruntem), w ostateczności przy braku możliwości zastosowania innych rozwiązań – materiały betonowe (nie należy ich stosować w przypadku cieków naturalnych); bez względu na rodzaj umocnienia należy zachować możliwość swobodnego przemieszczania się wszystkich występujących na danym terenie gatunków zwierząt (w tym małych) w poprzek i wzdłuż koryta cieku, w tym celu, w zależności od sposobu umocnienia należy:
 - geosyntetyki – zasypać lub wypełnić szczelnie gruntem (geokraty) z zachowaniem nachylenia skarp nie większego niż 1:2 (nie dotyczy zachowywanego/odtworzanego naturalnego nachylenia cieku); w przypadku odpowiednich warunków świetlnych należy zastosować grunt urodzajny i wysiew traw,
 - narzut kamienny – zasypywanie szczelin pomiędzy głazami frakcją pośrednią i gruntem rodzimym (w wierzchniej warstwie) z dopuszczeniem ekspansji roślinności (ewentualny dodatkowy wysiew traw),
 - ażurowe płyty betonowe – powinny posiadać możliwie największe oczka z zasypaniem gruntem i w przypadku odpowiednich warunków świetlnych należy zastosować grunt urodzajny i wysiew traw; nachylenie umocnionych skarp nie większe niż 1:2;
- wszelkie naziemne obiekty związane z siecią odwodnień i inną infrastrukturą drogową powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przejść; w obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich ruch i ograniczać możliwość dojścia do przejścia – przede wszystkim ogrodzone zbiorniki oraz otwarte rowy o stromych skarpach (nachylenie > 1:2); w przypadku bezwzględnej konieczności lokalizacji zbiorników retencyjnych w odległości < 50 m od krawędzi przejść wynikającej z panujących trudnych uwarunkowań terenowych, należy przyjąć rozwiązania projektowe możliwie ograniczające ich ingerencję w strefy przemieszczania zwierząt (lokalizacja i kształt zbiorników, przebieg ogrodzenia drogowego, nasadzenia roślinności izolacyjnej itp.); wszystkie rowy przecinające powierzchnię przejść powinny być skanalizowane (rurociąg) lub, w przypadku braku takiej możliwości, powinny mieć wypłaszczone skarpy (do nachylenia min. 1:2,5) z pokryciem gruntowym;
- drogi dojazdowe prowadzone w sąsiedztwie przejść dla zwierząt (rejon dojścia do przejścia) muszą charakteryzować się niskim natężeniem ruchu (dojazdy do terenów rolnych/leśnych, przejazdy służb utrzymaniowych drogi itp.) i posiadać na odcinku co najmniej 100 m od krawędzi obiektu (w każdym kierunku) nawierzchnię gruntową, w sytuacjach koniecznych dopuszczalne jest ich umacnianie kruszywami naturalnymi lub łamanymi (przy czym dopuszcza się wykonanie nawierzchni powierzchniowo utrwalonej i pokrytej drobnym, luźnym kruszywem);
- nie projektować (za wyjątkiem sytuacji wynikających z warunków technicznych i względów BRD) oświetlenia drogi w rejonie przejść dla średnich i dużych zwierząt –

w odległości co najmniej 200 m (obszary leśne) i 500 m (obszary bezleśne lub z niewielkim udziałem lasów) w każdą stronę od skrajni przejścia; w przypadku niemożności spełnienia ww. wymogu dopuszcza się zastosowane oświetlenia o możliwie najmniejszej mocy oraz możliwie najniższej wysokości latarni;

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

- zaprojektować na wszystkich przejściach dla średnich i dużych zwierząt drewniane ekrany przeciwoślennieniowe o wysokości minimalnej 2,5 m (mierzonej łącznie z podwaliną) w przypadku przejść dolnych i 3,0 m w przypadku przejścia górnego; w przypadku przejść dolnych ekrany powinny być zlokalizowane powyżej przejścia (możliwie blisko krawędzi jezdni) na odcinkach co najmniej 50 m od jego krawędzi (w obu kierunkach) oraz na całej długości konstrukcji przeprawy, pod którą zlokalizowane jest przejście; w przypadku przejść górnych ekrany powinny zostać zlokalizowane na powierzchni przejścia oraz w obszarach naprowadzania zwierząt (wzdłuż ich krawędzi);

i) kształtowanie struktur naprowadzających zwierzęta do przejścia:

- ogrodzenia ochronne wzdłuż drogi powinny łączyć się płynnie z ogrodzeniem na powierzchni przejść górnych (za wyjątkiem sytuacji, gdy droga dojazdowa zlokalizowana jest pod przejściem górnym dla zwierząt);

- ogrodzenia ochronne wzdłuż drogi powinny posiadać płynne i szczelne połączenie ogrodzeń z wylotami przejść dolnych;

- należy unikać prowadzenia ogrodzeń na stromych skarpach; w przypadku konieczności prowadzenia ogrodzeń w górę skarp o nachyleniu $> 1:2,5$ (zwłaszcza przy połączeniach z przejściami) konieczne jest zwiększenie wysokości minimalnej ogrodzenia co najmniej o 10%;

- wprowadzić gęste, rzędowe nasadzenia krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu), łączących się z nasadzeniami wzdłuż ekranów przeciwoślennieniowych na najściach i na powierzchni przejść górnych;

- wprowadzić gęste, rzędowe nasadzenia krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu), łączących się z czołem przejść dolnych;

- wprowadzić struktury roślinności naprowadzającej, tj. nasadzeń drzew i krzewów w obszarze najść przejść górnych i dojeżdżać do przejść dolnych wykonanych w taki sposób, by tworzyły ciągłe lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia, ukierunkowując ruch zwierząt; należy uwzględnić gatunki stanowiące atrakcyjną bazę żerową w okresie owocowania;

- w przypadku konieczności dostosowania przejść (górnych i dolnych) do potrzeb przemieszczania się nietoperzy należy wprowadzić rzędowe nasadzenia (szpalery) drzew i wysokich krzewów na powierzchni przejść górnych oraz w otoczeniu przejść górnych i dolnych, łączące się z naturalnymi pasami zadrzewień w otoczeniu drogi i tworzące ciągły układ przestrzenny; długość i lokalizacja nasadzeń powinny wynikać z przebiegu lokalnych tras przemieszczania się nietoperzy; w przypadku braku możliwości wprowadzania drzew na powierzchni przejść górnych alternatywnym rozwiązaniem może być zastosowanie podwyższonych ekranów przeciwoślennieniowych obsadzonych roślinnością lub wykonanie ekranów w postaci wałów ziemnych obsadzonych krzewami (o łącznej wysokości 3-5 m); w przypadku przejść dolnych (bez względu na wymiary) należy zawsze projektować ekrany przeciwoślennieniowe (zalecana wysokość 4 m; dopuszcza się ich częściowe zastąpienie siatkami o oczkach nie większych niż 5 x 5 cm); Orientacyjny kilometraż, gdzie należy zastosować ekrany lub siatki podwyższające pułap przelotu nietoperzy na drogą: 1+430 – 1+730, 1+850 – 2+150, 3+700 – 4+100, 5+300 – 5+700, 6+300 – 7+300, 7+410 – 7+710, 8+690 – 8+990, 9+750 – 10+050, 12+960 – 13+260 i 14+000 – 14+300;

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

- j) celem ograniczenia użytkowania przejść przez ludzi należy je zabezpieczyć poprzez zastosowanie (o ile zezwalają na to odrębne przepisy oraz ukształtowanie terenu) następujących rozwiązań (odpowiednich dla danego przejścia – jego typu i lokalizacji):
- umieszczanie głazów o różnej wielkości, karp korzeniowych, kłód, stosów grubych gałęzi w poprzek możliwych stref przedostawania się ludzi; głazy i karpy powinny być częściowo zakopane (część nadziemna nie powinna być niższa niż 40 cm) i na tyle duże, aby istotnie utrudnić ich usunięcie ciągnikiem; powinny być rozmieszczone gęsto (odstępów nieregularne i nie większe niż 150 cm), uniemożliwiając przejazdy samochodami i znacząco utrudniając przejazdy motocykli i quadów;
 - wykonanie punktowych wykopów oraz wałów ziemnych skutecznie utrudniających ruch pojazdów w miejscach szczególnie zagrożonych przejazdami;
 - wprowadzanie skupisk roślinności w zwartej i nieregularnej więźbie, wspieranie spontanicznej ekspansji i sukcesji naturalnej; wprowadzenie ciernistych gatunków krzewów.
11. Należy zaprojektować nasadzenia zieleni drogowej o funkcji izolacyjno-osłonowej, krajobrazowej, naprowadzającej, dogęszczającej i ozdobnej w łącznym rozmiarze nie mniejszym niż 30 ha. Nasadzenia należy zlokalizować w pasie drogowym i/lub w jego sąsiedztwie (wzdłuż ciągów komunikacyjnych łączących się z budowaną obwodnicą). Gatunki drzew i krzewów do nasadzeń należy dostosować do panujących w danym miejscu warunków siedliskowych i charakteru istniejącej zieleni oraz do zakładanych pełnionych funkcji. Należy wykluczyć stosowanie gatunków inwazyjnych. Niedopuszczalne jest stosowanie gatunków obcego pochodzenia w miejscach, gdzie droga przecina lub sąsiaduje z ekosystemami naturalnymi i półnaturalnymi, zwłaszcza chronionymi typami siedlisk. Gatunki nierodzące drzew i krzewów dopuszcza się do stosowania w przypadku zieleni ozdobnej. Nie należy stosować gatunków drzew i krzewów mogących stanowić atrakcyjną bazę pokarmową dla ssaków kopytnych oraz ptaków śpiewających (za wyjątkiem bezpośredniego sąsiedztwa przejść dla zwierząt). Zaprojektowana zielen dogęszczająca powinna posiadać zwartą, wielorzędową (wynikającą z odpowiedniej więźby nasadzeń w kilku rzędach poszczególnych gatunków drzew i krzewów) i wielopiętrową strukturę (wynikającą z zastosowania gatunków niższych – krzewiastych oraz wyższych – drzewiastych). Pas roślinności dogęszczającej powinien mieć szerokość dostosowaną do wystawy granicy lasu i zasobności siedliska. Wprowadzenie roślinności dogęszczającej nie może wiązać się z wycinką drzew.
12. Studzienki ściekowe, studnie, niecki wpadowe/chłonne i inne elementy odwodnienia budowanej obwodnicy, znajdujące się w strefie dostępnej dla płazów i mogące stanowić pułapki dla płazów i innych małych zwierząt, powinny zostać zaprojektowane z uwzględnieniem potrzeby ochrony płazów – należy zastosować rozwiązania konstrukcyjne uniemożliwiające przedostanie się płazów (i innych małych zwierząt) do elementów odwodnienia drogi, mogących stanowić pułapki ekologiczne (np. poprzez stosowanie szczelnych przekryć, wygrodzeń herpetologicznych, krat o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm na wlotach do zbiorników retencyjnych, klap zwrotnych na wylotach kanałów hydrotechnicznych i kanalizacji deszczowej do cieków/rowów melioracyjnych), i/lub rozwiązania umożliwiające im samodzielne wydostanie się z elementów odwodnienia drogi (np. stosowanie pochylni, rur wyjściowych/ucieczkowych). Wykonanie ww. zabezpieczeń należy przeprowadzić przy udziale nadzoru przyrodniczego.
13. Nie projektować systemu odprowadzania wód roztopowo-opadowych za pomocą korytek krakowskich lub głębokich rowów betonowych.
14. Usytuowanie obiektów inżynierskich (obiektów mostowych, przepustów) nie może powodować istotnych zmian koryta cieku (kształt, przebieg, spadek dna) oraz warunków przepływu wód. Filary obiektów mostowych powinny być zlokalizowane poza korytami przekraczanych cieków.
15. Kolorystyka projektowanych obiektów inżynierskich powinna być stonowana, zbliżona do kolorów występujących w bezpośrednim otoczeniu obiektów (stonowane odcienie zieleni, szarości, brązu).

16. Celem ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na siedliska leśnej fauny należy zastosować montaż następujących sztucznych schronień: 293 budek lęgowych dla ptaków (156 typu A, 51 – A1, 71 – B, 10 – D, 5 – E) oraz 100 budek/schronów dla nietoperzy (50 budek szczelinowych, 50 budek typu Stratmann bądź schronów z trocinobetonu). Ww. budki należy powiesić w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, jednak nie bliżej niż ok. 300 m od osi projektowanej obwodnicy, w uzgodnieniu z właścicielem/zarządcą terenu. Montaż budek należy prowadzić pod nadzorem i zgodnie ze wskazaniami ornitologa/chiropterologa. Nadzór przyrodniczy ustali również termin i sposób montażu budek.
17. Odwodnienie przedmiotowej drogi będzie oparte głównie na systemie rowów drogowych, uzupełnionych kanalizacją deszczową. Kanalizacja deszczowa wykonana zostanie w km ok. drogi: 0+100 ÷ 1+030, 1+200 ÷ 1+440, 1+690 ÷ 4+075, 4+355 ÷ 5+390, 5+800 ÷ 9+790, 9+975 ÷ 12+085, 12+235 ÷ 14+845, 15+095 ÷ 17+010, 17+220 ÷ 17+362. Kanalizacja deszczowa wykonana zostanie także na drogach poprzecznych, węzłach drogowych oraz w miejscach, gdzie będzie miało miejsce zarurowanie rowów.
18. Na terenie strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej w miejscowości Nowa Dęba tj. w km ok. 6+571 - 7+537, zaprojektowany zostanie szczelny system odwodnienia drogi (kanalizacja deszczowa/szczelne rowy otwarte rowy drogowe).
19. Na sieci kanalizacji deszczowej przed wylotami urządzeń kanalizacyjnych odprowadzających wody opadowe lub roztopowe do odbiorników końcowych zastosowane zostaną urządzenia oczyszczające w postaci układu osadnik/separator substancji ropopochodnych.
20. Dno oraz skarpy rowów drogowych zostaną umocnione np. płytami betonowymi.
21. W ciągu systemu odwodnienia projektowanej drogi zostaną wykonane zbiorniki retencyjne wód opadowych i roztopowych (szczelne) oraz retencyjno-infiltracyjne (nieszczelne). Zbiorniki zaprojektowane zostaną jako otwarte, w najniższych punktach niwelety terenu, przed naturalnymi odbiornikami.
22. Szczelne zbiorniki retencyjne zostaną wykonane w km ok. drogi: 0+100 ÷ 1+030, 1+200 ÷ 1+440, 1+690 ÷ 4+075, 4+355 ÷ 5+390, 5+800 ÷ 9+790, 9+975 ÷ 12+085, 12+235 ÷ 14+845, 15+095 ÷ 17+010, 17+220 ÷ 17+362.
23. Na odcinkach drogi, gdzie nie będzie możliwe grawitacyjne odprowadzenie wód opadowych lub roztopowych ze zbiorników do odbiorników lub w przypadku braku odbiorników, zostaną wykonane pompownie oraz odcinki kanalizacji tłocznej do najbliższych odbiorników.
24. Zaprojektowane zostaną zastawki lub studzienki z zamknięciem awaryjnym: przed wlotami do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, na odpływie ze zbiorników retencyjnych szczelnych, na przelewach awaryjnych oraz na wylotach urządzeń kanalizacyjnych do odbiorników. W przypadku pompowni zabezpieczenie stanowić będzie możliwość wyłączenia pracy pomp.
25. Osadniki zostaną zainstalowane przed wylotami rowów drogowych odprowadzających wody opadowe lub roztopowe do zewnętrznych odbiorników końcowych oraz przed wlotami do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych (nieszczelnych).
26. W obszarze strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej w miejscowości Nowa Dęba zainstalowane zostaną separatory substancji ropopochodnych z awaryjnym zamknięciem, przed wylotami urządzeń kanalizacyjnych ze zbiorników odprowadzających wody opadowe lub roztopowe do zewnętrznych odbiorników końcowych.
27. W zbiornikach zlokalizowanych na terenach w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe dopuszcza się wykonanie wylotów z systemu odwodniania projektowanej drogi oraz przelewów awaryjnych odprowadzanych nadmiar wód opadowych lub roztopowych bezpośrednio do ziemi na przyległy teren. Przelew awaryjny zostanie tak zaprojektowany, aby odpływ wód ze zbiornika możliwy był jedynie w sytuacji wystąpienia deszczów nawalnych. Dopuszcza się wykorzystywanie zgromadzonej w zbiornikach wody w celach przeciwpożarowych lub w przypadku wystąpienia klęsk żywiołowych na terenach leśnych.
28. Wykonane zostaną ekrany akustyczne zgodnie z poniższą tabelą:

Strona drogi	Nr ekranu	Kilometraż		Wysokość [m]	Rodzaj paneli (wypełnienie przęseł)
		od km ok.	do km ok.		
Prawa	E01	15+395	15+609	2,5	pochłaniające
	E02	15+997	16+300	2,5	pochłaniające
Lewa	E03	4+716	4+813	5,0	pochłaniające
	E04	4+826	4+833	4,5	pochłaniające
	E05	4+817	4+915	3,0	pochłaniające
	E06	14+785	14+818	2,5	pochłaniające
		14+818	14+829	3,5	
		14+829	14+931	4,0	
		14+931	14+979	3,5	
		14+979	15+055	2,5	
		15+055	15+157	3,0	
		15+157	15+211	2,5	

Projektowane ekrany akustyczne zostaną wykonane jako pochłaniające (nieprzeźroczyste) i będą charakteryzować się wskaźnikiem oceny od dźwięków powietrznych $\Delta LR > 24\text{dB}$ (Klasa B3) oraz wskaźnikiem oceny pochłaniania $\Delta L_{\alpha} \geq 11\text{dB}$ (Klasa A4).

W celu poprawy widoczności lub doświetlenia (względy BRD), dopuszcza się zastosowanie ekranów z elementami przezroczystymi, o parametrach akustycznych co najmniej takich jak ww. ekrany nieprzezroczystych.

29. W przypadku konieczności zaprojektowania w miejscach wjazdów na posesje zlokalizowanych w ciągu ww. ekranów akustycznych, wykonane zostaną szczelne bramy wjazdowe, o wysokości i właściwościach akustycznych co najmniej takich jak ekrany. Ponadto, bramy, te zostaną wyposażane w mechanizmy ułatwiające ich otwieranie/zamykanie.
30. Na ekranach przeźroczystych należy umieścić znaki graficzne w postaci czarnych pionowych pasów o szerokości ok. 2 cm rozstawionych w odległości do 10 cm lub czarnych poziomych pasów o szerokości ok. 2 mm rozstawionych w odległości ok. 30 mm.
31. W celu uniemożliwienia przedostawania się drobnych zwierząt na drogę, panele akustyczne będą szczelnie połączone z podwaliną, aby nie występowała wolna przestrzeń pomiędzy ekranem a podłożem. Podwalina powinna być zagłębiona w gruncie na głębokość min. 10 cm. Wszelkie ubytki spowodowane osiadaniem lub osuwaniem się ziemi ze skarp należy niezwłocznie uzupełniać. W miejscach, gdzie ekrany będą pełnić funkcję ogrodzenia, ekrany posadowione na palach należy zabezpieczyć przed podkopywaniem zwierząt za pomocą siatki ocynkowanej wkopanej w grunt pod panelami (na głębokość przynajmniej 0,5 m i o wielkości oczek ok. 2 x 15 cm).
32. Nie obsadzać drzewami i krzewami ekranów akustycznych. Nie nasadzać pnączy na przezroczystych ekranach oraz na wszelkich ekranach od strony jezdni, a w razie pojawienia się pnączy, należy natychmiast je usuwać.
33. Gdy za ekranami znajdują się drzewa i krzewy, należy w tych miejscach stawiać ekrany nieprzeźroczyste. W uzasadnionych wypadkach (względy BRD) można zastosować ekrany przeźroczyste zabezpieczone znakami graficznymi (jak w warunku I.3)31. niniejszej decyzji).

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

1. Prace przygotowawcze i budowlane na całym odcinku budowanej obwodnicy powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę wdrażania wskazanych działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego i aktualizację stanu i zasięgu występowania chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych, celem wykazania możliwości realizacji prac, wstrzymania prac w uzasadnionych przypadkach, czy też wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących na etapie budowy (niezbędnych do wdrożenia);
 - a) zakres zadań członków nadzoru przyrodniczego obejmować będzie w szczególności:
 - szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
 - nadzorowanie prac przygotowawczych, w szczególności wycinki drzew i krzewów, zdejmowania humusu wraz z roślinnością zielną, lokalizacji zaplecza budowy i miejsc składowania humusu, wyznaczania dróg tymczasowych, wykonania ewentualnych prac odwodnieniowych, wyburzeń obiektów budowlanych, w których mogą występować nietoperze, ptaki i inne chronione gatunki zwierząt itd.,
 - nadzorowanie wykonywania zabezpieczeń drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, a narażonych na uszkodzenia podczas prac budowlanych,
 - nadzorowanie wykonywania tymczasowych ogrodzeń zabezpieczających zinwentaryzowane stanowiska chronionych gatunków i płaty siedlisk przyrodniczych,
 - nadzorowanie wykonywania tymczasowych grodzień herpetologicznych, kontrolowanie ich stanu technicznego; zbieranie każdego dnia, dwa razy dziennie, rano i wieczorem, gromadzących się wzdłuż nich płazów, wybieranie także tych z dołków / wiader (pułapek łownych), oraz przenoszenie ich w odpowiednie siedliska (prace związane ze zbieraniem i przenoszeniem płazów mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - wydostawanie (odławianie) i przenoszenie zwierząt (w którymkolwiek stadium rozwoju) z obrębu placu budowy, poza zasięg oddziaływania robót budowlanych, w odpowiadające danemu gatunkowi siedlisko (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - kontrolowanie powstających w obrębie placu budowy rozlewisk, kolein, kałuż, celem sprawdzenia przed ich zasypaniem, czy nie są one zasiedlone przez płazy, w którymkolwiek stadium rozwoju (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - nadzorowanie prac prowadzonych w obrębie koryt cieków i terenów podmokłych, miejscach występowania płazów,
 - nadzorowanie likwidacji zbiorników wodnych, rozlewisk, terenów podmokłych itp.,
 - nadzorowanie wykonania zabezpieczenia elementów odwodnienia drogi i innych elementów infrastruktury drogowej mogących stanowić pułapki dla małych zwierząt,
 - sprawdzanie podczas budowy, codziennie rano przed rozpoczęciem robót, a następnie bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i studzienek, pod kątem ewentualnego występowania w nich uwięzionych zwierząt (prace te mogą być również prowadzone przez przeszkolonych pracowników),
 - nadzorowanie sposobu zagospodarowania humusu na placu budowy w celu uniknięcia zasypywania lokalnych obniżeń terenu, terenów podmokłych, siedlisk przyrodniczych i innych przyrodniczo cennych miejsc;
 - nadzorowanie sposobu zagospodarowania humusu zanieczyszczonego szczątkami, kłaczami roślin inwazyjnych (w szczególności nawłoci późnej),
 - nadzorowanie zagospodarowania otoczenia obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt,
 - nadzorowanie wykonania drogowych ogrodzeń ochronno-naprowadzających, ekranów przeciwołnieniowych, siatek chiropterologicznych itp.,
 - nadzorowanie wykonania nasadzeń zieleni drogowej i osłonowo-naprowadzającej,

nadzorowanie montażu budek lęgowych dla ptaków i schronień dla nietoperzy (nadzór ornitologicznych i chiropterologiczny),

- uczestnictwo przy odbiorach technicznych przejść dla zwierząt i zagospodarowania ich otoczenia;

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

c) za każdy rok prowadzenia nadzoru przyrodniczego należy przygotować stosowne sprawozdanie z realizacji wszystkich zadań nadzoru przyrodniczego, które należy przekazać do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie w terminie do 31 stycznia.

2. Należy prowadzić coroczny monitoring obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt pod kątem trwałości zagospodarowania ich powierzchni oraz otoczenia (stref najść/dojść), stanu technicznego ogrodzeń ochronno-naprowadzających, ekranów przeciwośnieniowych, ekranów/siatek chiropterologicznych, występowania pułapek antropogenicznych, stanu zachowania roślinności na przejściach (osłonowo-naprowadzającej) oraz pod względem penetracji przez ludzi:

a) przejścia dla zwierząt średnich i dużych:

- kontrola drożności przejść – usuwanie wszystkich przeszkód ograniczających przepustowość ekologiczną obiektu; w przypadku obiektów zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów rolniczych, należy zwrócić uwagę także na niekorzystne zjawisko składowania sprzętu i odpadów pochodzących z prowadzenia gospodarki rolnej;

- kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stosy gałęzi, głazy, kamienie) – ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności;

w przypadku stwierdzenia uszkodzeń, ubytków i zmiany lokalizacji należy podjąć działania dla przywrócenia stanu pierwotnego,

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

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

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

- obsadzenie niewysokimi drzewami lub kępami krzewów z rodzimych gatunków całej powierzchni przejścia,

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

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

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

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

- harmonogram i termin realizacji:

- kontrola drożności przepustów suchych – 3 razy w ciągu roku,

- kontrola drożności przepustów zespolonych z ciekami – na początku roku (wczesną wiosną – najpóźniej do 15 kwietnia) oraz po każdym wezbraniu wód,

– kontrola mikrosiedlisk – co najmniej raz w roku, wczesną wiosną – najpóźniej do 15 kwietnia,

c) ogrodzenia ochronno-naprowadzające:

- kontrola szczelności ogrodzeń dla dużych i średnich zwierząt, ogrodzeń herpetologicznych oraz ekranów/siatek chiropterologicznych; należy zwrócić szczególną uwagę na:

- połączenia ogrodzeń z obiektami inżynierskimi i ekranami,
- szczelność ogrodzeń (wszystkich typów) przy powierzchni gruntu,
- szczelność bram i furtek oraz intensywność ich niepożądanego wykorzystywania.

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

- harmonogram i termin realizacji:

- kontrola szczelności ogrodzeń dla dużych i średnich zwierząt – 2 razy w ciągu roku (marzec, sierpień),
- kontrola szczelności ekranów/siatek chiropterologicznych – 2 razy w ciągu roku (marzec, pierwsza połowa lipca),
- kontrola szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów – 3 razy w ciągu roku: przed migracjami wiosennymi (luty - marzec), przed migracjami młodych osobników (koniec maja - początek czerwca), przed migracjami jesiennymi (sierpień).

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

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

- kontrola rozwoju roślinności (przy udziale dendrologa) – prowadzenie nasadzeń uzupełniających drzew i krzewów w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek – co najmniej raz w roku, wczesną wiosną (najpóźniej do końca kwietnia),
- kontrola stanu zabezpieczenia sadzonek przed zwierzętami z usunięciem wszelkich usterek, – co najmniej 2 razy w roku: wczesną wiosną, późną jesienią,
- wykaszanie roślinności wzdłuż ogrodzeń dla płazów (pas szerokości min. 50 cm) – 2 razy w roku: 20 V - 15 VI oraz 1 - 30 VIII; skoszoną biomasę należy usunąć – zalecane wykorzystanie do użytku gleby na powierzchni przejść dla dużych i średnich zwierząt,
- wszystkie powierzchnie otwarte (trawy, ziołorośla) na przejściach powinny być regularnie koszone – z reguły 2 razy w roku,
- powierzchnie w promieniu min. 2 m od małych przejść powinny być regularnie koszone – z reguły 2 razy w roku,
- z wykaszania powinny być wyłączone powierzchnie obsadzone gatunkami drzew liściastych, gdyż pokrywa trawiasta stanowi naturalną ochronę przed przemarzaniem oraz zmniejsza intensywność uszkodzania sadzonek przez zwierzęta;

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

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

3. Po zakończeniu wszelkich prac związanych z realizacją budowy obwodnicy należy prowadzić co najmniej 5-letni monitoring wykorzystania przejść przez zwierzęta w następującym zakresie:
 - określenia intensywności wykorzystywania przejść,
 - określenia gatunków zwierząt korzystających z przejść w stosunku do wszystkich potencjalnie występujących zwierząt na danym obszarze,
 - określenia częstotliwości wykorzystania w odniesieniu do poszczególnych gatunków,
 - określenia zachowania się zwierząt przechodzących przez obiekt,
 - określenia reakcji na czynniki stresowe,
 - określenia zaleceń modyfikacji przejścia, w tym zagospodarowania jego powierzchni oraz otoczenia (strefy dojeżdż do przejść),
 - prowadzenia rejestracji śmiertelności zwierząt (na drodze głównej i jedniach dodatkowych w odległości do 100 m od przejścia).
4. Kontrolę przejść dla zwierząt należy przeprowadzać za pomocą:
 - rejestracji tropów zwierząt na śniegu na transektach, na całej powierzchni przejścia – identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt,
 - rejestracji tropów zwierząt na specjalnie przygotowanych powierzchniach pokrytych piaskiem (o szerokości co najmniej 2 m), położonych na obu końcach przejścia – identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt,
 - rejestracji aktywności zwierząt przy pomocy kamer wykorzystujących podczerwień, uruchamianych przy pomocy czujników ruchu (tzw. fotopułapki) – identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt, określenie zachowania się zwierząt przechodzących przez obiekt, określenie reakcji na czynniki stresowe (metoda podstawowa dla przejść dla dużych i średnich zwierząt),
 - rejestracji przechodzących zwierząt przy użyciu elektronicznych liczników zdarzeń w celu określenia liczby osobników przechodzących przez obiekt,
 - identyfikacja uszkodzeń roślinności przez zwierzęta na przejściach – potwierdzenie obecności zwierząt i określenie gatunku.
5. Zakres monitoringu przejść dla zwierząt (warunek II.3 niniejszej decyzji) i dobór stosowanych metod warunek II.4 niniejszej decyzji) należy dostosować do biologii/ekologii gatunków zwierząt, którym są one dedykowane oraz do specyfiki samych monitorowanych obiektów.
6. Monitoringiem wykorzystania przejść przez zwierzęta, o którym mowa w warunku II.3 niniejszej decyzji, należy objąć wszystkie obiekty inżynierskie, dostosowane do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt. Dla przejść objętych monitoringiem, należy opracować plany kontroli (szczegółowy opis metodyki, liczbę kontroli i terminy) uwzględniające biologię i ekologię gatunków zwierząt, dla których migracji zostały zaprojektowane. Opracowane plany kontroli (wraz ze stosownym uzasadnieniem) należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie wraz z pierwszymi wynikami monitoringu wykorzystania przejść przez zwierzęta.
7. Uzyskane wyniki monitoringu przejść wraz z analizą ekspercką w zakresie funkcjonalności i skuteczności ekologicznej poszczególnych obiektów oraz oceną stanu zagospodarowania przejść należy przedstawić w corocznych raportach przekazywanych do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie do końca lutego każdego roku. Do wyników należy dołączyć dokumentację fotograficzną w formie cyfrowej. W ramach prowadzonego monitoringu wykorzystania przejść przez zwierzęta, należy zidentyfikować ewentualne błędy konstrukcyjne i niewłaściwy sposób zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia (niesprzyjający wykorzystaniu przez zwierzęta) oraz wskazać sposoby ich eliminacji. W raporcie końcowym należy zestawić i poddać analizie eksperckiej wszystkie dane uzyskane w całym okresie prowadzenia obserwacji, przedstawiając końcowe wnioski z ewentualnymi zaleceniami względem koniecznych do wprowadzenia zmian, czy też potrzeby kontynuowania monitoringu.

8. Po zakończeniu wszelkich prac związanych z realizacją planowanej obwodnicy, należy prowadzić co najmniej 3-letni monitoring śmiertelności nietoperzy w km ok. 2+000 - 3+800 i 5+500 – 14+700. Monitoring powinien obejmować poszukiwanie martwych nietoperzy w pasie drogowym w okresie od 15 marca do 31 października, z częstotliwością nie mniejszą niż raz w tygodniu. W uzasadnionych przypadkach można dopuścić przesuwanie terminów kontroli (np. ze względu na niekorzystne warunki pogodowe) o dwa dni (przed i po terminie zaplanowanym), zatem kontrole wykonywać należy w odstępach nie dłuższych i nie krótszych niż 5-9 dni. W tych samych okresach, co kontrole śmiertelności należy prowadzić nasłuchy z użyciem detektora szerokopasmowego w wyznaczonych punktach/na transekcie, z zastrzeżeniem, że kontrolę detektorową wykonywać należy w dniu poprzedzającym kontrolę śmiertelności. Na każdym punkcie nasłuch prowadzony ma być przez 15 minut. Nasłuchy rozpoczynać nie wcześniej niż 15 minut przed zachodem słońca. Dla odcinków drogi objętych monitoringiem, należy opracować plan kontroli (szczegółowy opis metodyki, terminy) uwzględniający biologię i ekologię gatunków spodziewanych gatunków nietoperzy. Opracowany plan kontroli (wraz ze stosownym uzasadnieniem) należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie wraz z pierwszymi wynikami monitoringu chiropterologicznego. Należy odnotowywać panujące warunki podczas każdej kontroli, tj. godziny wschodu i zachodu słońca w danym dniu, temperaturę powietrza oraz zachmurzenie. Stwierdzone śmiertelności należy lokalizować przy pomocy GPS (współrzędne) i określać komentarzem i stroną drogi oraz dokumentować zdjęciem fotograficznym w formie cyfrowej. Na podstawie uzyskanych wyników śmiertelności należy wskazać ewentualne zalecenia co do zmiany zagospodarowania otoczenia drogi, ograniczającej stwierdzoną śmiertelność nietoperzy (np. dodatkowych ekranów/siatek podwyższających pułap przelotu nietoperzy nad jezdnią).
9. Należy przeprowadzić przez min. 10 lat co 2 lata ocenę stanu technicznego wywieszonych budek lęgowych dla ptaków i schronień dla nietoperzy wraz z ich czyszczeniem i konserwacją oraz uzupełnianiem ewentualnych braków. Terminy ich kontroli powinny uwzględniać biologię/ekologię gatunków zwierząt w nich występujących.

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

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

- dokładnej lokalizacji i parametrów technicznych ekranów akustycznych, wraz z ponowną oceną oddziaływań na klimat akustyczny oraz analizą skuteczności przyjętych rozwiązań minimalizujących te oddziaływania,
- przyjętych rozwiązań projektowych wraz z ponowną oceną oddziaływań na środowisko przyrodnicze oraz analizą skuteczności przyjętych rozwiązań minimalizujących te oddziaływania,
- sporządzić bilans ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia, z podziałem na zlewnie i odbiorniki wód. W bilansie uwzględnić m. in.: powierzchnie zielone i szczelne, parametry zbiorników retencyjnych (np. pojemność czynną), parametry kanalizacji deszczowej, maksymalną przepustowość urządzeń oczyszczających, odbiorniki wód,
- dokonać analizy możliwości przejęcia wód opadowych lub roztopowych z systemu odwodnienia projektowanej drogi przez poszczególne odbiorniki docelowe (przepływ, pojemność), z uwzględnieniem ilości już odprowadzanych do nich wód, powyżej planowanych miejsc zrzutów (oddziaływanie skumulowane),
- przedstawić sposób posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów, w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, z uwzględnieniem konieczności wymiany gruntów bądź wzmocnienia podłoża,
- rozważyć potrzebę budowy sieci monitoringu wód podziemnych po zakończeniu budowy

przedmiotowej drogi, z uwzględnieniem wskazań zawartych w opracowaniu pt. „Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne dla zadania inwestycyjnego „Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9”” (mgr Wiśniewski S. i in., 2023).

IV. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Stwierdzam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

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

Lp.	Nr ewid. działki	Obręb	Gmina	Powiat	Nazwa drogi i km ok.	Strona drogi
PM01	1524	Jadachy	Nowa Dęba	tarnobrzeski	obwodnica: 0+300	lewa
PM02	158/2	Rozalin	Nowa Dęba	tarnobrzeski	obwodnica: 4+800	lewa
PM03	1356	Huta Komorowska	Majdan Królewski	kolbuszowski	obwodnica: 15+650	prawa

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

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

Analiza przedstawiona zostanie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Marszałkowi Województwa Podkarpackiego w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

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

VII. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie wpłynął wniosek z dnia 18 listopada 2024 r., znak: ORZ.I-1.4110.3.14.2024.GC – Zastępcy Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej DK9”.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod nr 1693/2024.

Informacja o przedłożonym Raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, dalej Raport została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, pod nr 1694/2024.

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

Ponadto, w zakres przedsięwzięcia wchodzi zadania kwalifikowane do:

- § 3 ust. 1 pkt 31;
 - § 3 ust. 1 pkt 7;
 - § 3 ust. 1 pkt 67;
- ww. rozporządzenia.

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

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

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

Pismem z dnia 03 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.4 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, wezwał Inwestora do uzupełnienia formalnego wniosku. Uzupełnienie zostało dostarczone w dniu 13 grudnia 2024 r. Przedłożone materiały uznano w dalszym ciągu za niekompletne, dlatego też pismem z dnia 18 grudnia 2024 r. znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.8 ponownie wezwano do uzupełnienia formalnego wniosku. Wymagane uzupełnienie zostało przedłożone do tut. Organu w dniu 27 grudnia 2024 r.

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, obwieszczeniem z dnia 02 stycznia 2025 r., znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.12, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Po analizie przedłożonego Raportu, stwierdzono, że zawiera on braki merytoryczne w stosunku do wymagań dla tego typu dokumentacji określonych w art. 66 ust. 1 ustawy ooś. Pismem z dnia 17 stycznia 2025 r., znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.16 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wezwał Inwestora do uzupełnienia Raportu.

W dniu 23 kwietnia 2025 r. Inwestor przekazał do tut. Organu uzupełnienie Raportu (Aneks nr 1, marzec 2025 r.), wraz z którym przedłożono zaktualizowane mapy z zaznaczonym przewidywanym terenem przedsięwzięcia i przewidywanym terenem jego oddziaływania.

Po otrzymaniu Aneksu nr 1, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismami z dnia 29 kwietnia 2025 r. znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.28 oraz z dnia 14 maja 2025 r. znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.31 wezwał Inwestora do jego uzupełnienia pod względem formalnym.

Uzupełnienia zostały przedłożone do tut. Organu przy piśmie Inwestora z dnia 12 maja 2025 r. znak: ORZ.I-1.4110.3.14.2024.GC.A1 oraz z dnia 21 maja 2025 r. znak: ORZ.I-1.4110.3.14.2024.GC.A1F.

Po analizie przedłożonego uzupełnienia, stwierdzono, że Raport w dalszym ciągu posiada braki merytoryczne w stosunku do wymagań dla tego typu dokumentacji określonych w art. 66 ust. 1 ustawy ooś. W związku z czym pismem z dnia 07 lipca 2025 r., znak:

WOOŚ.420.5.2.2024.AW36 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wezwał Inwestora do uzupełnienia Raportu.

W dniu 30 września 2025 r. Inwestor przedłożył do tut. Organu uzupełnienie Raportu (Aneks nr 2, wrzesień 2025 r.), uzupełniony przy piśmie Inwestora z dnia 06 października 2025 r. znak: ORZ.I-1.4110.3.14.2024.GC.

W toku prowadzonego postępowania wezwano jeszcze dwukrotnie Inwestora do uzupełnienia Raportu: przy piśmie z dnia 18 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.60 (Inwestor przedłożył uzupełnienie przy piśmie z dnia 30 stycznia 2026 r., znak: ORZ.I-1.4110.3.14.2024.GC.A3; Aneks nr 3, styczeń 2026 r.) oraz z dnia 18 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.70 (Inwestor przedłożył uzupełnienie przy piśmie z dnia 08 kwietnia 2026 r., znak: ORZ.I-1.4110.3.14.2024.GC.A4; Aneks nr 4, marzec 2026 r.).

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 ustawy ooś, pismami z dnia 22 kwietnia 2026 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, wystąpił odpowiednio do Państwowego Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (znak pisma: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.78) o wydanie opinii w sprawie przedmiotowego przedsięwzięcia i do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie (znak pisma: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.79) o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Sanitarny w opinii z dnia 11 maja 2026 r., znak: SNZ.9020.16.2.2026, przy uwzględnieniu technologii, parametrów, rozwiązań i zabezpieczeń zaproponowanych w dokumentacji, pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. W przedmiotowej opinii Państwowy Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Sanitarny wskazał, iż przy uwzględnieniu technologii, rozwiązań i parametrów, jak też zaleceń i zabezpieczeń wskazanych w Raporcie przedmiotowe przedsięwzięcie spełni wymogi w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w postanowieniu z dnia 07 maja 2026 r., znak: R.RZŚ.4130.16.2026.MS, uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Ustalając warunki realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji kierowano się m. in. stanowiskiem przedstawionym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie przedstawionym w ww. postanowieniu, przy czym, m. in. na podstawie dokumentacji, w części uszczegółowiono/zmodyfikowano zapisy określające ograniczenia i wymagane rozwiązania.

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

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

Wnioskowane dokumenty zostały udostępnione Towarzystwu na rzecz Ziemi pismem z dnia 18 września 2025 r., WOOŚ.420.5.2.2025.AW.47.

Zgodnie z art. 44 ust. 1 ustawy ooś do udziału w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony przystąpiło:

- Towarzystwo na rzecz Ziemi z siedzibą w Oświęcimiu na wniosek z dnia 11 września 2025 r., o czym poinformowano strony postępowania obwieszczeniem z dnia 18 września 2025 r., WOOŚ.420.5.2.2024.AW.44;
- Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot, ul. Jasna 17, 43-360 Bystra, na wniosek z dnia 24 czerwca 2026 r., o czym poinformowano strony postępowania obwieszczeniem z dnia 30 czerwca 2026 r., WOOŚ.420.5.2.2024.AW.98.

W prowadzonym postępowaniu w dniach **od 26 maja 2026 r. do 24 czerwca 2026 r.** zapewniono udział społeczeństwa – zgodnie z art. 79 ustawy ooś. Obwieszczeniem

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 19 maja 2026 r., znak: WOOS.420.5.2.2025.AW.90 podano do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana, organie właściwym do wydania decyzji, organie właściwym do wydania opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz organie właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy i miejscu wyłożenia jej do wglądu, możliwości i terminie składania uwag, z zachowaniem 30-dniowego terminu ich składania oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia. Zostało ono zamieszczone na tablicy ogłoszeń i Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie, tablicach ogłoszeń/ Biuletynie Informacji Publicznej: Urzędu Miasta i Gminy w Baranowie Sandomierskim, Urzędu Miasta i Gminy Nowa Dęba, Urzędu Gminy Majdan Królewski oraz w miejscu realizacji przedsięwzięcia.

Podczas przeprowadzonego udziału społeczeństwa do tut. Urzędu nie wpłynęły żadne wnioski lub zastrzeżenia.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa po nowym śladzie obwodnicy miasta Nowa Dęba oraz sąsiadujących miejscowości, stanowiącej odcinek DK9, o długości ok. 17,476 km (od km ok. 0+000 do km ok. 17+476), przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w każdą stronę wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przewidziano możliwość budowy drogi w dwóch etapach: pierwszy etap obejmujący budowę obwodnicy o przekroju jednojezdniowym dwukierunkowym (1/2) wraz z wykonaniem obiektów towarzyszących (np. przebiegających nad finalną trasą główną), drugi etap obejmujący dobudowę drugiej jezdni do uzyskania trasy o przekroju 2/2. Obiekty inżynierskie będą posiadać parametry docelowe (jak dla etapu drugiego), a w przypadku etapowania ich budowy, będzie ono realizowane z uwzględnieniem ich dedykowanej funkcji.

Teren realizacji planowanej obwodnicy położony jest w województwie podkarpackim, w granicach powiatu tarnobrzckiego: na terenie miasta i gminy Nowa Dęba oraz gminy Baranów Sandomierski oraz powiatu kolbuszowskiego na terenie gminy Majdan Królewski.

Długość obwodnicy w wariantcie inwestycyjnym wynosi ok. 17,476 km i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 7,78 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 9,4 km, a także na terenie gminy Baranów Sandomierski na długości ok. 0,3 km.

Początek obwodnicy zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w Nowej Dębie przed miejscowością Jadachy. Trasa prowadzona jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Koniec wariantu zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 na granicy Majdanu Królewskiego i Komorowa, ok. 600 m przed istniejącym skrzyżowaniem z DP 1162R.

Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 10 km). Skrzyżowania dla tego wariantu przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką nr 872 oraz z drogą powiatową nr DP 1117R za miejscowością Rozalin. Przewidziano też możliwość zaprojektowania skrzyżowania na planowanym łączniku do Tarnobrzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W wariantcie realizacyjnym obwodnica krzyżuje się z linią kolejową nr 65 (zaplanowano wiadukt drogowy). Obwodnica w tym wariantcie przechodzi w większości przez tereny leśne. Wariant powstał w wyniku akcji informacyjnej, różni się od wariantu alternatywnego na końcowym odcinku od km ok. 15+800.

Zakres prac przedmiotowego przedsięwzięcia obejmie m. in.:

- budowę drogi krajowej nr 9 o przekroju 2x2,
- budowę obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty),
- budowę skrzyżowań,
- budowę dodatkowych jezdni do obsługi przyległego terenu,
- przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych krzyżujących się z obwodnicą (krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych);

- budowę miejsc do ważenia i kontroli, wykorzystywanych przez ITD,
- budowę przejść dla zwierząt małych, średnich i dużych,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę urządzeń wyposażenia drogi,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę systemu odwodnienia projektowanego układu komunikacyjnego (tj. m. in. urządzenia odwadniające korpus drogowy: kanalizacja deszczowa, rowy, przepusty, zbiorniki), w tym regulację istniejących cieków,
- budowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej nadziemnej i podziemnej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne);
- niezbędną wycinkę drzew i krzewów,
- rozbiórkę elementów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu,
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany akustyczne, ekrany antyolśnieniowe, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronno-naprowadzające, urządzenia oczyszczające wody opadowo-roztopowe z drogi, zbiorniki retencyjne, nasadzenia zieleni),
- prace przygotowawcze, w tym budowę obiektów tymczasowych,
- wykonanie wykopów i nasypów,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg,
- wykonanie wyposażenia dróg,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego dróg,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- uporządkowanie terenów zajętych dla potrzeb budowy.

W ramach zadania wykonane będą obiekty inżynierskie przedstawione poniżej:

Lp.	Nazwa Obiektu	Rodzaj obiektu	Przybliżona lokalizacja (km)
1	MG/PZDs-1_W10A_2	Most drogowy + Przejście ekologiczne	1+579
2	PZDd-2_W10A_2	Przejście ekologiczne	2+500
3	PZDs-3_W10A_2	Przejście ekologiczne	4+156
4	MG/PZDs-4_W10A_2	Most drogowy + Przejście ekologiczne	5+661
5	PZM-5_W10A_2	Przejście dla pieszych + Przejście ekologiczne	6+421
6	P/PZM-1_W10A_2	Przepust	7+142
7	P/PZM-2_W10A_2	Przepust	7+295
8	MG/PZDs-6_W10A_2	Most drogowy + Przejście ekologiczne	7+559
9	WG/PZDd-7_W10A_2	Wiadukt drogowy + Przejście ekologiczne	8+837
10	WG/PZDd-8_W10A_2	Wiadukt drogowy + Przejście ekologiczne	9+901
11	WG-9.2_W10A_2	Wiadukt drogowy	10+023
12	P/PZM-3_W10A_2	Przepust	10+597
13	P/PZM-3.2_W10A_2	Przepust	10+697
14	P/PZM-4_W10A_2	Przepust	11+192
15	MG/PZDd-10_W10A_2	Most drogowy + Przejście ekologiczne	12+180
16	WG-11_W10A_2	Wiadukt drogowy	12+279
17	P/PZM-5_W10A_2	Przepust	12+600
18	WG/PZDd-12_W10A_2	Wiadukt drogowy + Przejście ekologiczne	13+112
19	WG/PZDd-13_W10A_2	Wiadukt drogowy + Przejście ekologiczne	14+150
20	WD-14_W10A_2	Wiadukt drogowy	14+989
21	P/PZM-6_W10A_2	Przepust	15+473

Lp.	Nazwa Obiektu	Rodzaj obiektu	Przybliżona lokalizacja (km)
22	P/PZM-7 W10A 2	Przepust	16+116
23	WD-15 W10A 2	Wiadukt drogowy	16+143
24	P/PZM-8 W10A 2	Przepust	16+735

Tut. Organ za zasadne uważa wykonanie samodzielnego przejścia górnego dla dużych zwierząt (ewentualnie samodzielnego przejścia dolnego dla dużych zwierząt) w km ok. 6+400 – 7+200 niezbędnego dla zapewnienia drożności głównego fragmentu korytarza ekologicznego – Korytarza Południowego (GKPd-7 – Puszcza Sandomierska) na północny-zachód od m. Nowa Dęba.

Ponadto, wariant inwestycyjny obejmuje:

- w zakresie sieci gazowych: przebudowa kolizyjnych odcinków gazociągów na odcinkach od ok. 5 m do ok. 180 m,
- w zakresie sieci wodociągowych - przebudowa kolizyjnych odcinków o długościach od ok. 5 m do ok. 45 m,
- w zakresie sieci kanalizacyjnej: - przebudowa kolizyjnych odcinków o długościach od ok. 15 m do ok. 210 m,
- w zakresie sieci elektroenergetycznych – przebudowa kolizyjnych odcinków na długości do ok. 430 m,
- w zakresie cieków wodnych: przebudowa/regulacja kolizyjnych odcinków o długościach od ok. 20 m do ok. 500 m.

Podstawowymi celami planowanej inwestycji są m. in.:

- zwiększenie przepustowości i poziomu bezpieczeństwa na istniejącej drodze krajowej nr 9 poprzez przeniesienie znacznej części ruchu na projektowaną obwodnicę, co wpłynie na poprawę warunków ruchu na obecnej drodze krajowej oraz układzie dróg lokalnych współpracujących;
- wyprowadzenie ruchu ciężkiego na drogę (obwodnicę), której parametry techniczne nawierzchni będą dostosowane do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś;
- odsunięcie ciężkiego, tranzytowego ruchu od obszarów mieszkalnych;
- zmniejszenie uciążliwości oddziaływań na środowisko przez ruch pojazdów w zakresie hałasu, drgań, zanieczyszczenia powietrza, wód itp. od istniejących, odciążanych dróg;

Zakładanym efektem budowy obwodnicy Nowej Dęby będzie głównie:

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

Podstawowe docelowe parametry budowanej obwodnicy:

- klasa techniczna drogi – GP,
- prędkość projektowa – 110 km/h,
- ilość jezdni – docelowo 2/2 (przekrój dwujezdniowy/dwupasowy),
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- przekrój drogi/liczba pasów ruchu – szlakowy jednojezdniowy 1/2 (I etap, w przypadku budowy etapowej), szlakowy dwujezdniowy 2/2 (układ docelowy),
- nośność nawierzchni - kN/oś,
- kategoria ruchu – KR6.

Ponadto, w ramach zadania przewiduje się przebudowę/budowę dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkiej nr 872, krajowej nr 9. Żadna z wymienionych nie podlega pod kwalifikację zamierzenia na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia.

Niweleta drogi poprowadzona zostanie w dostosowaniu do istniejącego ukształtowania terenu.

W celu zapewnienia dostępu do drogi publicznej nieruchomości zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanego pasa drogowego przedmiotowej inwestycji, a także w celu zapewnienia dojazdu do zbiorników retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych, przewidziano

zaprojektowanie jezdni dodatkowych. Wszystkie jezdnie dodatkowe zaprojektowano o klasie D w przekroju poprzecznym 1x1, o szer. pasa ruchu 3,50 m i obustronnymi pobocznymi szer. 0,75 m. W przypadku przeprowadzenia jezdni dodatkowej pod obwodnicą jezdnię dodatkową zaprojektowano odcinkowo o przekroju 1/2 o szer. pasa ruchu 2,50 m w celu umożliwienia bezpiecznego wyminięcia się pojazdów. Ponadto zakłada się mijanki co ok. 250 m.

Realizacja inwestycji będzie związana z usunięciem warstw humusowych oraz słabonośnych, przemieszczaniem dużych mas ziemnych, a także z budową nasypów oraz wykonywaniem wykopów. W wariantcie inwestycyjnym przewidziano wykonywanie znacznych ilości wykopów (w ilości > 130000 m³) i nasypów (w ilości >1200000 m³).

Na etapie STEŚ Etap I przeanalizowano przebieg obwodnicy w czterech wariantach trasy (W7, W8, W10 oraz W10A).

Wariant W7 zlokalizowany jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Jego początek znajduje się na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba 250 m przed skrzyżowaniem z DP 1114R relacji DK9-Stale, natomiast koniec - w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 8,8 km). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi ok. 13,014 km i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 4,85 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 8,16 km.

Wariant W8 zlokalizowany jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Jego początek znajduje się na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba przed m. Jadachy. Koniec wariantu znajduje się na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 8,9 km). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi ok. 16,6 km i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 8,18 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 8,1 km, a także na terenie gminy Baranów Sandomierski na długości ok. 0,3 km.

Ww. warianty W7 i W8 kolidowały ze strefą ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych w Hucie Komorowskiej.

Wariant W10 i wariant W10_2 mają ten sam przebieg, wariantowanie polegało na innym odcinkowym ukształtowaniu niwelety i obiektów inżynierskich. Wariant W10 różni się od wariantu W10_2 na odcinku od km 10+000 do km 11+248 ilością obiektów inżynierskich, a także sposobem poprowadzenia niwelety.

Wariant W10A i wariant W10A_2 mają ten sam przebieg, wariantowanie polegało na innym odcinkowym ukształtowaniu niwelety i obiektów inżynierskich. Wariant W10A różni się od wariantu W10_2 na odcinku od km 10+000 do km 11+248 ilością obiektów inżynierskich, a także sposobem poprowadzenia niwelety.

Wariant W10A został odrzucony ze względu na wyższe koszty w stosunku do wariantu alternatywnego W10A_2.

Jak wynika z dokumentacji na etapie poprzedzającym wnioskowanie o decyzję środowiskową dla przedmiotowego zadania, przeprowadzono akcję informacyjną dla społeczeństwa, celem zapoznania zainteresowanych stron z proponowanymi wariantami.

W ramach akcji informacyjnej (spotkania informacyjno-konsultacyjne z udziałem mieszkańców w Nowej Dębie, Majdanie Królewskim, Baranowie Sandomierskim) przedstawiono 4 warianty przebiegu obwodnicy Nowej Dęby: W6, W7, W8 i W10.

Trasa wariantu W6 (obwodnica Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego), który był jednym z wariantów historycznych, zaprojektowana została po zachodniej stronie Nowej Dęby (w taki sposób, aby od zachodu ominąć teren Specjalnej Strefy Ekonomicznej) i Majdanu Królewskiego. Początek tego odcinka w tym wariantcie zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba przy skrzyżowaniu z DP 1114R relacji DK9-Stale, natomiast koniec obwodnicy - w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi ok. 14 km i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 4,9 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 9,1 km. Obwodnica prowadzona jest

w części po obszarze Natura 2000 oraz terenach ochrony pośredniej wód gminy Nowa Dęba i Majdanu Królewskiego.

W wyniku ww. przeprowadzonej akcji informacyjnej,

- największy sprzeciw społeczny wystąpił w odniesieniu do wariantów: W6, W7, W8, które dzielą miejscowość Huta Komorowska na pół – przy czym jednocześnie mieszkańcy wnioskowali o korektę dla wariantu W10;
- najbardziej akceptowalnym społecznie wariantem wśród biorących udział w akcji informacyjnej był wariant W10, otrzymał też najmniej głosów sprzeciwu spośród wszystkich wariantów;
- mieszkańcy Jadachów oraz Tarnowskiej Woli wskazywali wariant W10 jako preferowany, zwracając uwagę na uciążliwości związane z istniejącym ruchem DK9. Udział głosów mieszkańców Jadachów oraz Tarnowskiej Woli był bardzo dużym i wynosił aż 35 % wszystkich zebranych głosów.

Ponadto, w trakcie akcji informacyjnej mieszkańcy wystosowali petycję sprzeciwiającą się budowie obwodnicy w ciągu drogi krajowej DK9 w wariantcie 10 przebiegającym przez Hutę Komorowską. Również Samorząd Gminy Majdan Królewski zgłaszał korekty przebiegu wariantu W10.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji do dalszych prac projektowych jako dodatkowy wariant przyjęto wariant W10A oraz wprowadzono modyfikację dotychczasowego wariantu W10. W Raporcie przedstawiono już rozwiązywania projektowe uwzględniające modyfikację wariantu W10_2 oraz analizy kolejnego wariantu W10A_2.

Na etapie Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano 3 możliwe warianty przebiegu obwodnicy, których długości wynoszą:

- wariant W6 – 13,636 km;
- wariant W10_2 – ok. 18,200 km;
- wariant W10A_2 – ok. 17,476 km.

W ramach podsumowania wykonanych prac projektowych przeprowadzona została porównawcza analiza wielokryterialna, uwzględniająca szeroki wachlarz kryteriów dla wszystkich wariantów: techniczne, ekonomiczne, środowiskowe, społeczne, funkcjonalne. Na podstawie analizy wielokryterialnej wybrano trzy warianty, cechujące się najwyższą oceną, które zostały wskazane do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach: wariant W6 (dalej W6), wariant W10-2 (dalej W10_2), wariant W10A_2.

Rozpatrywane warianty różnią się m. in. przebiegiem, długością (W6 - ok. 13,636 km, W10_2 – ok. 18,2 km, W10A_2 – ok. 17,476), zajętością terenu, stopniem ingerencji w tereny leśne i zadrzewione, tereny zabudowane itp.

Na podstawie analizy wielokryterialnej bazującej na kryteriach technicznych, ekonomicznych, środowiskowych, społecznych i funkcjonalnych, do rozpatrzenia w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano następujące warianty:

- wariant proponowany przez wnioskodawcę (wariant preferowany) - W10A_2 (najwyżej oceniony w analizie wielokryterialnej),
- racjonalny wariant alternatywny - W10_2 (uzyskał drugie miejsce w analizie wielokryterialnej spośród wariantów możliwych do realizacji),
- racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska - W6 (najwyżej oceniony środowiskowo).

Wariant W10A_2 wariant wskazany przez Inwestora do realizacji, którego trasa poprowadzona jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Początek obwodnicy w tym wariantcie zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba przed m. Jadachy, a koniec wariantu - na istniejącej drodze krajowej nr 9 na granicy Majdanu Królewskiego i Komorowa, ok. 600 m przed istniejącym skrzyżowaniem z DP 1162R. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 10 km). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi ok. 17,476 km i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 7,78 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 9,4 km, a także na terenie gminy Baranów Sandomierski na długości ok. 0,3 km. Skrzyżowania dla tego wariantu przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką

nr 872 oraz z drogą powiatową nr DP 1117R za miejscowością Rozalin. Przewidziano też możliwość zaprojektowania skrzyżowania na planowanym łączniku do Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W tym wariancie obwodnica krzyżuje się z linią kolejową nr 65. Obwodnica w tym wariancie przechodzi w większości przez tereny leśne. Wariant powstał w wyniku akcji informacyjnej, różni się od wariantu 10_2 na końcowym odcinku od km ok. 15+800.

Ponadto, wariant ten umożliwia skomunikowanie planowanej drogi pożarowej na przedłużeniu drogi gminnej nr DG 104051R (L) w poziomie obwodnicy jako przejazd awaryjny. Na przejeździe awaryjnym przewiduje się barierę ochronną o łatwo rozbieralnej konstrukcji w pasie rozdziału, a także w razie potrzeby w ciągu bariery szlakowej zlokalizowanej w poboczu drogi na wjeździe na obwodnicę. Przewiduje się, że wyjazd i wjazd awaryjny zostanie wyposażony w urządzenia ograniczające dostępność, np. brama, szlaban, blokowane słupki, oznakowanie.

Wariant W6 (wariant racjonalny najkorzystniejszy dla środowiska), którego trasa prowadzona jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Początek obwodnicy w tym wariancie zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba na skrzyżowaniu z DP 1114R relacji DK9-Stale, natomiast koniec obwodnicy znajduje się w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 9,4 km). Długość obwodnicy w tym wariancie wynosi ok. 13,64 km i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 5 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 8,6 km. Skrzyżowania dla tego wariantu przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką nr 872. Przewidziano też możliwość zaprojektowania skrzyżowania na planowanym łączniku do Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W tym wariancie obwodnica krzyżuje się trzykrotnie z linią kolejową nr 71 oraz z linią kolejową nr 65.

Wariant W10_2 (wariant racjonalny alternatywny), którego trasa prowadzi po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Początek obwodnicy w tym wariancie zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Nowa Dęba przed m. Jadachy, a koniec - na istniejącej drodze krajowej nr 9 w m. Komorów przy skrzyżowaniu z DP 1162R. Długość obwodnicy w tym wariancie wynosi ok. 18,20 km i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 7,78 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 10,12 km, a także na terenie gminy Baranów Sandomierski na długości ok. 0,3 km. Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 10,7 km). Skrzyżowania dla tego wariantu przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką nr 872 oraz z drogą powiatową nr DP 1117R za miejscowością Rozalin. W tym wariancie obwodnica krzyżuje się z linią kolejową nr 65. Przewidziano też możliwość zaprojektowania skrzyżowania na planowanym łączniku do Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Obwodnica w tym wariancie przechodzi w większości przez tereny leśne.

Zgodnie z przeprowadzoną analizą wielokryterialną, wariant W6 charakteryzuje się najmniejszym negatywnym oddziaływaniem pod kątem środowiskowym. Warianty 10_2 i 10A_2 z uwagi na najdłuższy przebieg, mają większe oddziaływanie na obszary o podwyższonej bioróżnorodności. Z tego też powodu występuje największa kolizja z obszarami Natura 2000 oraz z przecięciami korytarzy migracji. Natomiast z uwagi na kolizję ze strefami ochrony wód wariant W6 ma najgorsze wartości, ponieważ przebiega przez strefy ochrony wód na długości ponad 3 razy większej niż warianty 10_2 i 10A_2. Warianty 10_2 i 10A_2 z uwagi na zbliżony do siebie przebieg, mają bardzo podobne oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

Obszar wokół Nowej Dęby, na którym analizowano możliwe korytarze przebiegu jej obwodnicy, jest uwarunkowany wieloma aspektami. Kluczowymi uwarunkowaniami, są m. in. lokalizacja poligonu wojskowego, zakładów zbrojeniowych Dezamet wraz ze strefą ochronną, występowanie stref ochrony ujęć wód podziemnych (bezpośrednie i pośrednie), zarówno na terenie gminy Nowa Dęba jak i Majdan Królewski, występowanie stref okresowych siedlisk przyrodniczych, a także rozproszona zabudowa mieszkaniowa Huty Komorowskiej i inne uwarunkowania.

Ponadto, jak wyjaśniono w uzupełnieniu Raportu, wariant W6 pomimo, iż ma najmniejsze negatywne oddziaływanie pod kątem środowiskowym, z uwagi na inne uwarunkowania, nie jest wskazany jako proponowany przez wnioskodawcę. Pod kątem ruchowo-funkcjonalnym wariant W6 jest najmniej korzystny i oferuje najmniej korzystne skrócenie czasu przejazdu w stosunku do jazdy dotychczasowym przebiegiem DK9. Dodatkowo wariant W6 przekracza 4-krotnie linię kolejową (w tym 3 razy tą samą linię kolejową LK65), wymaga budowy największej ilości obiektów inżynierskich. Jego realizacja wiązałaby się z najwyższym kosztem inwestycyjnym. Realizacja inwestycji w wariantcie W6 wymagałaby wyburzeń obiektów budowlanych (w tym 2 mieszkalnych, 1 gospodarczego i ok. 25 innych budynków), podczas gdy w pozostałych wariantach, nie zachodzi konieczność wyburzeń.

Na etapie projektowania i szukania możliwych korzyści drogowych pod przyszłą obwodnicę, przeprowadzono konsultacje społeczne z mieszkańcami, którzy zdecydowanie odrzucili wariant 6 jako nieakceptowalny społecznie z uwagi na podział istniejącej zabudowy Huty Komorowskiej na dwie części i późniejsze problemy mieszkańców z codziennym funkcjonowaniem.

Z uwagi na powyższe uwarunkowania jako wariant wybrany do realizacji, wybrany został wariant W10A_2.

W dokumentacji odniesiono się również do sytuacji polegającej na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Istniejąca droga krajowa nr 9 na rozpatrywanym odcinku jest drogą jednojezdniową, dwukierunkową, na przeważającym odcinku droga ma przekrój drogowy, w miejscach ścisłej zabudowy przekrój uliczny o następujących cechach:

- klasa techniczna drogi – GP,
- przekrój poprzeczny – 1x2,
- szerokość pasa ruchu – ok. 3,5 m,
- szerokość opaski zewnętrznej – 0,75 m,
- szerokość pobocza gruntowego – min. 0,75 m.

Na całym odcinku brak jest pasa dzielącego. Istniejący pas drogi krajowej w największym miejscu ma ok. 12 m. Na odcinkach miejskich pas drogowy ma szerokość ok. 15 m, a na odcinkach wiejskich szerokość ok. 25 m. Pas drogi krajowej poszerza się w obszarach skrzyżowań.

W sytuacji rezygnacji z realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, ruch pojazdów nadal odbywał się będzie po istniejącej drodze krajowej DK9, prowadzącej ruch drogowy na linii północ-południe, na której notowany jest ciągły wzrost natężenia ruchu pojazdów. Ruch tranzytowy z istniejącej drogi krajowej nr 9 poza centrum miejscowości Nowa Dęba i Majdan Królewski, nie zostanie wyprowadzony. Zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu na drodze krajowej nr 9, nie zostanie zrealizowane. Brak realizacji zamierzenia przyczyni się do zmniejszenia bezpieczeństwa podróżujących oraz mieszkańców miejscowości położonych przy drodze. Pomiary przeprowadzone przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad przy sporządzaniu strategicznych map hałasu wykazały przekroczenia dopuszczalnego długookresowego średniego poziomu dźwięku A w dB. Droga w istniejącym kształcie będzie oddziaływać negatywnie m. in. na warunki życia ludzi, środowisko, dobra kultury narodowej, itp. Należy przyjąć, że w przyszłości, przy wzrastających natężeniach ruchu samochodowego i braku realizacji przedmiotowej inwestycji, ten stan będzie ulegał dalszemu pogorszeniu.

W wariantcie realizacyjnym trasa drogi przebiega w większości przez tereny niezabudowane. Najbliższe tereny chronione akustycznie głównie zlokalizowane są przy skrzyżowaniach planowanej drogi z drogami istniejącymi.

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

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których wartości dopuszczalne dla źródeł hałasu w postaci dróg lub linii kolejowych wynoszą dla pory dnia 61 dB(A) oraz pory nocy 56 dB(A).

Na podstawie Raportu, kwalifikacji akustycznej najbliższych terenów chronionych pod względem akustycznym, dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania terenu, a na terenach, gdzie nie ma obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego, na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenu, mając na uwadze art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.), w oparciu o stanowiska Burmistrza Miasta i Gminy Nowa Dęba, Wójta Gminy Majdan Królewski (najbliższa zabudowa mieszkaniowa na terenie gm. Baranów Sandomierski znajduje się w odległości ok. 280 m od terenu przedsięwzięcia).

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą pracowały maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie m. in.: pojazdy transportujące materiały i surowce, koparki, spycharki, ładowarki, sprężarki, młoty udarowe i kruszarki. Ze względu na przewidywane uciążliwości akustyczne związane z budową drogi dla mieszkańców terenów zabudowanych przyległych do inwestycji, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do 22.00. Ograniczenie to, nie dotyczy prac, których uwarunkowania technologiczne, nie pozwalają na ich przerwanie. Stosowany będzie sprawny technicznie sprzęt i maszyny. Teren zaplecza budowy zlokalizowany zostanie w możliwie jak największym oddaleniu od zabudowań mieszkalnych. Uciążliwości tego etapu będą krótkotrwałe, odwracalne, ustaną z chwilą zakończenia prac.

W ramach zadania planuje się przebudowę napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu poniżej 110 kV i powyżej.

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

Zgodnie z dokumentacją, przedsięwzięcie obejmuje przebudowę sieci NN na długości ok. 40 m, sieci SN na długości ok. 230 m, sieci WN na długości ok. 2200 m. Przewiduje się lokalne podniesienie słupów WN o wysokości ok. 30 do wysokości ok. 40 m.

Podwyższenie słupów wpłynie na zmniejszenie obecnych oddziaływań w zakresie promieniowania elektromagnetycznego i akustycznego.

Na etapie realizacji zadania wystąpią również emisje drgań i wibracji, wynikające przede wszystkim z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, gdzie wibracje są czynnikiem celowo wprowadzanym do urządzeń (zagęszczanie gruntu oraz warstw nawierzchni) oraz ręcznych narzędzi uderzeniowych. Ruch pojazdów budowlanych będzie również dodatkowym źródłem drgań.

W celu uniknięcia konfliktów społecznych i szkód w majątku, konieczne jest wykonanie przed rozpoczęciem prac, w zasięgu min. do 20 m od pasa robót inwentaryzacji (fotograficznej i opisowej) obiektów budowlanych na terenach przyległych. Inwentaryzacja ta zostanie wykonana celem udokumentowania ewentualnego wpływu etapu prac na stan techniczny budynków. Zostanie ona wykonana również po zakończeniu prac.

Warianty obwodnicy Nowej Dęby w większości przebiegają poza terenami chronionymi akustycznie. Przeważają tereny leśne. Jednak w kilku miejscach warianty obwodnicy przybliżają się do rozproszony zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej.

Z uwagi na przebieg obwodnicy w kilku miejscach (w zależności od wariantu) w rejonie zabudowy chronionej akustycznie, prognozowanymi przekroczeniami wartości dopuszczalnych poziomów hałasu, wymagane będzie budowa ekranów akustycznych w celu zachowania norm.

Prognoza ruchu będąca podstawą obliczeń emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych została oparta m. in. na wynikach generalnego pomiaru ruchu w roku 2020/2021 oraz na podstawie analiz własnych Inwestora.

Poszczególne warianty różnią się od siebie w zakresie prognozowanych natężeń ruchu, a różnice te są spowodowane m. in. długością danego wariantu, oczekiwanym czasem skrócenia podróży w stosunku do podróży starym śladem DK9, połączeniem z innymi drogami publicznymi (warianty przecinają inne drogi publiczne, w innych kilometrażach i krzyżują się z innymi potokami ruchu).

Na podstawie tych danych oszacowano średniodobowe natężenie ruchu oraz udział ruchu w godzinach dziennych i nocnych, dla pojazdów lekkich i ciężkich oraz udział ruchu w średniej godzinie dziennej i nocnej.

Prognozowane natężenie ruchu pojazdów w wariantcie inwestycyjnym wynosi:

- dla roku 2030 – od ok. 14590 poj./dobę do ok. 16920 poj./dobę, z udziałem pojazdów ciężkich ok. 20 %
- dla roku 2034 – od ok. 22615 poj./dobę do ok. 25680 poj./dobę, z udziałem pojazdów ciężkich ok. 20 %.

Obliczenia akustyczne przeprowadzono z wykorzystaniem oprogramowania SoundPlan 8.2. Obliczenia wykonane zostały w siatce rastrowej o rozmiarze 5 m na wysokości względnej $h=4$ m. Zgodnie z wiedzą tuż. Organu, błąd programu szacuje się na ok. $\pm 1,5$ dB. Metodę obliczeniową oparto o model rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawarty w normie PN-ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”.

Obliczenia wykonane dla projektowanej drogi dla przypadku bez zastosowania zabezpieczeń akustycznych wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, zarówno w porze dnia, jak również porze nocy (dla perspektywy roku 2030 i 2034), dla trzech rozpatrywanych wariantów. Z przedstawionych wyników obliczeń akustycznych dla przekroju docelowego dwujezdniowego, wykonanych dla perspektywy roku 2030 i 2034 wynika, iż w wariantcie preferowanym możliwe są przekroczenia rzędu: do 3,6 dB(A) w porze dnia oraz 5,0 dB(A) w porze nocy dla perspektywy roku 2030 oraz 5,4 dB(A) w porze dnia oraz 6,9 dB(A) w porze nocy dla perspektywy roku 2034.

Celem dotrzymania norm akustycznych, wskazano na konieczność zastosowania środków ograniczających oddziaływania akustyczne w postaci ekranów akustycznych.

Przy zastosowaniu planowanych ekranów, określonych w tabeli w warunku I.3)28. niniejszej decyzji, nie prognozuje się wystąpienia przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu podczas eksploatacji drogi.

Ekranu akustyczne zostały zaprojektowane jako pochłaniające, w lokalizacjach i parametrach akustycznych jak w punkcie I.3)28 niniejszej decyzji, tj. będą charakteryzować się wskaźnikiem oceny od dźwięków powietrznych $\Delta L_R \geq 24$ dB (Klasa B3) oraz wskaźnikiem oceny pochłaniania $\Delta L_{\alpha} \geq 12$ dB (Klasa A4).

Zgodnie z Raportem, ekrany zaprojektowano w taki sposób, aby nie było konieczności stosowania bram przesuwanych. Wjazdy na posesje są zachowane w każdym przypadku bez konieczności realizacji bram. Niemniej jednak w niniejszej decyzji określono warunek, zgodnie z którym, w przypadku konieczności zaprojektowania w miejscach wjazdów na posesje zlokalizowanych w ciągu ww. ekranów akustycznych, wykonane zostaną szczelne bramy wjazdowe, o wysokości i właściwościach akustycznych co najmniej takich jak ekrany. Ponadto, bramy, te należy wyposażyć w mechanizmy ułatwiające ich otwieranie/zamykanie.

W dokumentacji określono również skumulowane oddziaływanie akustyczne, jakie wystąpi w związku lokalizacją dróg krzyżujących się z rozpatrywaną obwodnicą Nowej Dęby, tj. m. in. DW 872, drogi powiatowej, DK9 oraz krzyżujących się/łączących z rozpatrywanymi wariantami (jak wyjaśniono, linia kolejowa nr 65 charakteryzuje się niskim natężeniem ruchu w trasie kolidującej z przedsięwzięciem).

Zgodnie z przedstawionymi obliczeniami w punktach receptorowych nie występują przekroczenia norm hałasu również w oddziaływaniu skumulowanym po zastosowaniu działań minimalizujących.

Ze względu na możliwe niedokładności i błędy analiz dla ustalenia wielkości emisji rozprzestrzeniania się hałasu, zasadnym jest przeprowadzenie analizy porealizacyjnej obejmującej kontrolne pomiary hałasu, w lokalizacjach jak w tabeli w punkcie V niniejszej decyzji. Wyniki pomiarów hałasu wykonanych minimum w ww. punktach pomiarowych, służyć

będą kalibracji i weryfikacji modelu obliczeniowego oraz zostaną one przetransponowane na ogół terenów podlegających ochronie w zakresie emisji hałasu, zlokalizowanych w sąsiedztwie przedmiotowej drogi. W przypadku wykonania przedsięwzięcia etapowo, tj. najpierw w układzie jednojezdniowym, a potem w układzie docelowym dwujezdniowym analiza porealizacyjna wykonana zostanie po oddaniu do użytkowania każdego etapu.

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, technicznych bądź technologicznych, chroniących przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami hałasu. W przypadku braku możliwości zastosowania ww. rozwiązań, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

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

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza w wyniku m. in.: prowadzonych robót przygotowawczych (w tym rozbiórkowych), ziemnych i wykończeniowych, pracy silników spalinowych maszyn i urządzeń budowlanych oraz pojazdów transportowych, układania poszczególnych warstw nawierzchni drogi, magazynowania materiałów sypkich, przebudowy infrastruktury technicznej kolidującej z zamierzeniem. W celu ograniczenia nadmiernego oddziaływania na jakość powietrza na tym etapie, przewiduje się m. in.: wykorzystywanie maszyn/urządzeń będących w dobrym stanie technicznym, używanie plandek podczas przewożenia materiałów sypkich oraz mas bitumicznych, w okresach suchych zraszanie wodą terenu placu budowy, zabezpieczenie przed rozwiewaniem magazynowanych materiałów o charakterze pyłącym np. poprzez przykrycie plandekami, lokalizację w miejscach osłoniętych przed wiatrem lub/i magazynowanie w opakowaniach fabrycznych, utrzymywanie w czystości dróg dojazdowych do terenu budowy, w tym szczególnie wyjazdów z budowy, unikanie pracy na biegu jałowym silników spalinowych: maszyn, urządzeń i środków transportu (np. w czasie postoju, przy przerwach w pracy), ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy, zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy. Emisje i uciążliwości powstające na etapie realizacji zamierzenia będą miały charakter przemijający, odcinkowy, okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia ww. prac.

Przedstawiona dokumentacja zawiera m. in. obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu dla prognozy ruchu i rodzaju pojazdów w latach 2030 i 2034. Cała trasa została podzielona na odcinki uwzględniające m. in. różne natężenie ruchu. W obliczeniach analizowano zanieczyszczenia typowo komunikacyjne, tj. m. in.: węglowodory aromatyczne i alifatyczne, benzen, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pyły oraz tlenek węgla. Załączone obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, poza pasem drogowym.

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

Realizacja planowanej inwestycji drogowej wymaga przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów w rozmiarze ok. 104 ha w przypadku wariantu preferowanego 10A_2, w tym ok. 90 ha lasów w zarządzie PGL LP.

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

Nie przewiduje się potrzeby zasypywania ani innej ingerencji w zbiorniki wodne w rejonie inwestycji.

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

Trasa planowanej obwodnicy (w każdym wariancie) przebiegać będzie w całości po nowym śladzie, w terenie o słabo urozmaiconej rzeźbie, w większości przez mozaikę terenów użytkowanych rolniczo, nieużytków i zadrzewień, kompleksy leśne (w szczególności warianty W10_2 i W10A_2) oraz tereny zabudowane (w szczególności wariant W6). Planowana droga przecina szereg cieków i rowów melioracyjnych oraz drogi publiczne i linię kolejową.

Przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania (w wariancie preferowanym) odcinkowo w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005. W zasięgu możliwego oddziaływania inwestycji nie występują pomniki przyrody. Trasa planowanej inwestycji drogowej przebiega w granicach głównego korytarza ekologicznego – Korytarza Południowego (KPd-7B – Puszcza Sandomierska - Dolina Wisły, GKPd-7 – Puszcza Sandomierska, GKPd-5A – Puszcza Sandomierska - Pogórze Strzyżowskie), wyznaczonego w *Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce* (Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M. 2005; zaktualizowanym w latach 2010 – 2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży), celem zapewnienia łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju jak i w skali europejskiej.

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

Różnorodność biologiczna przedmiotowego terenu jest stosunkowo duża i zaznacza się w postaci mozaiki siedlisk o charakterze mniej lub bardziej przekształconym przez człowieka. W granicach i sąsiedztwie projektowanego pasa drogowego występują zarówno zbiorowiska synantropijne (głównie na terenach rolniczych i w granicach lasów gospodarczych), jak również półnaturalne siedliska o charakterze ziołorośli, porastających w toku wtórnej sukcesji obszary porolne, a także płaty lasu o charakterze buczyny i murawy kserotermiczne. Dominującym typem roślinności na badanym obszarze są lasy mające charakter gospodarczych monokultur sosnowych oraz lasów mieszanych (sosnowo-dębowych, sosnowo-brzozowych), a w lokalnych zagłębieniach terenu i sąsiedztwie cieków olszowych. Struktura wiekowa i skład gatunkowy wszystkich warstw: drzewostanu, podszytu i runa jest wypadkową intensywności leśnej gospodarki, przekształceń i warunków siedliskowych. Duża część powierzchni leśnej podlega znacznym zniekształceniom i degeneracji, głównie ze względu na obfite występowanie obcych gatunków inwazyjnych, głównie drzew – robinii akacjowej, dębu czerwonego, krzewów – czeremchy późnej (amerykańskiej) oraz roślin zielnych, zwłaszcza niecierpka drobnokwiatowego.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej oraz na podstawie danych pozyskanych z różnych instytucji, na analizowanym terenie zidentyfikowano cenne siedliska przyrodnicze należące do 5 typów: kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*) (9190), łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe (91E0; w rejonie stacji kolejowej Majdan Królewski oraz w kompleksie leśnym nad rzeką Korzeń), grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny *Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum* (9170), jodłowy bór świętokrzyski (*Abietetum polonicum*) (91P0)

i górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk (7230). Zinwentaryzowano co najmniej 4 chronione gatunki mchów (tujowiec tamaryszkowy, drabik drzewkowaty, rokitnik pospolity, płonnik pospolity) i 1 gatunek roślin naczyniowych (kukułka szerokolistna). Wyżej wymienione gatunki mchów występują na inwentaryzowanym terenie powszechnie i licznie w płatach lasów gospodarczych, borów sosnowych, rzadziej w obrębie żyznych lasów liściastych.

Badany obszar jest miejscem występowania różnych grup bezkręgowców zasiedlających zróżnicowane nisze ekologiczne. Cenne siedliska dla tej grupy zwierząt w większości znajdują się poza planowanymi pracami budowlanymi. W analizowanym obszarze stwierdzono w trakcie wykonanych kontroli występowanie pospolitych i szeroko rozpowszechnionych gatunków objętych ochroną gatunkową – ślimaka winniczka, trzmieli *Bombus* sp., pazia żeglarza i mrówkę rudnicę. Z rzadziej występujących chronionych gatunków stwierdzono modliszkę zwyczajną, zalotkę większą, czerwonończyka nieparka i biegacza pomarszczonego. Ponadto stwierdzono niechronione rzadkie gatunki bezkręgowców (wymienione w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt, Czerwonej Liście Zwierząt Ginących i Zagrożonych w Polsce): trajkotka czerwona, nadobnik włoski, długoskrzydłak sierposz i siwoszek błękitny.

W badanym buforze nie stwierdzono występowania chronionych gatunków grzybów.

Na podstawie badań własnych (elektropołowy wykonane na odcinkach następujących cieków: Przyrwa, Dęba, Korzeń, Koniecpółka, Stawidza oraz rów bez nazwy) stwierdzono tylko jednego chronionego przedstawiciela ichtiofauny – śliza pospolitego, występującego wyłącznie w wodach rzeki Korzeń.

W trakcie przeprowadzonych kontroli herpetologicznych zinwentaryzowano ponad 9 gatunków płazów (grzebiuszka ziemna, ropucha szara, ropucha zielona, rzekotka drzewna, żaba moczarowa, żaba trawna, grupa żab zielonych, traszka grzebieniasta (gatunek z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (dalej Dyrektywa Siedliskowa), traszka zwyczajna) i 4 gatunki gadów (jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna, zaskroniec zwyczajny, padalec zwyczajny). Zidentyfikowano istniejące i potencjalne siedliska rozrodcze płazów oraz ich lokalne szlaki migracyjne (głównie związane z większymi lub mniejszymi ciekami).

W badanym buforze stwierdzono łącznie 114 gatunków ptaków, w tym 98 o statusie lęgowym lub prawdopodobnie lęgowym. W trakcie badań odnotowano 18 gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (dalej Dyrektywa Ptasia): czapla biała (notowana tylko w okresie pozalęgowym), bocian biały, bocian czarny, lelek, żuraw, zielonka, derkacz, sóweczka, trzmielojad, błotniak stawowy, błotniak zbożowy (notowany tylko w okresie pozalęgowym), bielik (notowany tylko w okresie pozalęgowym), dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł średni, gąsiorek, jarzębatka i muchołówka białoszyja. W rejonie planowanej inwestycji (wszystkie analizowane warianty) zidentyfikowano łącznie 12 obszarów o większym znaczeniu dla awifauny.

W analizowanym buforze stwierdzono na podstawie zebranych danych przyrodniczych występowanie co najmniej 24 gatunków ssaków naziemnych (bez drobnych pospolitych gatunków gryzoni), z czego 8 należało do gatunków chronionych: bóbr europejski, gronostaj europejski, łasica pospolita, ryjówka aksamitna, kret europejski, popielica szara, wiewiórka pospolita i wydra europejska. Z ww. taksonów 3 należały do gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej) – bóbr europejski (stwierdzany stosunkowo licznie w ciekach i rozlewiskach wodnych), wydra europejska (z dużym prawdopodobieństwem występuje w rejonie stawów i zbiorników wodnych) i wilk szary (zgodnie z danymi otrzymanymi z tuł. Organu, występuje on w zachodniej części analizowanego obszaru (warianty 10_2 i 10A_2); gatunku tego nie udało się stwierdzić w trakcie badań inwentaryzacyjnych na potrzeby analizowanej inwestycji drogowej). Gatunki łowne, spotykane na obszarze prowadzonej inwentaryzacji to sarna i jelen, występujące w bardzo dużych ilościach na całym obszarze przebiegu obwodnicy oraz zajęć szarak, lis, kuna domowa i dzik. W północnym odcinku wariantów 10_2 i 10A_2 stwierdzono występowanie także łosia euroazjatyckiego.

Z uwagi na brak przeszkód, migracja zwierząt występowała powierzchniowo na całym obszarze, zarówno na terenach leśnych jak i otwartych (łąki, pola, uprawy rolne).

W trakcie prowadzonych badań chiropterologicznych (z wykorzystaniem detektorów dźwiękowych) stwierdzono co najmniej 17 gatunków nietoperzy, w tym 3 wymienione w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej (mopek, nocek łydkonosy, nocek duży). Do najczęściej stwierdzanych gatunków należały: karlik drobny, nocek rudy, nocek wąsatek, nocek Brandta, mopek, borowiec wielki, mroczek późny i borowiaczek. W przypadku mopka, w analizowanym obszarze najistotniejszymi miejscami rozrodu i żerowania są bory sosnowe na przebiegu wariantów 10_2 i 10A_2. Nocek łydkonosy żeruje nad zbiornikiem zaporowym na cieku Korzeń, ciekim Korzeń oraz zbiornikiem wody przeciwpożarowej w miejscu dawnej żwirowni na przebiegu wariantu 6. Natomiast nocka dużego odnotowano tylko jednokrotnie – nad zbiornikiem zaporowym na cieku Korzeń. Na badanym terenie nie znaleziono zimowych schronień nietoperzy.

Przedmiotowa obwodnica (każdym wariantem) koliduje z głównym korytarzem ekologicznym – Korytarzem Południowym (KPd-7B – Puszcza Sandomierska - Dolina Wisły, GKPd-7 – Puszcza Sandomierska, GKPd-5A – Puszcza Sandomierska - Pogórze Strzyżowskie). Większość rowów i cieków stanowi lokalne szlaki migracji małych zwierząt (płazów) oraz w kilku przypadkach również bobra europejskiego. Na całym przecinanym obszarze leśnym, ale również na pozostałych terenach, zwłaszcza w rejonie cieków, stwierdzono bardzo liczną populację zwierząt kopytnych, które przemieszczają się powierzchniowo po całym obszarze w przebiegu wariantów (bez wyraźnych miejsc ich koncentracji).

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

Przeprowadzona w Raporcie ooś i jego uzupełnieniach analiza możliwego wpływu planowanej inwestycji drogowej na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym na gatunki chronione, powierzchniowe formy ochrony przyrody, korytarze ekologiczne i krajobraz, wskazuje, iż z uwagi na przyjęte rozwiązania projektowe i zaproponowane w dokumentacji środki minimalizujące, nie będzie ona w sposób znaczący na nie oddziaływać. Autorzy Raportu ooś określili rozmiar i charakter oddziaływań przedmiotowej inwestycji drogowej (na każdym jej etapie) na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Z oceny tej wynika, iż możliwe negatywne oddziaływania będą najczęściej dotyczyły siedlisk przyrodniczych i gatunków szeroko rozpowszechnionych, licznych i niezagrożonych na analizowanym terenie, przez co uszczuplenia ich zasobów nie powinny mieć znacząco negatywnego wpływu w skali lokalnej, regionalnej i krajowej. Realizacja planowanej inwestycji drogowej będzie wiązała się z ingerencją w siedliska przyrodnicze wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, zlokalizowane poza granicami specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000. W przypadku wariantu preferowanego (10A_2) realizacja przedmiotowej inwestycji będzie wiązała się z koniecznością ingerencji w następujące siedliska przyrodnicze: 91E0 (km 12+200, obustronnie w osi, 1,2 ha w granicach linii rozgraniczających), 9190 (km 10+500 – 10+640, obustronnie w osi, 1,4 ha w granicach linii rozgraniczających) i 91P0 (km 12+900 – 13+000, obustronnie w osi, 0,9 ha w granicach linii rozgraniczających). Autorzy Raportu ooś na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzili, iż powyższe ingerencje nie będą miały znaczącego wpływu na lokalne zasoby ww. siedlisk – stanowisko to wynika przede wszystkim z powszechności występowania tych siedlisk oraz stanu ich zachowania. Ponadto celem ograniczenia rozmiaru tej ingerencji zaproponowano wykonanie tymczasowych ogrodzeń ochronnych. Nie uznano również za istotne dla lokalnych zasobów ingerencje planowanej inwestycji w stanowiska chronionych gatunków mszaków i roślin naczyniowych (kukułka szerokolistna). Analizy przedstawione w Raporcie ooś nie wskazują również, aby realizacja planowanej inwestycji mogła zagrażać lokalnym populacjom zwierząt. Jej oddziaływania będą najczęściej dotyczyły gatunków licznych i powszechnie

występujących. Celem ograniczenie ingerencji w populacje chronionych i/lub rzadkich gatunków zwierząt na etapach prac przygotowawczych i budowlanych proponuje się zastosowanie szeregu działań ochronnych, w tym okresów ochronnych, tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych i prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym.

Zastosowanie obustronnych ogrodzeń ochronnych na całej długości drogi, spowoduje powstanie pełnej fizycznej bariery ekologicznej z przerwaniem łączności ekologicznej, prowadzącej do skutków na poziomie siedliskowym, gatunkowym i osobniczym. Celem ograniczenia negatywnych skutków z tym związanych zaprojektowano system przejść dla małych, średnich i dużych zwierząt w ciągu przedmiotowej drogi. Autorzy Raportu ooś wskazują na wystarczalność zaprojektowanego systemu przejść, nie mniej tut. Organ uznał, że weryfikacja przedłożonej dokumentacji wskazuje na potrzebę jego uzupełnienia (w przypadku wariantu preferowanego W10A_2) o samodzielne przejście górne dla dużych zwierząt (ewentualnie samodzielne przejście dolne dla dużych zwierząt) w km ok. 6+400 – 7+200 – niezbędne dla zapewnienia drożności głównego fragmentu korytarza ekologicznego – Korytarza Południowego (GKPD-7 – Puszcza Sandomierska) na północny-zachód od m. Nowa Dęba. Należy tu podkreślić, iż poprzedzające je przejście dla dużych zwierząt – PZDd-2_W10A_2 (km ok. 2+500) oddalone jest o ok. 4,3 km od ww. dodatkowego obiektu i jest ważne dla zachowania łączności innego fragmentu ww. korytarza ekologicznego. Natomiast kolejne przejście dla dużych zwierząt – WG/PZDd-7_W10A_2 (km 8+837), oddalone o ok. 2 km (w stosunku do proponowanego dodatkowego przejścia), stanowi obiekt zespolony z drogą powiatową DP2401R, przez co niezapewniający optymalnych warunków dla migracji dużych zwierząt (w szczególności dla gatunków antropofobnych). Kolejne zaprojektowane przejścia dla dużych zwierząt (w obrębie ww. korytarza ekologicznego) znajdują się dopiero w km 9+901 (WG/PZDd-8_W10A_2, zespolony z LK 65 – charakteryzującą się bardzo niskim dobowym natężeniem ruchu pociągów) oraz 12+180 (MG/PZDd-10_W10A_2; przejście zespolone z rzeką Korzeń).

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

Wyposażenie ogrodzenia drogowego na całej jego długości w siatkę herpetologiczną wyeliminuje śmiertelność migrujących płazów. Ponadto celem ograniczenia potencjalnej śmiertelności nietoperzy przelatujących nad projektowaną drogą zaprojektowano na obiektach służących migracji zwierząt, jak również na odcinkach drogi – ocenionych jako istotnie konfliktowych dla żerowania i rozrodu nietoperzy (w tym m. in. mopka i nocka łydkonosego, wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej), wysokie ekrany i/lub siatki chiropterologiczne podwyższające pułap przelotu nietoperzy. Wskazane w Raporcie ooś ww. odcinki stosowania rozwiązań minimalizujących w tym zakresie, zostały z uwagi na zasadę przezorności powiększone o 100 m w każdym kierunku.

Planowana inwestycja drogowa w wariantcie preferowanym (W10A_2) będzie przecinała na odcinku ok. 9,9 km (od km ok. 7+570 do końca trasy wariantu) obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLB180005. Obszar ten stanowi bardzo cenną ostoję wielu gatunków ptaków. Stwierdzono tu występowanie 43 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Obszar jest cenny z punktu widzenia liczebności bociana czarnego, bociana białego, ptaków drapieżnych i derkacza (powyżej 1% populacji polskiej). W przypadku kraski, podgorzałki i czapli białej, obszar stanowi miejsce gniazdowania ponad 10 % krajowej populacji tych gatunków. Ponadto, obszar jest miejscem liczego występowania w okresie lęgowym świergotka polnego, lelka, dudka, dzięciołów (średniego, czarnego, białoszyjego, zielonosiwego i zielonego), gąsiorka, lerki, trzmiełojada, jarzębatki i ortolana. Dla obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005 ustanowiony został plan zadań ochronnych (Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 20 listopada 2023 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza

Sandomierska PLB180005 (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2023 r. poz. 5109)). Z danych będących posiadaniem tut. Organu (zebranych na potrzeby opracowania planu zadań ochronnych dla ww. obszaru Natura 2000) wynika, iż trasa przedmiotowej inwestycji w wariantcie preferowanym będzie ingerowała siedliska łąkowe tylko jednego przedmiotu ochrony ww. obszaru Natura 2000 – dziesięcioła średniego (km ok. 11+700 – 12+300), ponadto będzie przebiegać w sąsiedztwie siedlisk muchotłówki białoszyjowej (brak bezpośredniej ingerencji inwestycji). Analizy zawarte w Raporcie o oś wskazują, iż powyższa ingerencja w siedlisko łąkowe dziesięcioła średniego (4-6 par z 130-180 w obszarze Natura 2000) dotyczy powierzchni ok. 1,3 ha, co stanowi ok. 0,18% całkowitej powierzchni siedlisk tego gatunku w obszarze Natura 2000. Ubytek ten nie powinien w sposób istotny wpłynąć na stan populacji dziesięcioła średniego w obszarze Natura 2000. Planowana inwestycja nie wpłynie zatem negatywnie na realizację założonego celu ochrony. Analizy przedstawione w Raporcie o oś nie wskazują również na możliwość znaczącego negatywnego wpływu inwestycji na integralność ww. obszaru Natura 2000 oraz na spójność sieci obszarów Natura 2000. Przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących polegających na organizacji czasowo-przestrzennej prac, stosowaniu nadzoru przyrodniczego oraz prowadzeniu prac właściwymi metodami, realizacja projektowanego przedsięwzięcia nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na faunę obszaru, w tym na gatunki stanowiące przedmiot ochrony obszaru ostoi.

Pozostałe obszary sieci Natura 2000 znajdują się w znacznej odległości (ponad 5 km) od trasy przedmiotowej obwodnicy, w tym poza zasięgiem możliwych oddziaływań z nią związanych.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w ramach oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzono również ocenę habitatową, tj. ocenę wymaganą art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

W przedłożonej dokumentacji przeanalizowano również możliwy wpływ inwestycji na krajobraz. Planowane przedsięwzięcie będzie elementem całkowicie nowym w krajobrazie. Przekształcenia krajobrazu powstałe w wyniku budowy nowej drogi, przebiegającej po nowym śladzie, będą trwałe, a oddziaływania w fazie eksploatacji będą pochodną przecięcia systemów krajobrazowych, istnienia w przestrzeni liniowego, wielkogabarytowego obiektu. Pozostaje to w bezpośrednim związku z kształtowaniem warunków przyrodniczych i form użytkowania na przylegających terenach. Autorzy Raportu o oś wskazują jednak, iż projektowana inwestycja drogowa dzięki należytemu skomponowaniu jej poszczególnych elementów i powiązaniu w harmonijną całość, zapewni minimalizację oddziaływania na walory krajobrazowe terenu. Ukształtowanie wysokościowe zapewni wpisanie drogi w istniejący układ terenu. Ponadto przewiduje się wkomponowanie obiektu w otaczający krajobraz przy użyciu odpowiedniej kolorystyki elementów drogowych oraz poprzez zastosowanie zieleni o funkcji krajobrazowej. Planowane nasadzenia zieleni przydrożnej mają również na celu przywrócenie względnej równowagi przyrodniczej, która zostanie zaburzona poprzez realizację planowanego przedsięwzięcia, odbudowę istniejących powiązań ekologicznych, co tym samym sprawi, że projektowana droga bardziej harmonijnie wtopi się w otaczający krajobraz. Zaprojektowano nasadzenia drzew i krzewów rodzimych, nawiązujące do istniejącej zieleni i warunków siedliskowych.

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

Planowana droga w wariantcie W10A_2 w km ok. 0+000 - 9+480 przebiega w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 425 „Dębica – Stalowa Wola – Rzeszów”,

w którym użytkowe znaczenie dla zaopatrzenia w wodę pitną i przemysłową ma czwartorzędowe piętro wodonośne.

Na obszarze przedsięwzięcia, wg opracowania pt. „*Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne dla zadania inwestycyjnego „Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9”*” mgr Wiśniewski S. i in., 2023, wydzielono 3 jednostki hydrogeologiczne:

- 3aQIII w km drogi ok. 0+000 - 9+800, obejmującą tereny doliny pra-Wisły charakteryzujące się w większości dobrymi parametrami hydrogeologicznymi. Warstwa wodonośna zbudowana jest z piasków i żwirów rzecznych o średniej miąższości ok. 18 m (przedział miąższości 10-20 m), miejscami może przekraczać 20 m (rejon Nowej Dęby). Zwierciadło o charakterze swobodnym występuje na głębokości do 5 m p.p.t. oraz głębiej 5-15 m p.p.t. na obszarach, gdzie rozwijały się procesy wydymowe. Brak izolacji od powierzchni terenu stwarza dobre warunki odnawialności wód przez infiltrację powierzchniową, ale równocześnie stanowi duże zagrożenie zanieczyszczeniami.
- 4aQII w km drogi ok. 9+800 - 11+540, obejmującą utwory wodonośne związane z doliną pra-Wisły oraz doliną Łęgu (w strefie kontaktu z wymienioną wcześniej doliną pra-Wisły) charakteryzujące się nienajlepszymi parametrami hydrogeologicznymi. Miąższość utworów wodonośnych jest zmienna. W strefie krawędziowej przy Wysoczyźnie Kolbuszowskiej nie przekracza 10 m, natomiast dalej od skłonu wysoczyzny mieści się w przedziale 10-20 m. Warstwa wodonośna zbudowana jest z piasków różnoziarnistych, często zapylonych lub przewarstwionych utworami słabo przepuszczalnymi.
- 5aQI w km drogi ok. 15+700 - 16+350, będącą małą jednostką na Wysoczyźnie Kolbuszowskiej, o warstwie wodonośnej zbudowanej przez piaski różnoziarniste i pylaste oraz żwiry, w miąższości w przedziale 5 - 10 m, o słabym rozpoznaniu hydrogeologicznym. Ciągły pierwszy poziom wodonośny na obszarze planowanego przedsięwzięcia występuje w przeważającej części na głębokości od 1 do 2 m p.p.t. i od 2 do 5 m p.p.t.

Jak wynika z „*Dokumentacji hydrogeologicznej...*”, w wyniku oceny podatności pierwszego poziomu wodonośnego na zanieczyszczenie na terenie w granicach przedmiotowej drogi stwierdzono, że dominującą rolę odgrywają obszary (otwory) o wysokiej klasie podatności na zanieczyszczenie A1 (ok. 92 %) występujące głównie w dolinach cieków i miejscach, gdzie pierwszy poziom wodonośny występuje płytko i pozbawiony jest izolacji, a także w miejscach gdzie przy wysokich stanach wód podziemnych woda stabilizuje się na stropie gruntów starszych. Dość znaczny udział mają także obszary o średniej klasie podatności na zanieczyszczenie B (ok. 4%), zaś obszary o wysokiej klasie podatności na zanieczyszczenie A2 stanowią ok. 2 % przedmiotowego terenu. Obszary o niskiej klasie podatności na zanieczyszczenie C oraz o bardzo niskiej podatności na zanieczyszczenie D stanowią sumarycznie ok. 2 % przedmiotowego terenu i są związane z płytkim występowaniem gruntów spoistych i warstwami glin pylastych oraz ilów do głębokości rozpoznania.

Z uwagi na powyższe Autorzy „*Dokumentacji hydrogeologicznej...*” zalecają „*po zakończeniu budowy obwodnicy Nowej Dęby zaprojektowanie sieci monitoringu wód podziemnych. Punkty monitoringowe zaleca się zlokalizować na odpływie wód podziemnych z obszaru zajętego przez drogę, w szczególności na odcinkach o wysokiej podatności pierwszego poziomu wodonośnego na zanieczyszczenie. Wody podziemne należy monitorować pod względem ich parametrów fizyko-chemicznych, w szczególności pod kątem substancji, których badania były przedmiotem niniejszej dokumentacji [odczyn, przewodność elektr. wł, ChZT, (KMnO₄), Fe, Mn, Ca, Mg, Na, K, NH₄, NO₂, NO₃, Cl, SO₄, HCO₃, P, F, Pb, Cd, Zn, Cr, Co, B, OWO, aTPH, WWA, BTEX, fenole – przyp.]. Monitoring należy prowadzić cyklicznie (pobór prób wód podziemnych w jednakowych, reprezentatywnych odstępach czasu). Szczegółową lokalizację punktów monitoringu, jego częstotliwość oraz zakres należy określić po wyborze wariantu drogi i ukończeniu jego budowy, w dedykowanym dla tego zadania projekcie robót geologicznych*”.

Uwzględniając powyższe Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w postanowieniu z dnia 7 maja 2026 r., znak: R.RZŚ.4130.16.2026.MS, dalej „*postanowienie*”, uznał za konieczne nałożenie na Inwestora obowiązku rozważenia na etapie projektu budowlanego, tj. w ramach ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego

przedsięwzięcia na środowisko, zaprojektowania sieci monitoringu wód podziemnych po zakończeniu budowy obwodnicy. Tut. Organ doprecyzował natomiast warunki określone w ww. postanowieniu, odnoszące się do wskazanego sposobu odwodnienia projektowanej drogi, poprzez ustalenie wymogu budowy kanalizacji deszczowej w km ok.: 0+100 ÷ 1+030, 1+200 ÷ 1+440, 1+690 ÷ 4+075, 4+355 ÷ 5+390, 5+800 ÷ 9+790, 9+975 ÷ 12+085, 12+235 ÷ 14+845, 15+095 ÷ 17+010, 17+220 ÷ 17+362. Tut. Organ, wziął pod uwagę, iż w przywołanym km projektowanej drogi, wg „*Dokumentacji hydrogeologicznej...*” stwierdzono tereny o bardzo wysokiej klasie podatności (A1) na migrację potencjalnych zanieczyszczeń z powierzchni terenu do warstwy wodonośnej. Z uwagi na powyższą przesłankę, tut. Organ wprowadził również wymóg uszczelnienia zbiorników retencjonujących wody opadowe lub roztopowe z drogi w przypadku konieczności ich lokalizowania na ww. odcinku drogi.

Projektowana droga w zaplanowanym do realizacji wariantie w km ok. 6+570 – 7+540 została prowadzona przez teren strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej w Nowej Dębie, ustanowionej rozporządzeniem 15/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 17 grudnia 2012 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej dla zaopatrzenia Miasta i Gminy Nowa Dęba w miejscowości Nowa Dęba, powiat tarnobrzewski, województwo podkarpackie (Dz. Urz. Woj. Podka. poz. 3190 ze zm.). Zgodnie z uzasadnieniem ww. postanowienia, ustalony zakres planowanego przedsięwzięcia, sposób jego realizacji oraz eksploatacji nie stoją w sprzeczności z zakazami obowiązującymi na przedmiotowym terenie, na mocy ww. rozporządzenia.

Ponadto, przedsięwzięcie w wariantie realizacyjnym W10A_2 w kilometrze ok. 9+900 - 10+700, od strony zachodniej poprowadzone zostało w sąsiedztwie strefy ochrony pośredniej ujęcia wody, ustanowionej rozporządzeniem nr 2/2010 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 8 kwietnia 2010 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej zlokalizowanego w miejscowości Huta Komorowska, gmina Majdan Królewski, powiat kolbuszowski, województwo podkarpackie (Dz. Urz. Woj. Podka. z 2010 r., nr 27, poz. 620).

Wg Autorów Raportu, przeprowadzone kartowanie hydrogeologiczne nie potwierdziło występowania studni i indywidualnych ujęć wód podziemnych w przebiegu planowanej inwestycji.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 ze zm.) (PGW) teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie: PLGW2000135, będącej monitorowaną częścią wód, w słabym stanie (dobry stan ilościowy i słaby stan chemiczny) oraz zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry stan chemiczny z wyłączeniem przekroczeń wartości progowej dobrego stanu w przypadku wskaźników: K, Fe, Mn, As, pH, Al., SO₄, TOC oraz dobry stan ilościowy.

Ww. JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

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

Dla JCWPd nr 135 ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy w trybie art. 4 ust. 5 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. UE. L. z 2000 r. Nr 327, str. 1 z późn. zm.), zwanej dalej RDW.

W trakcie budowy, poza sytuacjami awaryjnymi (np. emisja paliw lub płynnych składników materiałów budowlanych), nie przewiduje się wystąpienia istotnego oddziaływania na wody podziemne. Przy czym, należy wziąć pod uwagę, że organizowane na potrzeby budowy zaplecza budowy nie będą lokalizowane na terenie strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnej w Nowej Dębie. Główne bazy materiałowo-sprzętowe, bazy

transportowe i parki maszyn będą lokalizowane w pasie przeznaczonym pod zabudowę. Bazy materiałowe oraz zaplecza nie będą lokalizowane w odległości mniejszej niż do 100 m linii brzegowej przekraczanych cieków (oprócz zapleczy w zakresie niezbędnym do realizacji obiektów nad ciekami). Agregaty prądotwórcze lokalizowane będą w odległości nie mniejszej 50 m od wód powierzchniowych. Plac i zaplecza budowy będą wyposażone w sorbenty. Podczas budowy drogi tymczasowe do zapleczy budowy będą wytyczone w oparciu o istniejący układ drogowy. Miejsca obsługi sprzętu i pojazdów będą utwardzone w sposób uniemożliwiający potencjalną migrację substancji niebezpiecznych, a miejsca bieżącej konserwacji sprzętu technicznego będą uszczelnione małogabarytowymi matami izolacyjnymi. Miejsca magazynowania materiałów i paliw będą wyznaczone z uwzględnieniem ukształtowania terenu oraz ryzyka spływu powierzchniowego, w szczególności w kierunku wód powierzchniowych. Nawierzchnia w przedmiotowych miejscach zostanie wykonana z materiałów słaboprzepuszczalnych. Ponadto miejsca magazynowania materiałów budowlanych zostaną zabezpieczone przed wpływem czynników atmosferycznych, np. poprzez wykonanie zadaszenia.

Podczas fazy realizacji woda na cele budowlane, prób szczelności oraz socjalno-bytowe pracowników będzie dowożona (beczkowozy) lub pobierana z istniejącej sieci wodociągowej. Woda zużyta, będzie wywożona beczkowozami do oczyszczalni ścieków.

W tym miejscu należy wyjaśnić, iż tut. Organ zastrzył warunek ustalony w ww. postanowieniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, odnoszący się do potencjalnych odbiorników i sposobu oczyszczania wód zużytych do prób szczelności. Tut. Organ zważył, iż za ścieki uznaje się wodę pobraną bezpośrednio z zasobu lub z sieci wodociągowej, która zostaje zużyta na cele bytowe bądź gospodarcze (o czym stanowi art. 16 pkt 61 lit. a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne). Uwzględniając specyfikę procesu budowy poszczególnych sieci, w ocenie tut. Organu, dopuszczenie alternatywy wprowadzania ścieków z prób szczelności sieci do cieków, jedynie po oczyszczeniu w osadniku, niesie ze sobą ryzyko wprowadzenia również innych substancji poza zawiesiną, których zawartość w ściekach nie ulegnie zmianie przy zastosowaniu tego rodzaju urządzenia oczyszczającego.

Powstające ścieki bytowe będą gromadzone w bezodpływowych zbiornikach przenośnych sanitariatów, z których ścieki bytowe odbierane będą przez uprawnione podmioty i kierowane do oczyszczalni ścieków.

Uwzględniając powyższe, zasięg przestrzenny potencjalnej emisji substancji z w ww. miejsc zorganizowanych w opisany sposób, będzie niewielki, a jego skutki dla jakości JCWPd pozostaną bez znaczenia.

Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z prowadzeniem i ewentualnym odwadnianiem wykopów budowlanych. W sytuacji wykonania odwodnienia wykopów budowlanych, stosowane będą metody ograniczające zasięg potencjalnej depresji, np. poprzez stosowanie ścianek szczelnych, studni depresyjnych lub igłofiltrów. Zakłada się ograniczanie czasu prowadzenia odwodnienia i/lub prowadzenie wykopu sekcjami oraz ograniczenie jednoczesnej powierzchni odwodnienia. Zasięg tego typu oddziaływania zamknie się w granicach najbliższego sąsiedztwa robót, tj. do terenu budowy, a czas jego trwania do zakończenia prac budowlanych.

Prawdopodobna konieczność przebudowy istniejących systemów drenarskich spowoduje lokalne, krótkoterminowe (na czas przerwania ciągłości urządzeń wodnych), zaburzenie w odpływie wód z danego terenu, skutkujące potencjalnym niewielkim wzrostem poziomu wód gruntowych na ograniczonym obszarze. Zakłada się, że przebudowa kolidujących z projektowaną drogą systemów drenarskich, prowadzona będzie w sposób zapewniający zachowanie sprawności użytkowej całej sieci drenarskiej.

W przypadku, gdy grunty występujące w projektowanym korytarzu drogowym nie będą spełniać warunków geotechnicznych posadowienia konstrukcji drogi lub obiektów inżynierskich, prowadzone będą działania w kierunku wzmocnienia podłoża lub wymiany gruntów. Ponadto, wystąpi zmiana intensywności zasilania wód podziemnych – uszczelnienie jezdni i poboczy uniemożliwi infiltrację wód opadowych i roztopowych do wód podziemnych. Oddziaływania te będą jednak ograniczone tylko i wyłącznie do terenu projektowanego pasa

drogowego, a ich zasięg będzie mieścił się w granicach nieruchomości przeznaczonych pod lokalizację przedsięwzięcia.

W tych warunkach, potencjalny wpływ planowanych prac na stan ilościowy wód podziemnych należy uznać za nieistotny w skali JCWPd.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie na wody podziemne związane będzie przede wszystkim z odprowadzaniem do środowiska wód opadowych lub roztopowych z projektowanej drogi. Minimalizacja przedmiotowego oddziaływania opierała się będzie przede wszystkim na właściwie zaprojektowanym systemie odwodnienia, uwzględniającym zebranie całości wód opadowych i roztopowych i zapewnienie ich oczyszczenia oraz systemie zabezpieczeń przed skutkami potencjalnego wypadku drogowego z udziałem transportu substancji niebezpiecznych.

W dokumentacji przedstawiono wyniki obliczeń zawartości substancji zanieczyszczających w wodach opadowych lub roztopowych z projektowanej drogi (w przypadku zastosowania rowów szczelnych – kanalizacji deszczowej). Przy przyjętym natężeniu ruchu dla poszczególnych odcinków drogi zawartość zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych kształtuje się następująco:

- odcinek DK9 – DP1117R: 25132 P/d; 235,03 mg/l zawiesiny ogólnej; 18,80 mg/l węglowodorów ropopochodnych;
- DP1117R – strefa ekonomiczna: 25684 P/d; 236,14 mg/l zawiesiny ogólnej; 18,89 mg/l węglowodorów ropopochodnych,
- Strefa ekonomiczna – DW872: 23643 P/d; 210,93 mg/l zawiesiny ogólnej; 16,87 mg/l węglowodorów ropopochodnych,
- DW872 – DK9: 22615 P/d; 207,85 mg/l zawiesiny ogólnej; 16,63 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Prognozowane stężenie zawiesiny i substancji ropopochodnych w ujmowanych z nawierzchni drogi wody opadowo-roztopowe przekroczą wartości maksymalne - odpowiednio 100 mg/l i 15 mg/l, określone w rozporządzeniu z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311). Największe stężenie zanieczyszczeń wykazują wody roztopowe, zwłaszcza po długim zaleganiu śniegu na drodze i w jej pobliżu.

Ze względu na powyższe, na obecnym etapie projektowania, na sieci kanalizacji deszczowej przed zrzutami wód opadowych lub roztopowych do odbiorników końcowych przewidziano zastosowanie urządzeń oczyszczających w postaci układu osadnik/separator substancji ropopochodnych.

Odwodnienie przedmiotowej inwestycji drogowej będzie realizowane przez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych oraz system rowów drogowych i kanalizacji deszczowej. Na odcinku drogi zlokalizowanym w obrębie strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej (tj. w km ok. 6+571 do km 7+537 wariantu W10A_2) zaprojektowano kanalizację deszczową/szczelne rowy. Kanalizację deszczową zaprojektowano także m. in. na drogach poprzecznych, węzłach drogowych oraz w miejscach, gdzie projektowane jest zarurowanie rowów.

Ujmowane przez system odwodnienia projektowanej drogi wody opadowe lub roztopowe będą retencjonowane oraz rozsączone, zapobiegając przeciążeniu odbiorników, w zbiornikach retencyjnych (szczelnych) oraz retencyjno-infiltracyjnych (nieszczelnych). Zbiorniki zaprojektowano jako otwarte, ziemne, w najniższych punktach niwelety terenu, przed naturalnymi odbiornikami. Ich zadaniem będzie uregulowane i opóźnione w czasie odprowadzenie wód opadowych lub roztopowych do odbiorników, zapobiegające ich przeciążeniu.

Dno i skarpy zbiorników szczelnych przewiduje się umocnić płytami betonowymi ażurowymi lub pełnymi ułożonymi na szczelnej geomembranie łączonej spawaniem lub geokratami z wypełnieniem kamienno-żwirowym. Podbudowa zbiorników oraz dna zbiorników infiltracyjnych będzie dostosowana do lokalnych warunków gruntowo-wodnych. Wloty i wyloty do/ze zbiorników zostaną wykonane jako prefabrykowane żelbetowe, osadzone w skarpie

zbiornika lub jako wyloty umocnione kostką betonową na podsypce cementowo-piaskowej. W wariantcie realizacyjnym, na obecnym etapie przewidziano łącznie 21 zbiorniki, zarówno retencyjne z pompowniami, bez pompowni jak i retencyjno-infiltracyjnych.

W lokalizacjach o płytkim poziomie wód gruntowych przewiduje się zaprojektowanie wyłącznie szczelnych zbiorników retencyjnych – wg „Dokumentacji hydrogeologicznej...” na przeważającym odcinku projektowanej drogi. Natomiast w miejscach, gdzie warunki nie pozwalają na grawitacyjne odprowadzenie wód opadowych lub roztopowych ze zbiorników do odbiorników lub w przypadku ich braku, zaprojektowane zostaną pompownie oraz odcinki kanalizacji tłocznej. W zbiornikach zlokalizowanych na terenach w zarządzie Lasów Państwowych przewiduje się wykonanie przelewów awaryjnych, odprowadzających nadmiar wód opadowych lub roztopowych bezpośrednio do odbiorników lub w przypadku ich braku na teren przyległy. Przelewy awaryjne używane będą jedynie w sytuacji wystąpienia deszczy nawalnych. Możliwe będzie również wykorzystywanie przez służby leśne zgromadzonej w zbiornikach wody w celach gaśniczych, lub też w przypadku wystąpienia klęsk żywiołowych.

Na wypadek sytuacji awaryjnych zaprojektowano zastawki montowane na odpływach ze zbiorników, w przelewach awaryjnych oraz wylotach do odbiorników. W przypadku pompowni zabezpieczeniem będzie wyłączenie pracy pomp.

W strefie pośredniej ochrony ujęcia wód podziemnych w Nowej Dębie dodatkowo zostanie zaprojektowany separator substancji ropopochodnych z awaryjnym zamknięciem. Separatory zostaną zamontowane przed zbiornikami znajdującymi się w ww. strefie ochrony. Osadniki zostaną również zaprojektowane przed zbiornikami retencyjno-infiltracyjnymi. Dodatkowo przed wlotami do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych oraz przed wylotami do odbiorników naturalnych za szczelnymi zbiornikami retencyjnymi przewidziano studzienki z zamknięciem awaryjnym, poprzez zamontowanie zasuw lub zastawek szczelnych w celu odcięcia odpływu substancji niebezpiecznych mogących dostać się w czasie wypadku np. cysterny na drodze. Dla zabezpieczenia wód gruntowych przed potencjalnymi zanieczyszczeniami dno oraz skarpy rowów zlokalizowanych poza strefą ochrony ujęć wód podziemnych umocnione będą np. płytami betonowymi 50x50 cm. Przed wylotami rowów odprowadzających wody opadowe lub roztopowe do odbiorników końcowych zaprojektowano system oczyszczający składający się z osadnika piasku.

Wprowadzenie powyższych rozwiązań minimalizujących na etapie eksploatacji planowanej drogi, spowoduje, iż wpływ odprowadzania wód opadowych lub roztopowych na stan chemiczny oraz ilościowy wód podziemnych będzie oddziaływaniem długotrwałym jednak nieistotnym w skali JCWPd.

Teren przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

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

- „Trześniówka od Karolówki do ujęcia” o kodzie PLRW200011219699, typ RzN - Rzeka nizinna, będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód, o złym stanie (umiarkowany potencjał ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego) i zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonego wskaźnika benzo(a)piren w wodzie - poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla ww. JCWP zostało ustanowione odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych: przedłużony do roku 2027 (dla wskaźników biologicznych – po 2027 r.) termin osiągnięcia celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 4 RDW dla wskaźnika fizykochemicznego OWO, oraz biologicznych: MMI, EFI+PL/ IBI_PL; oraz odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW w zakresie wskaźników: benzo(a)piren (występowanie w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2026 r. poz. 13, ze zm.) (uoop), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. obszaru

Natura 2000: Puszcza Sandomierska PLB180005 i Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049.

Zidentyfikowanymi głównymi presjami dla tej JCWP są presje hydromorfologiczne: prostowanie koryta - rzeki główne, wały przeciwpowodziowe - rzeki główne, górnictwo – rzeki główne oraz presje chemiczne o rozproszonym źródłach: rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski,

- „Dąbrówka” o kodzie PLRW200010219669, typ PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty, będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód, o złym stanie (słaby potencjał ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonego wskaźnika benzo(a)piren w wodzie poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla ww. JCWP zostało ustanowione odstępstwo - odroczenie w czasie do roku 2027 terminu osiągnięcia celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 4 RDW dla wskaźników: OWO, EFI+PL/ IBI_PL i bromowane difenyletery (w biocie); oraz odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW dla wskaźnika benzo(a)piren (w wodzie).

Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach uoop, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. obszary Natura 2000: Puszcza Sandomierska PLB180005 i Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055.

Zidentyfikowanymi głównymi presjami dla tej JCWP są presje hydromorfologiczne: prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty gospodarki wodnej (zbiorniki, stawy rybne) - rzeki pozostałe, obiekty mostowe - rzeki pozostałe, wały przeciwpowodziowe - rzeki główne oraz presje chemiczne o źródłach rozproszonych - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski, rolnictwo, leśnictwo,

- „Koniecpółka” o kodzie PLRW2000102196369, typ PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty, będącej monitorowaną, naturalną częścią wód, o złym stanie (słaby stan ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: azot ogólny, azot amonowy, OWO, IO, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników benzo(a)piren w wodzie, nikiel w wodzie poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla ww. JCWP zostało ustanowione odstępstwo – odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do roku 2027 w trybie art. 4 ust. 4 RDW dla wskaźników fosfor ogólny, fosforany oraz odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW dla wskaźników: azot ogólny, azot amonowy, OWO, IO, MIR, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; benzo(a)piren (w wodzie), nikiel (w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach uoop, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. obszar Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005.

Zidentyfikowanymi głównymi presjami dla tej JCWP są m.in. presje chemiczne: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski, punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk, punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk; nieznane (substancje zakazane),

- „Trześniówka do Karolówki” o kodzie PLRW200010219633, typ PNp - potok lub strumień nizinny piaszczysty, będącej monitorowaną, silnie zmienioną częścią wód, o złym stanie (umiarkowany potencjał ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: OWO, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz stan chemiczny: dla złagodzonego wskaźnika związku tributylocyny w wodzie poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla ww. JCWP

zostało ustanowione odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych: przedłużony do roku 2027 termin osiągnięcia celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 4 RDW dla wskaźników: benzo(a)piren (w wodzie), bromowane difenyletery (w biocie), rtęć (w biocie) oraz odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW w zakresie wskaźników: OWO, MMI, EFI+PL/ IBI_PL, związki tributyllocyny (w wodzie). Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach uoop, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj.: rezerwat przyrody Pateraki, Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz obszary Natura 2000: Puszcza Sandomierska PLB180005 i Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055.

Zidentyfikowanymi głównymi presjami dla omawianej JCWP są presje hydromorfologiczne: prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, wały przeciwpowodziowe - rzeki główne, a także chemiczne o rozproszonym źródle stanowiące rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski, rolnictwo, leśnictwo oraz o punktowym źródle - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk,

- „Murynia” o kodzie RW2000102198549, typ PNp - potok lub strumień nizinny piaszczysty, będącej monitorowaną, naturalną częścią wód, o złym stanie (słaby stan ekologiczny i stan chemiczny dobry), zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego, którym jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: azot amonowy, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości), zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla ww. JCWP zostało ustanowione odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych: przedłużony do roku 2027 termin osiągnięcia celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 4 RDW dla wskaźników azot ogólny, fosfor ogólny, fosforany, OWO oraz odstępstwo mniej rygorystycznego celu środowiskowego w trybie art. 4 ust. 5 RDW w zakresie wskaźników: azot amonowy, MMI, EFI+PL/ IBI_PL. Zlewnia ww. JCWP została zaliczona do obszarów chronionych przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach uoop, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, tj. Sokołowski-Wilczowski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz obszar Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005.

Zidentyfikowanymi głównymi presjami dla omawianej JCWP są presje hydromorfologiczne: prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące - rzeki główne, obiekty mostowe - rzeki pozostałe.

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

Celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, zgodnie z art. 56 ustawy Prawo wodne. Na podstawie art. 57 ustawy Prawo wodne, celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

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

Realizowana droga na odcinkowo przebiega w zlewni JCWP: 0+000 - 3+810 – JCWP Trześniówka od Karolówki do ujścia, 3+810 - 5+535 – JCWP Dąbrówka, 5+535 - 11+225 JCWP Koniecpólka, 11+225 - 17+476 JCWP Trześniówka do Karolówki, 17+476 - fragment ronda w końcowym odcinku - JCWP Murynia.

Projektowana trasa obwodnicy w wariantie realizacyjnym W10A_2 będzie kolidować z ciekami naturalnymi:

- Przyrwa (JCWP Trześniówka od Karolówki do ujścia, ciek niewyróżniony) na długości ok. 105 m (budowa mostu drogowego MG/PZDs-1_W10A_2 w km drogi 1+579, orientacyjny zakres prac w km cieku ok. 3+147 – 3+252),
- Dopływ spod Rozalina (JCWP Koniecpólka, ciek niewyróżniony) na długości ok. 150 m (most drogowy MG/PZDs-4_W10A_2 w km drogi 5+661, orientacyjny zakres prac w km cieku ok. 0+884 – 1+034),
- Koniecpólka (JCWP Koniecpólka) na długości ok. 190 m (most drogowy MG/PZDs-6_W10A_2 w km 7+559, orientacyjny zakres prac w km cieku ok. 6+112 – 6+302),
- Dopływ spod Krzywicy (JCWP Koniecpólka) na długości ok. 100 m (wiadukt WG/PZDd-8_W10A_2, 9+901 nad linią kolejową nr 65 w km drogi 9+897, orientacyjny zakres prac w km cieku ok. 5+836 – 5+936),
- Korzeń (JCWP Trześniówka do Karolówki) na długości ok. 150 m (most drogowy MG/PZDd-10_W10A_2 w km drogi 12+180, orientacyjny zakres prac w km cieku ok. 119+579 – 119+729).

W niniejszej decyzji doprecyzowano możliwe metody przekraczania cieków wodnych liniową infrastrukturą techniczną (np. kablem energetycznym, kanałem technologicznym) – dopuszczono wykonywanie tych prac metodami bezwykopowymi – np. metodą przewiertu sterowanego bez ingerencji w koryta i brzegi cieków wraz z towarzyszącą im roślinnością wysoką i średnią bądź mogą zostać do tego wykorzystane projektowane obiekty inżynierskie.

Zakres ingerencji w ciek Korzeń będzie obejmował regulację i wykonanie umocnień koryta na długości obiektu inżynierskiego – mostu. Przewiduje się umocnienie skarp cieku w formie umocnień lekkich (np. faszyna, żwir). Umocnienia wykonane zostaną także na odcinku do 50 m powyżej i poniżej od miejsca ww. robót. Także przewiduje się wykonanie umocnienia wylotów z systemu odwodnienia projektowanej drogi (typu ciężkiego z wykorzystaniem elementów betonowych lub kamiennych, z wykluczeniem koszy gabionowych). Zmianę morfologii koryta w wariantie preferowanym przewidziano tylko w przypadku cieku Korzeń. Ponadto, podczas fazy realizacji przewiduje się potrzebę wykonania obiektów tymczasowych na ciekach.

JCWP Trześniówka do Karolówki reprezentuje typ PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty, a więc taki, w których fitoplankton może znajdować właściwe warunki do rozwoju, jednakże zidentyfikowane presje hydromorfologiczne, takie jak regulacje cieków nie mają negatywnego wpływu na skład i jego liczebność. Negatywne oddziaływanie związane z odcinkowym przekształceniem koryta cieku na biologiczne elementy jakości wód: fitobentos, makrofity i makrobezkręgowce bentosowe, może mieć miejsce w chwili prowadzenia przedmiotowych prac, niemniej jednak oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, odwracalne i biorąc pod uwagę długości odcinków przekształcanych, nieznaczące. Wskaźniki te reagują na wzrost substancji biogennych w wodach, słabiej zaś na zanieczyszczenia organiczne a jeszcze słabiej na przekształcenia morfologiczne, nawet takie jak przerwanie ciągłości migracyjnej.

Przekształcenia morfologiczne i okresowy wzrost zmętniania wód wpływają najistotniej, niemniej nieznacząco na elementy stanu biologicznego - ichtiofaunę. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej jedynie w rzece Korzeń stwierdzono występowanie gatunku chronionego - śliza. Gatunek ten preferuje podłoże żwirowe i kamieniste, gdzie odbywa tarło w okresie od początku marca do końca maja, zaś samiec aktywnie opiekuje się ikrą aż do wylęgu. Gatunek jest terytorialny i przywiązany do siedliska, dlatego też z uwagi na planowane prace w obrębie cieków naturalnych, w niniejszej decyzji wskazano warunek dot. prowadzenia prac poza okresem tarłowym.

Podczas wykonywania prac zachowany zostanie przepływ nienaruszalny w ciekach, niezbędny do bytowania ryb i innych organizmów. Prace w ciekach realizowane będą w taki sposób, aby nie zawężać koryt cieków i koncentrować nurtu. Nie będą również realizowane prace związane z wypływaniem nurtu oraz poszerzaniem koryt. Podczas budowy mostów nie będzie wprowadzany ciężki sprzęt do koryt cieków.

W odniesieniu do elementów hydromorfologicznych jakości wód, dla JCWP Trześniówka do Karolówki długość cieków istotnych wynosi 76,53 km, a zakres ingerencji w rzekę Korzeń dotyczy odcinka o długości ok. 150 m. Przekształceniu ulegnie więc mniej niż 0,19 % długości cieków istotnych w skali ww. JCWP. Zatem powyższe oddziaływanie będzie nieistotne. Ponadto przewidziano stosowanie działań minimalizujących w postaci użycia do umocnień materiałów naturalnych, co umożliwi sukcesję biologiczną na przekształcanym odcinku koryta. Zmiany charakterystyk fizycznych związane z odcinkowym przełożeniem i umocnieniem brzegów, choć lokalnie mają czasowy, niekorzystny wpływ, nie wpłyną na pogorszenie wskaźników biologicznych i hydromorfologicznych jakości wód w skali tej JCWP.

W zakresie elementów fizykochemicznych może wystąpić krótkotrwały i przemijający wpływ na etapie budowy z uwagi na wzrost stężenia zawiesiny ogólnej w wodach cieków objętych pracami, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i czasu ich trwania, ale też skutek spływu wód opadowych i roztopowych z przekształconych powierzchni. Z uwagi na wprowadzone działania minimalizujące obejmujące m. in. lokalizowanie zapleczy budowy w sposób wykluczający w spływ powierzchniowy w kierunku cieków oraz ograniczenia czasowe, w przypadku prac wykonywanych w korytach cieków, będzie to oddziaływanie okresowe, nieznaczące. Podobnie na etapie eksploatacji drogi, skutki odprowadzania wód opadowych lub roztopowych z drogi pomimo, iż będą długotrwałe, to z uwagi na zastosowane rozwiązania w systemie odwodnienia drogi (kanalizacja deszczowa, urządzenia oczyszczające), nie będą znaczące.

W odniesieniu do elementów chemicznych jakości wód, podczas realizacji prac budowlanych, w tym przede wszystkim podczas budowy mostu nad rzeką Korzeń, w celu zabezpieczenia koryta przed wpadaniem materiałów i odpadów stosowane będą deskowania pełne pod spodem przęsła lub siatka o drobnych oczkach. W przypadku potencjalnego ryzyka przedostania się do wód powierzchniowych substancji uwolnionych do środowiska np. w wyniku zdarzenia drogowego, w ciągu systemu odwodnienia drogi wprowadzono obowiązek stosowania przegród umożliwiających odcięcie dopływu.

Mając na uwadze powyższe stwierdza się, że na obecnym etapie, w oparciu o ustalony zakres ingerencji w koryta cieków, analizowane przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla tej JCWP.

Wynik oceny oddziaływania na stan pozostałych JCWP, narażonych na oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia, będzie analogiczny.

Przedmiotowa droga w wariantcie przewidzianym do realizacji w większości (od km ok. 7+570 do końca trasy), jest zlokalizowana w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Sandomierska. Celem środowiskowym dla przedmiotowego obszaru Natura 2000 jest utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony od wód zależnych gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony w tym obszarze: zimorodek zwyczajny *Alcedo atthis*, gęś gęgawa *Anser anser*, podgorzałka zwyczajna *Aythya nyroca*, bąk zwyczajny *Botaurus stellaris*, bocian biały *Ciconia ciconia*, bocian czarny *Ciconia nigra*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, derkacz *Crex crex*, żuraw zwyczajny *Grus grus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, bączek *Ixobrychus minutus*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, rybołów *Pandion haliaetus*, zielonka *Porzana parva*, kropiatka *Porzana porzana*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, cietrzew *Tetrao tetrix tetrix*, a także zachowanie: szuwarów wzdłuż brzegów zbiorników, otwartych wysp i naturalnego reżimu rzek wraz z zadrzewieniami nadrzecznymi i skarpami, utrzymanie stałego poziomu wody w stawach w okresie lęgowym, zapobieganie: opróżnianiu stawów w okresie lęgowym, intensyfikacji hodowli ryb, niewłaściwemu prowadzeniu prac związanych z przebudową stawów, w tym prac w okresie lęgowym, osuszaniu terenu (melioracje, zasypywanie), obniżaniu się poziomu wód gruntowych i zanikaniu naturalnych zalewów oraz płoszeniu ptaków przez sporty wodne, rekreację, wędkarstwo.

Na terenie ww. obszaru Natura 2000 zostały wyznaczone strefy ochrony ptaków, m. in.: bociana czarnego, orlika krzykliwego i bielika. W przypadku wariantu W10A_2 projektowana droga przebiega w odległości od strefy ochrony okresowej: dla bociana czarnego – ponad 6 km, dla bielika – ponad 2 km, dla orlika krzykliwego – ponad 7 km. Strefy ochrony całoroczne są położone w większym oddaleniu.

Na potrzeby oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze została przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza w pasie min. 300 m po każdej stronie licząc od osi projektowanej drogi, a w terenach szczególnie cennych przyrodniczo (takich jak np. obszar sieci Natura 2000), w pasie min. 500 m po każdej stronie od osi drogi, z uwzględnieniem „poszerzeń” w okolicach węzłów drogowych. W trakcie rocznej, obejmującej wszystkie rozpatrywane warianty inwentaryzacji, na analizowanym terenie stwierdzono łącznie 114 gatunków ptaków, dla 98 taksonów wykazano gniazdowanie pewne lub prawdopodobne. Odnotowano 18 gatunków ptaków, wymienionych w załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (wersja ujednolicona) (Dz. U. UE. L. z 2010 r. Nr 20, str. 7 ze zm.).

Podczas fazy realizacji inwestycji oddziaływanie na ornitofaunę będzie związane z bezpośrednią ingerencją w tereny lęgowe, obszary koncentracji bądź żerowiska ptaków zajmujących siedliska w miejscu projektowanych dróg i towarzyszącej im infrastruktury. Ubytek potencjalnych bądź faktycznych siedlisk ptaków w sposób bezpośredni dotyczy fazy realizacji, oraz eksploatacji drogi.

Z uwagi na powyższe uznano, że przedsięwzięcie w wybranym do realizacji wariantcie budowy drogi W10A_2, nie będzie wpływać na możliwość osiągnięcia celu środowiskowego wyznaczonego dla ww. obszaru Natura 2000.

Mając na uwadze rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację, przy wypełnieniu określonych warunków realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, nie będzie ono wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz dla obszarów chronionych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c Ramowej Dyrektywy Wodnej, co stwierdził Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie w postanowieniu z dnia 7 maja 2026 r., znak: R.RZŚ.4130.16.2026.MS.

Odnosząc się do podniesionej w ww. postanowieniu kwestii zanieczyszczenia powierzchni ziemi, przytoczone w postanowieniu wpisy do rejestru historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi oraz bezpośrednich zagrożeń szkodą w środowisku i szkód w środowisku, nie dotyczą terenu planowanej inwestycji w wariantcie wskazanym do realizacji. Natomiast wyniki badań gleby z grudnia 2022 r. i stycznia 2023 r. przedstawione w dokumentacji, wykonane przez Eurofins OBiKŚ Polska Sp. z o.o. ul. Owocowa 8, 40-158 Katowice LABORATORIUM ul. Karoliny 4, 40-186 Katowice, odnoszą się do prób pobranych w nieokreślonym czasie, z nieokreślonego miejsca, przez Zleceniodawcę. Nie stanowią więc one żadnej wartości jako informacja o stanie środowiska w obszarze planowanej inwestycji.

Ze względu na brak możliwości przedstawienia na obecnym etapie szczegółowego opisu niektórych elementów planowanego przedsięwzięcia, w szczególności w odniesieniu do gospodarki wodno-ściekowej oraz zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego w przypadku nagłych zdarzeń na drodze, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś.

Analizując charakter ograniczeń oraz wymogów, co do rozwiązań projektowych w zakresie gospodarki wodno – ściekowej, określonych w ww. postanowieniu, tut. Organ uznał za niezbędne uszczegółowienie oraz przerehabilitowanie niektórych warunków realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji, tak aby pozostawały one w zgodzie z zapisami uzasadnienia do przedmiotowego postanowienia oraz rozwiązaniami koncepcyjnymi przedstawionymi w Raporcie, uzupełnieniach Raportu i „Dokumentacji hydrogeologicznej...”, których skutki dla środowiska zostały przeanalizowane w ww. dokumentacji. Tut. Organ ograniczył również niektóre zapisy przenosząc jedynie te, które w sposób egzekwulny oraz

indywidualny, z pominięciem wymogów wynikających z przepisów prawa, warunkują sposób realizacji oraz eksploatacji planowanej inwestycji.

Na terenie przedsięwzięcia prowadzone będą procesy przetwarzania opadów: R3 (*recykling lub odzysk substancji organicznych, które nie są stosowane jako rozpuszczalniki (w tym kompostowanie i inne biologiczne procesy przekształcania)*), R5 (*recykling lub odzysk innych materiałów nieorganicznych*) i R11 (*wykorzystywanie odpadów uzyskanych w wyniku któregośkolwiek z procesów wymienionych w pozycji R1-R10*), zgodnie z załącznikiem nr 1 do ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Procesom odzysku będą poddawane odpady o kodach zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10):

- 17 01 01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów,
- 17 01 02 – gruz ceglany,
- 17 01 07 – zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06,
- 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 03 02 – mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01,
- 17 04 02 – aluminium,
- 17 04 05 – żelazo i stal,
- 17 04 07 – mieszaniny metali,
- 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03,
- 17 05 06 – urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05,
- 17 09 04 – zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03.

Proces przetwarzania odpadów będzie prowadzony zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. poz. 796).

Wszystkie wytwarzane odpady będą magazynowane selektywnie, w sposób zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. W szczególności odpady niebezpieczne będą magazynowane w wydzielonych pomieszczeniach zadaszonych bądź szczelnych i zamykanych pojemnikach/kontenerach, ustawionych na utwardzonym i szczelnym podłożu. Odpady z grupy 13 (oleje odpadowe) będą magazynowane w odpowiednio oznaczonych, szczelnych pojemnikach, wykonanych z materiałów trudnopalnych, odpornych na działanie olejów odpadowych.

Przy gospodarowaniu odpadami przestrzegane będą ogólne zasady wynikające z ustawy o odpadach. Odpady będą przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwienia.

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

Na potrzeby Raportu zabytki i stanowiska archeologiczne zinwentaryzowano m. in. na podstawie danych pozyskanych z Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz urzędów gmin, przez które przebiega planowana inwestycja.

Zgodnie z Raportem, na części terenu przedsięwzięcia zlokalizowanego w obszarze gminy Baranów Sandomierski, nie występują obiekty zabytkowe wpisane do gminnej lub wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Na terenie miejscowości Huta Komorowska, gmina Majdan Królewski zlokalizowana jest oficyna dworska będąca pozostałością zespołu dworsko-parkowego z lat 1775 – 1880 (na działce o nr ewid. 546/2, Obręb Huta Komorowska), w skład którego wchodzi oficyna, studnia, mur oporowy oraz część parku ze stawem. Pozostałości zespołu dworsko-parkowego zostały wpisane do rejestru zabytków pod numerem A-342 z 19.03.2009 r., natomiast Park podworski widnieje jako zabytek pod numerem 460/A z 25.10.1991. Planowana inwestycja nie koliduje z ww. zabytkami. Do gminnej ewidencji zabytków został wpisany dom z 1926 r. znajdujący się

w miejscowości Komorów (dz. nr ewid. 714, obręb Komorów). Obiekt ten znajduje się w odległości ponad 400 m od końca trasy planowanych wariantów.

Na terenie Miasta i Gminy Nowa Dęba również nie znajdują się obiekty zabytkowe, które kolidowałyby z planowaną inwestycją.

W buforze 150 m od trasy drogi znajduje się kilka stanowisk archeologicznych:

- AZP: 94-73/16/16 – osada w m. Ślężaki, które koliduje z przebiegiem inwestycji,
- AZP: 94-73/19/19 – osada w m. Ślężaki, położone w odległości ok. 140 m od osi wariantu W10A-2,
- AZP: 94-73/31/31 – osada/ślady osadnictwa w m. Ślężaki, położone w odległości ok. 80 m od osi wariantu W10A-2.

Pozostałe stanowiska archeologiczne zlokalizowane są w odległości powyżej 150 m od trasy drogi.

Zgodnie z Raportem, w przypadku stanowisk znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji wszelkie prace ziemne, będą prowadzone pod nadzorem archeologicznym, w przypadku stanowisk archeologicznych znajdujących się na trasie inwestycji, przeprowadzone będą wyprzedzające badania wykopaliskowe

Ponadto, w przypadku prac ziemnych poza stanowiskami archeologicznymi, przestrzegane będą zapisu art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 22 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2024 poz. 1292), tj. w przypadku natrafienia na przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest zabytkiem archeologicznym, należy niezwłocznie zabezpieczyć ten przedmiot i oznakować miejsce znalezienia oraz niezwłocznie powiadomić o tym fakcie, urząd konserwatorski.

Teren inwestycji położony jest w całości poza obszarami stanowisk dokumentacyjnych, w związku z tym wyklucza się jakiekolwiek oddziaływania przedmiotowego odcinka drogi na tę formę ochrony przyrody.

Z uwagi na spełnianie przesłanek wymienionych w art. 24ga ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889 ze zm.), tj. przebieg projektowanej obwodnicy przez teren wiejski, planowane finansowanie z budżetu Unii Europejskiej, dla przedmiotowej drogi przeprowadzono Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Niniejszą decyzją nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 311).

Tut. Organ uznał za wystarczające warunki określone w niniejszej decyzji. Niemniej pozostają kwestie konieczne do doprecyzowania/aktualizacji na etapie projektu budowlano-architektonicznego i ponownej analizy, takie jak: doprecyzowanie lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, doprecyzowanie w zakresie wszystkich planowanych rozwiązań projektowych, w tym przejść dla zwierząt, planowanej wycinki zieleni i nasadzeń zastępczych. Ponadto, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, z uwagi na okoliczność, że posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, m. in. wymagane jest sporządzenie bilansu ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia, z podziałem na zlewnie i odbiorniki wód. W bilansie uwzględnić m. in.: powierzchnie zielone i szczelne, parametry zbiorników retencyjnych (np. pojemność czynną), parametry kanalizacji deszczowej, maksymalną przepustowość urządzeń oczyszczających, odbiorniki wód. Konieczne jest dokonanie analizy możliwości przejęcia wód opadowych lub roztopowych z systemu odwodnienia projektowanej drogi przez poszczególne odbiorniki docelowe (przepływ, pojemność), z uwzględnieniem ilości już odprowadzanych do nich wód, powyżej planowanych miejsc zrzutów (oddziaływanie skumulowane), jak również przedstawienie sposobów posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów, w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, z uwzględnieniem konieczności wymiany gruntów bądź wzmocnienia podłoża. Należy również rozważyć potrzebę budowy sieci monitoringu wód podziemnych po

zakończeniu budowy przedmiotowej drogi, z uwzględnieniem wskazań zawartych w opracowaniu pt. „Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne dla zadania inwestycyjnego „Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9”” (mgr Wiśniewski S. i in., 2023).

Zgodnie z zapisem art. 10 §1 ustawy Kpa, poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie z dnia 16 lipca 2026 r., znak: WOOŚ.420.5.2.2024.AW.107, zamieszczone na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Rzeszowie, poinformowano strony postępowania o zgromadzeniu całości materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla analizowanego przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów.

W związku z ww. obwieszczeniem żadna ze stron postępowania lub zainteresowana sprawą nie wyraziła chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, ani żadna ze stron, nie skorzystała z możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów, na podstawie których została wydana przedmiotowa decyzja.

Przychylając się do wniosku Inwestora, decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 §1 ustawy Kpa decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, w przypadku, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

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

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

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

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

POUCZENIE

1. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiąca opis przedsięwzięcia.
2. Na wszystkie czynności związane z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do dziko występujących gatunków roślin, grzybów i zwierząt, również wynikające z wykonania określonych w niniejszej decyzji warunków, należy uzyskać stosowne zezwolenia, o których mowa w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.
3. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
4. Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik do decyzji:

- Charakterystyka przedsięwzięcia

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

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

WOOŚ.420.5.2.2024.AW.117

Rzeszów, dnia 07 września 2026 r.

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

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy Nowej Dęby oraz sąsiadujących miejscowości, stanowiącej odcinek drogi krajowej nr 9 (DK9), o długości ok. 17,476 km (od km ok. 0+000 do km ok. 17+476), o przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w każdą stronę wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przewidziano możliwość budowy drogi w dwóch etapach: pierwszy etap obejmujący budowę obwodnicy o przekroju jednojezdniowym dwukierunkowym (1/2) wraz z wykonaniem obiektów towarzyszących (np. przebiegających nad finalną trasą główną), drugi etap obejmujący dobudowę drugiej jezdni do uzyskania trasy o przekroju 2/2. Obiekty inżynierskie będą posiadać parametry docelowe (jak dla etapu drugiego), a w przypadku etapowania ich budowy, będzie ono realizowane z uwzględnieniem ich dedykowanej funkcji.

Teren realizacji planowanej obwodnicy położony jest w województwie podkarpackim, w granicach powiatu tarnobrzckiego: na terenie miasta i gminy Nowa Dęba oraz gminy Baranów Sandomierski oraz powiatu kolbuszowskiego na terenie gminy Majdan Królewski.

Początek obwodnicy zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 w Nowej Dębie przed miejscowością Jadachy. Trasa prowadzona jest po zachodniej stronie Nowej Dęby i Majdanu Królewskiego. Koniec wariantu zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 9 na granicy Majdanu Królewskiego i Komorowa, ok. 600 m przed istniejącym skrzyżowaniem z DP 1162R.

Obwodnica prowadzona jest w części po obszarze Natura 2000 (ok. 10 km). Długość obwodnicy wynosi ok. 17,476 km i przebiega w granicach gminy Nowa Dęba na odc. ok. 7,78 km oraz w granicach gminy Majdan Królewski na odc. ok. 9,4 km, a także na terenie gminy Baranów Sandomierski na długości ok. 0,3 km. Skrzyżowania przewidziano na początku i końcu obwodnicy, a także na połączeniu z drogą wojewódzką nr 872 oraz z drogą powiatową nr DP 1117R za miejscowością Rozalin. Przewidziano też możliwość zaprojektowania skrzyżowania na planowanym łączniku do Tarnobrzckiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W tym wariantcie obwodnica krzyżuje się z linią kolejową nr 65. Obwodnica w wariantcie inwestycyjnym przechodzi w większości przez tereny leśne.

Zakres prac przedmiotowego przedsięwzięcia obejmie m. in.:

- budowę drogi krajowej nr 9 o przekroju docelowym 2x2,
- budowę obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty),
- budowę skrzyżowań,
- budowę dodatkowych jezdni do obsługi przyległego terenu,
- przebudowę odcinków istniejących dróg publicznych krzyżujących się z obwodnicą (krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych),
- budowę miejsc do ważenia i kontroli, wykorzystywanych przez ITD,
- budowę przejść dla zwierząt małych, średnich i dużych,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę urządzeń wyposażenia drogi,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę systemu odwodnienia projektowanego układu komunikacyjnego (tj. m. in. urządzenia odwadniające korpus drogowy: kanalizacja deszczowa, rowy, przepusty, zbiorniki), w tym regulację istniejących cieków,
- budowę oświetlenia drogowego,

- przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej nadziemnej i podziemnej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne),
- niezbędną wycinkę drzew i krzewów,
- rozbiórkę elementów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu,
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany akustyczne, ekrany antyolśnieniowe, przejścia dla zwierząt, ogrodzenia ochronno-naprowadzające, urządzenia oczyszczające wody opadowo-roztopowe z drogi, zbiorniki retencyjne, nasadzenia zieleni),
- prace przygotowawcze, w tym budowę obiektów tymczasowych,
- wykonanie wykopów i nasypów,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg,
- wykonanie wyposażenia dróg,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego dróg,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- uporządkowanie terenów zajętych dla potrzeb budowy.

W ramach zadania wykonane będą obiekty inżynierskie przedstawione poniżej:

Lp.	Nazwa Obiektu	Rodzaj obiektu	Przybliżona lokalizacja (km)
1	MG/PZDs-1_W10A_2	Most drogowy + Przejście ekologiczne	1+579
2	PZDd-2_W10A_2	Przejście ekologiczne	2+500
3	PZDs-3_W10A_2	Przejście ekologiczne	4+156
4	MG/PZDs-4_W10A_2	Most drogowy + Przejście ekologiczne	5+661
5	PZM-5_W10A_2	Przejście dla pieszych + Przejście ekologiczne	6+421
6	P/PZM-1_W10A_2	Przepust	7+142
7	P/PZM-2_W10A_2	Przepust	7+295
8	MG/PZDs-6_W10A_2	Most drogowy + Przejście ekologiczne	7+559
9	WG/PZDd-7_W10A_2	Wiadukt drogowy + Przejście ekologiczne	8+837
10	WG/PZDd-8_W10A_2	Wiadukt drogowy + Przejście ekologiczne	9+901
11	WG-9.2_W10A_2	Wiadukt drogowy	10+023
12	P/PZM-3_W10A_2	Przepust	10+597
13	P/PZM-3.2_W10A_2	Przepust	10+697
14	P/PZM-4_W10A_2	Przepust	11+192
15	MG/PZDd-10_W10A_2	Most drogowy + Przejście ekologiczne	12+180
16	WG-11_W10A_2	Wiadukt drogowy	12+279
17	P/PZM-5_W10A_2	Przepust	12+600
18	WG/PZDd-12_W10A_2	Wiadukt drogowy + Przejście ekologiczne	13+112
19	WG/PZDd-13_W10A_2	Wiadukt drogowy + Przejście ekologiczne	14+150
20	WD-14_W10A_2	Wiadukt drogowy	14+989
21	P/PZM-6_W10A_2	Przepust	15+473
22	P/PZM-7_W10A_2	Przepust	16+116
23	WD-15_W10A_2	Wiadukt drogowy	16+143
24	P/PZM-8_W10A_2	Przepust	16+735

Podstawowymi celami planowanej inwestycji są m. in.:

- zwiększenie przepustowości i poziomu bezpieczeństwa na istniejącej drodze krajowej nr 9 poprzez przeniesienie znacznej części ruchu na projektowaną obwodnicę, co wpłynie na

poprawę warunków ruchu na obecnej drodze krajowej oraz układzie dróg lokalnych współpracujących;

- wyprowadzenie ruchu ciężkiego na drogę (obwodnicę), której parametry techniczne nawierzchni będą dostosowane do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś;
- odsunięcie ciężkiego, tranzytowego ruchu od obszarów mieszkalnych;
- zmniejszenie uciążliwości oddziaływań na środowisko przez ruch pojazdów w zakresie hałasu, drgań, zanieczyszczenia powietrza, wód itp. od istniejących, odciążanych dróg.

Zakładanym efektem budowy obwodnicy Nowej Dęby będzie głównie:

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

Podstawowe docelowe parametry budowanej obwodnicy:

- klasa techniczna drogi – GP,
- prędkość projektowa – 110 km/h,
- ilość jezdni – docelowo 2/2 (przekrój dwujezdniowy/dwupasowy),
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- przekrój drogi/liczba pasów ruchu – szlakowy jednojezdniowy 1/2 (I etap, w przypadku budowy etapowej), szlakowy dwujezdniowy 2/2 (układ docelowy),
- nośność nawierzchni - kN/oś,
- kategoria ruchu – KR6.

Ponadto, w ramach zadania przewiduje się przebudowę/budowę dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkiej nr 872, krajowej nr 9.

Niweleta drogi poprowadzona zostanie w dostosowaniu do istniejącego ukształtowania terenu.

W celu zapewnienia dostępu do drogi publicznej nieruchomości zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanego pasa drogowego przedmiotowej inwestycji, a także w celu zapewnienia dojazdu do zbiorników retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych, przewidziano zaprojektowanie jezdni dodatkowych. Wszystkie jezdnie dodatkowe zaprojektowano o klasie D w przekroju poprzecznym 1x1, o szer. pasa ruchu 3,50 m i obustronnymi poboczami szer. 0,75 m. W przypadku przeprowadzenia jezdni dodatkowej pod obwodnicą jezdnię dodatkową zaprojektowano odcinkowo o przekroju 1/2 o szer. pasa ruchu 2,50 m w celu umożliwienia bezpiecznego wyminięcia się pojazdów. Ponadto zakłada się mijanki co ok. 250 m.

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

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)