



Ojcowski  
Park Narodowy

p.ks  
26.07.2024  
PK  
mieszko  
DI-2



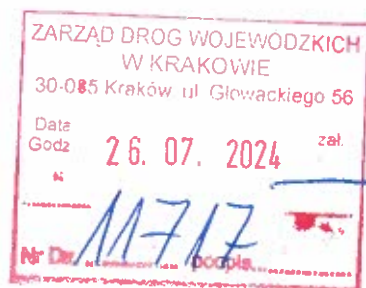
Polskie  
Parki  
Narodowe

(24)

Ojców 9 32-045 SUŁOSZOWA  
tel.: 12 389 20 05 opn.gov.pl e-mail: opnar@pro.onet.pl

D.471.54.2023

Ojców, dnia 22 lipca 2024 r.



Zarząd Dróg Wojewódzkich  
w Krakowie  
ul. Głowackiego 56  
30-085 Kraków

dotyczy: pisma nr ZDW/PW/2024/4927/DI-2/WS ws. projektu koncepcyjnego budowy chodnika przy DW 773 w m. Sułoszowa

W nawiązaniu do pisma zn. spr. ZDW/PW/2024/4927/DI-2/WS z dnia 8.07.2024 r. (wpływ na dziennik podawczy Ojcowskiego Parku Narodowego w dniu 10.07.2024 r.), w sprawie wydania opinii do dokumentacji dotyczącej „Opracowania wielowariantowej koncepcji budowy chodnika przy DW 773 w m. Sułoszowa” informuję, że na podstawie następujących aktów prawnych:

- o ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. „O ochronie przyrody” (tekst jedn. Dz. U. 2023 poz. 1336 z późn. zm.) – określanej w dalszej części skrótem *uop*,
- o rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 1997 r. „W sprawie Ojcowskiego Parku Narodowego” (Dz.U. z 1997 r., nr 99, poz. 607),
- o rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 6 lipca 2021 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Ojcowskiego Parku Narodowego (Dz.U. 2021, poz. 1432)

dyrektor parku narodowego

**opiniuje negatywnie**

przedłożoną koncepcję.

G

## Uzasadnienie

Omawiana inwestycja, zgodnie z § 3. 1. pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. „W sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko”, zalicza się do inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Znajduje się ona na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego, będącego jednocześnie Specjalnym Obszarem Ochrony Siedlisk Natura 2000 Dolina Prądnika PLH120004. Zgodnie z *uoop*, parki narodowe należą do najwyższych form ochrony przyrody. Tak więc, najważniejszym celem każdego parku narodowego, jest ochrona zasobów przyrodniczych parku.

Przedłożona dokumentacja, nadal jest niezgodna z zapisami *uoop*, a także uchwalonym Planem Ochrony Ojcowskiego Parku Narodowego. Nie tylko nie podnosi jakości szlaków migracyjnych płazów, gadów i innych małych zwierząt, lecz - poprzez budowę wysokich krawężników - wręcz je pogarsza. Zastosowanie proponowanej przez wykonawcę projektu wersji rozwiązań technicznych, może stworzyć szereg pułapek ekologicznych, stanowiących znaczące zagrożenie dla migrujących tam płazów.

W piśmie nr D.471.54.2023 z dn. 5 grudnia 2023 r., Dyrektor Ojcowskiego Parku Narodowego ustosunkował się do ówczesnej wersji (z dnia 20 listopada 2023 r.) projektu koncepcyjnego. Zostały w nim szczegółowo opisane parametry przepustów, stanowiących korytarze migracyjne dla małych zwierząt, ogrodzeń naprowadzających, a także betonowych rynien w kształcie litery U na każdym skrzyżowaniu, łączących ogrodzenia po obu jego stronach. W wersji koncepcji z dnia 12.02.2024 r. nie uwzględniono znaczącej większości proponowanych rozwiązań. Dyrektor OPN zwrócił na to uwagę w piśmie z dn. 17 kwietnia 2024 r. Niestety, w przedstawionej obecnie wersji dokumentacji, znaczna część opisanych rozwiązań także nie została wzięta pod uwagę, albo zastosowana niezgodnie z zaleceniami.

### Uwagi szczegółowe:

#### Część opisowa

##### 1. Pkt. 8.2 Wariant 2 (preferowany).

*„Odcinek 3 w odc.070 km 0+000 – 0+500 (...) Od strony stawów droga ostonięta zostanie poprzez zabudowę konstrukcji oporowej wykonanej z koszy gabionowych”. W celu uniknięcia stworzenia pułapek ekologicznych, kosze gabionowe powinny mieć wierzchnią warstwę złożoną z kamieni o średnicy ok. 5 cm, przykryte humusem. Powinny mieć także łagodny spadek (nachylenie < 1:2) w kierunku zbiorników wodnych czy też cieku. To samo zastrzeżenie dotyczy wszystkich umocnień zastosowanych na terenie OPN.*

Powyższe uwagi były ujęte w poprzednim piśmie, ale nie zostały wprowadzone do projektu. Co prawda, w „Odpowiedziach na uwagi” (sygn. 192\_17\_2023\_SM z dn. 3 lipca 2024 r.) wykonawca zaproponował rozwiązanie (rys. 3) możliwe do

zaakceptowania przez OPN (pod warunkiem jego zgodności z pozostałymi, przedstawionymi zaleceniami), jednak nadal nie zostało ono ujęte w oficjalnej koncepcji.

*„Odcinek 4 w odc. 070 km 0+500 – 0+780 (...) Wobec powyższego, na tym odcinku, planowana jest przebudowa rowu poprzez jego odsunięcie od jezdni. Projekt nie zakłada ingerencji w koryto rzeki na tym odcinku poza fragmentem muru oporowego w km ok. 0+570 – 0+590.”* Jak zostało to już zasygnalizowane w poprzednim piśmie, takie rozwiązanie jest niezgodne z Planem Ochrony OPN, ponieważ w wyniku jego zastosowania, znacznemu zmniejszeniu uległoby cenne siedlisko 7230 z zał. 1 Dyrektywy Siedliskowej UE.

Powyższe uwagi były ujęte w poprzednim piśmie, ale nie zostały wprowadzone do projektu. Brak tam jakichkolwiek informacji o rezygnacji z przesunięcia rowu. W „Odpowiedziach na uwagi”, wykonawca zapowiedział realizację zmian w projekcie, jednak nie zostały one tam ujęte. Aby ocenić ich wpływ na chronione siedlisko, muszą być przeanalizowane szczegóły proponowanych zmian, a tych w projekcie brak.

## 2. Pkt. 8.3 Wariant 2 (alternatywny przebieg w odc. 70 km 0+880,00 – 1+020,00).

*„(....) Dzięki takiemu rozwiązaniu unikamy konieczności regulacji i przenoszenia koryta rzeki, pozostaje tylko wykonanie muru oporowego utrzymującego stateczność korpusu głównej drogi.”* Jeśli droga nie będzie przebudowywana w miejscu stycznym do koryta rzeki, nie ma konieczności budowy dodatkowych umocnień korony drogi. Wszelkie konieczne umocnienia winny bezwzględnie spełniać wskazówki ujęte w punkcie 1.

Powyższe uwagi także znajdowały się w poprzednim piśmie, a nie zostały uwzględnione w koncepcji. W „Odpowiedziach...” wykonawca przekonuje o konieczności poszerzenia drogi kosztem rzeki Prądnik, pomimo przebiegu chodnika trasą alternatywną. Naszym zdaniem, takie poszerzenie drogi biegnącej przez środek Parku Narodowego nie jest konieczne, zwłaszcza, jeśli ma się to odbywać kosztem jedynej rzeki biegnącej przez ten Park. Zgoda na takie działanie, byłaby sprzeczna z celami działania Parku Narodowego. Niezrozumienie istoty ochrony przyrody w Parku Narodowym przez wykonawcę, obrazuje wprost jego stwierdzenie o zapobieganiu migracji płazów. Otóż cała idea tworzenia ogrodzeń ochronno-naprowadzających wraz z przejściami dla małych zwierząt, ma umożliwić bezpieczną migrację tych zwierząt, z ominięciem powierzchni użytkowej jezdni.

## 3. Pkt. 14. Obramowanie konstrukcji.

*„Jezdnia drogowa w miejscu występowania chodnika zostanie obramowana krawężnikiem betonowym o wymiarach 20x30 cm wyniesionym na 12 cm.”* Takie rozwiązanie stanowi pułapkę dla małych zwierząt, które przedostały się na drogę, a z powodu zbyt wysokich krawężników nie mogą jej już opuścić. Ze względu na znaczną liczebność migrujących na tym terenie płazów i gadów, takie rozwiązanie jest na omawianym odcinku niemożliwe do zaakceptowania. Znacząco lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie krawężników niższych i nachylonych w kierunku jezdni. (np. najazdowe, wyniesione ponad grunt na wys. 4 cm). Dotyczy to całego omawianego terenu migracji płazów (od km 2+880 na zachodzie, ok. 170 m na północ od granicy analizowanego obszaru na północy, oraz 0+870 na wschodzie, po obu stronach drogi).

Powyższe uwagi były ujęte w poprzednim piśmie, jednak są nadal aktualne, gdyż nie znalazły odzwierciedlenia w przedstawionym projekcie. Co prawda, w aktualnym projekcie obniżono wysokość krawężników z pierwotnych 12 cm do 6 cm, jednak naszym zdaniem krawężniki te są jednak nadal zbyt wysokie, aby małe zwierzęta (w tym płazy i gady), które już znalazły się na jezdni, mogły ją bezpiecznie, bez większego problemu opuścić. Temu celowi mogą służyć proponowane przez nas krawężniki najazdowe, o wys. 4 cm. Takie krawężniki mogą także znacząco ułatwić przepuszczenie na stosunkowo wąskiej drodze pojazdu uprzywilejowanego, bez niszczenia opon pojazdu przepuszczającego. W „Odpowiedziach...” wykonawca projektu twierdzi, że „przyjęte w projekcie 6 cm nie stanowi praktycznie żadnego oporu poprzecznego dla kół pojazdów ciężarowych, tym bardziej nie będzie takiej bariery stanowił krawężnik o wyniesieniu 4 cm”. Z tej wypowiedzi wynika, że bez problemu można zastosować proponowane 4 cm wyniesienia krawężnika na tym omawianym odcinku, gdyż dla kół pojazdów ciężarowych różnica pomiędzy 4 cm a 6 cm krawężnikiem praktycznie nie istnieje. Jednocześnie należy podkreślić, że proponowane rozwiązanie ma być zastosowane jedynie w najbardziej newralgicznym - z punktu widzenia ochrony płazów - odcinku o długości ok. 1300 m. W chwili obecnej, na tym odcinku nie ma żadnego chodnika (a więc także krawężnika) chroniącego pieszych, którzy zmuszeni są poruszać się wąskim poboczem. Planowany chodnik wraz z nawet niewielkimi, najazdowymi krawężnikami o wys. 4 cm będzie stanowił znacznie większą ochronę niż stan obecny, nie stanowiąc jednocześnie dodatkowej bariery dla pozostałych użytkowników terenu - zwierząt. Potencjalny problem z pojazdami poruszającymi się na tym odcinku z nadmierną prędkością i najeżdżającymi na krawężniki stanowiąc zagrożenie dla pieszych, można rozwiązać w sposób o wiele skuteczniejszy niż wysokie krawężniki, a jednocześnie przyjazny dla środowiska – montując na tym odcinku fotoradar. Zgodnie z sugestią zawartą w

„Odpowiedziach...”, sugerujemy – jeśli to konieczne - wystąpienie o zgodę na zastosowanie proponowanych rozwiązań do zarządcy drogi.

#### 4. Pkt. 17. Projektowane rozwiązania z ochrony zwierząt.

W tym rozdziale ujęto część rozwiązań proponowanych przez opiniującego. Pominęto jednak znaczącą ich część:

- a. „W celu zapewnienia bezkolizyjnej migracji godowej i dobowej zwierząt (płazy, gady, drobne gryzonie etc.) w tej części Parku po realizacji inwestycji, istnieje konieczność budowy pod drogą korytarzy migracyjnych (przepustów), zgodnych z wytycznymi dla płazów i innych małych zwierząt.

Przepusty powinny być wybudowane w odległości 30-100 m od siebie i połączone systemem ogrodzeń ochronno-naprowadzających. Uznaje się, że dla obiektów o szerokości do 20 m, przepusty powinny mieć następujące, minimalne wymiary: szerokość  $\geq 1,0$  m, wysokość  $\geq 0,75$  m, o przekroju prostokątnym, najlepiej z „otwartym” dnem. Tam gdzie to konieczne, wyjście z przepustu może się znajdować w miejscowym obniżeniu wyгородzenia, jednak powinno być łagodne – możliwe do pokonania przez płazy. Przepusty te muszą być gładko zintegrowane z trwałymi ogrodzeniami ochronno-naprowadzającymi.

Co prawda, w części graficznej obecnej wersji projektu uwaga ta została uwzględniona, brak jej jednak w części opisowej tegoż projektu.

- b. Istnieje konieczność przebudowy istniejącego przepustu pod drogą – ok. km 0+067 w celu dostosowania go do możliwości migracyjnych płazów. Istniejący aktualnie przepust o przekroju okrągłym, jest zupełnie nieprzystosowany do możliwości migracyjnych płazów. Należy go przebudować zgodnie z wytycznymi dla pozostałych przepustów.

Co prawda, w części graficznej obecnej wersji projektu uwaga ta została uwzględniona, brak jej jednak w części opisowej tegoż projektu.

- c. Niezbędne jest zastosowanie krawężników o możliwie najniższym profilu (np. najazdowych o wys. 4 cm), umożliwiającym wydostanie się z drogi zwierzętom, które weszły na jezdnię - na całej długości szlaków migracyjnych płazów - od ok. 60 km 2+880 do ok. 70 km 0+870.



Brak informacji o tym rozwiązaniu służącym ochronie zwierząt w rozdziale 17 opracowania.

W części graficznej zaprojektowano przepusty dla zwierząt (których parametrów brakuje w części opisowej). Wszystkie przepusty na odcinku migracji płazów (od ok. 60 km 2+880 do ok. 70 km 0+870) znajdujące się w miejscach już istniejących przepustów o przekroju kołowym, należy przebudować i dostosować do opisanych wyżej parametrów, umożliwiając migrację zwierząt. Opis przepustu zaprojektowanego ok. odcinka 0+598 – jest „ucięty” i niemożliwy do odczytania, natomiast zaprojektowany na odcinku ok. 0+598 – ma powtórzony opis przepustu 0+777,5. W kilku miejscach (od 60 km 3+0,60 do 60 km 3+272 oraz od 70 km 0+395 do 70 km 0+514), odległość między zaprojektowanymi przepustami przekracza maksymalną zalecaną odległość 100 m. Wskazana jest korekta rozmieszczenia wskazanych przepustów tak, aby przez zbyt dużą odległość od siebie, nie utrudniały migracji płazów na tych odcinkach.

Zarówno w rozdz. 15.3, jak też w rozdz. 17 części opisowej, brak informacji o budowie nowych przepustów, umożliwiając migrację płazów.

Na każdym skrzyżowaniu należy dodać betonowe rynny w kształcie litery U z kratą, łączące ogrodzenia naprowadzające po obu stronach drogi podrzędnej położenie równoległe do drogi wojewódzkiej.

Część sugerowanych rynien łączących wygrodzienia po obu stronach dróg podrzędnych mających skrzyżowania z drogą wojewódzką zostało uwzględnionych, nie zostały jednak uwzględnione 3 lokalizacje: od strony południowej, ok. km 2+980, 3+020, 0+592.

5. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające. W części graficznej ujęte praktycznie na całej długości, jednak na odcinku od 60 km 3+450 (opisanym błędnie jako 0+070,5) do granicy północnej analizowanego terenu (droga powiatowa w kierunku północnym – Wielmoża), ogrodzenie ochronne dla zwierząt powinno przebiegać wzdłuż linii przerywanej (w przybliżeniu), okalając od strony północno – zachodniej mieszczący się tam parking (podobnie, jak zostało to zrobione przy parkingu po przeciwnej stronie drogi – od strony południowej). W obecnej wersji ogrodzenie to wyprowadza i zatrzymuje migrujące zwierzęta wprost na parking.

Ogrodzenia ochronne muszą mieć zakończenia w kształcie litery „U” wywiniętej w przeciwną stronę niż droga – spowodują one zmianę kierunku ruchu zwierząt. Brak takiego rozwiązania od strony wschodniej i zachodniej omawianego terenu.

Proponowane elementy do zastosowania w znacznej mierze nie spełniają stawianych wymagań, np. detal F - element posiada szerokość całkowitą 50 cm,

natomiast wymagana minimalna szerokość efektywna, oznacza szerokość wewnętrzną elementu, która wynosi min. 50 cm. W „Odpowiedzi...” napisano, że uwaga ta została uwzględniona, jednak nie widać tego na rysunku detalu F w części graficznej nadesłanego projektu. Detal ten jest zwymiarowany identycznie, jak w poprzednim projekcie.

Konieczne jest zabezpieczenie studzienek odwodnieniowych przed ich negatywnym oddziaływaniem na płazy. Sytuacja podobna jak z detalem F: w „Odpowiedziach...” napisano, że zostało to uwzględnione (zastosowanie zagęszczonych krat studzienek wpustowych), jednak twierdzenie to nie ma przełożenia w przedłożonym projekcie.

6. Przekroje konstrukcyjne. Przedstawiają one zróżnicowaną wartość. Przekrój A-A jest przekrojem wzorcowym, tak powinny być budowane ogrodzenia ochronne dla małych zwierząt. Natomiast przekroje oznaczone I-I, K-K, K'-K' posiadają wadliwie zaprojektowaną barierę naprowadzającą dla małych zwierząt, której górna krawędź powinna się znajdować na poziomie gruntu od strony chodnika/drogi. Zwierzęta które z jakichś powodów pojawiły się na chodniku czy jezdni, muszą mieć możliwość jej opuszczenia, a w tej wersji projektu będą pozbawione tej możliwości. Z kolei przekroje o symbolach C-C, J-J oraz O-O nie zawierają opisu, co oznacza kreska łącząca górną krawędź ogrodzenia ochronno-naprowadzającego i krawężnika zewnętrznego chodnika. Ważne jest założenie istnienia lub braku istnienia pustej przestrzeni między tymi elementami.

Więcej szczegółowych rozwiązań techniczno-konstrukcyjnych można znaleźć w opracowaniu: Kurek R., Rybacki M., Sottysiak M., 2011. *Poradnik Ochrony Płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki*. Wyd. SPnRWI, Bystra.

W załącznikach do pisma z dn. 17 kwietnia 2024 r. zostały przedstawione takie rozwiązania, które są sprawdzone i zalecane do zastosowania dla ochrony gatunków płazów, występujących na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego. Jeśli wymagane rozwiązania zostaną zastosowane zgodnie z zaleceniami, bez samowolnie przeprowadzonych modyfikacji, to proponowana inwestycja przyczyni się nie tylko do lepszej ochrony pieszych, ale także do ochrony szlaków migracyjnych chronionych płazów, gadów i innych małych zwierząt bytujących w Ojcowskim Parku Narodowym. Tym samym, inwestycja ta spowoduje udrożnienie korytarza ekologicznego, dając efekt ekologiczny, który jest zgodny z zapisami Planu Ochrony

OPN. W takim przypadku, Dyrektor Ojcowskiego Parku Narodowego może uznać, że procedowana inwestycja będzie służyła ochronie składników przyrody Ojcowskiego Parku Narodowego. Może też być uznawana przez instytucje finansujące za inwestycję proekologiczną, na którą mogą być przeznaczone środki wspierające takie inwestycje.

KT

DYREKTOR  
Ojcowskiego Parku Narodowego  
  
mgr inż. Tomasz Gierat

Otrzymują:

1. Adresat
2. Kopia: a/a