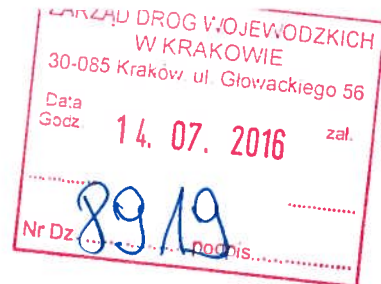
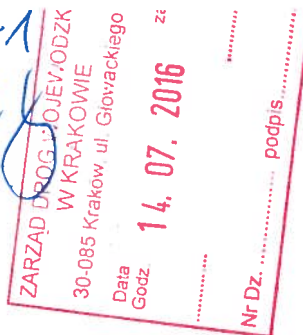




**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4210.2.2015.ASu

Kraków, dnia



2016-07-11 A.2.
18.57.
9

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 104 oraz art. 107 § 1 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016 r. poz. 23 t.j.), art. 63, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz ust. 6, art. 80 ust. 2, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 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. 2016 r. poz. 353 t.j.) – dalej ustawa ooś, a także z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz pkt 7, 33 i 65 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 t.j.),

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

wniosku złożonego w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie przez Inwestora tj. Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, działający przez Pełnomocnika – Pana Łukasza Musioł – z firmy AUTOSTRADA II Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, z dnia 23.03.2015 r. znak: 0137/0108/łm/2015 (uzupełnionego przy piśmie z dnia 26.03.2015 r. znak: 0151/0108/łm/2015, przy piśmie z dnia 28.04.2015 r. znak: 0207/0108/tw/2015, przy piśmie z dnia 07.05.2015 r. znak: 0212/0108/łm/2015, przy piśmie z dnia 18.06.2015 r. znak: 0336/0108/łm/2015 oraz przy piśmie z dnia 16.07.2015 r. znak: 0412/0108/tw/2015, przy piśmie z dnia 14.10.2015 r. znak: 0564/0108/łm/2015, przy piśmie z dnia 26.10.2015 r. znak: 0582/0108/łm/2015, a także przy piśmie z dnia 12.11.2015 r. znak: 0709/0108/łm/2015 do którego Pełnomocnik załączył jednolitą kartę informacyjną przedsięwzięcia – dalej KIP oraz ostatecznie przy piśmie z dnia 15.02.2016 r. znak: 0047/0108/łm/2016, do którego Pełnomocnik załączył nową KIP z nowymi załącznikami oraz przy piśmie z dnia 13.04.2016 r. znak: 0201/0108/dp/2016) w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Modernizacja DW 968 Lubień – Zabrzeż oraz DW 969 Nowy Targ – Stary Sącz – opracowanie koncepcji przebudowy/ rozbudowy wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opracowaniem programu funkcjonalno – użytkowego”,

p o u z y s k a n i u o p i n i i

Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie pismem z dnia 06.05.2016 r. znak: NS.9022.10.76.2016,

o r z e k a m c o n a s t ę p u j e :

1. Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

2. **Stwierdzam brak wymogów w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko – nie zachodziła potrzeba przeprowadzenia tego rodzaju postępowania.**
3. **Niniejszej decyzji, na wniosek Pełnomocnika Inwestora z dnia 11.09.2015 r. znak: 0026/0108/tw/2015, nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.**
4. **Charakterystykę przedsięwzięcia określa załącznik nr 1 stanowiący integralną część niniejszej decyzji.**

U z a s a d n i e n i e

Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, działający przez Pełnomocnika – Pana Łukasza Musioł – z firmy AUTOSTRADA II Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, wystąpił z wnioskiem do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 23.03.2015 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Modernizacja DW 968 Lubień – Zabrzeż oraz DW 969 Nowy Targ – Stary Sącz – opracowanie koncepcji przebudowy/rozbudowy wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opracowaniem programu funkcjonalno – użytkowego”**. Do wniosku załączono dokumenty wyszczególnione w art. 74 ust. 1 ustawy ooś. Wniosek wraz z Kartą informacyjną przedsięwzięcia (dalej KIP) był wielokrotnie uzupełniany: przy piśmie z dnia 26.03.2015 r. znak: 0151/0108/łm/2015, przy piśmie z dnia 28.04.2015 r. znak: 0207/0108/tw/2015, przy piśmie z dnia 07.05.2015 r. znak: 0212/0108/łm/2015, przy piśmie z dnia 18.06.2015 r. znak: 0336/0108/łm/2015 oraz przy piśmie z dnia 16.07.2015 r. znak: 0412/0108/tw/2015, przy piśmie z dnia 14.10.2015 r. znak: 0564/0108/łm/2015, przy piśmie z dnia 26.10.2015 r. znak: 0582/0108/łm/2015, a także przy piśmie z dnia 12.11.2015 r. znak: 0709/0108/łm/2015 do którego Pełnomocnik załączył jednolitą kartę informacyjną przedsięwzięcia – dalej KIP oraz ostatecznie przy piśmie z dnia 15.02.2016 r. znak: 0047/0108/łm/2016, do którego Pełnomocnik załączył nową KIP z nowymi załącznikami, a także przy piśmie z dnia 13.04.2016 r. znak: 0201/0108/dp/2016.

W zakresie inwestycji znajduje się działka nr 3207/18 obr. Gronoszowa jedn. ewid.: Mszana Dolna, która została wyszczególniona w spisie działek, objętych decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych, stąd stosownie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) ustawy ooś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Dla przedsięwzięć tych stosownie do zapisów art. 63 ust. 1, w związku z art. 75 ust. 6 ustawy ooś wymagane jest ustalenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 29.07.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalenia zakresu raportu. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z 07.08.2015 r. znak: NS.9022.10.162.2015 wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Po uzupełnieniu zakresu wniosku przez Pełnomocnika (pismo z dnia 17.08.2015 r. znak: 0465/0108/tw/2015) przy piśmie z dnia

21.08.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ponownie zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z pytaniem, czy w kontekście złożonego pisma Pełnomocnika, powyższe stanowisko ulegnie zmianie. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z 22.09.2015 r. znak: NS.9022.10.162.2015 wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż stanowisko jego nie uległo zmianie i przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Na skutek szeregu kolejnych uzupełnień dokumentacji, w tym zmiany zakresu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po analizie jednolitej Karty KIP (złożonej dnia 12.11.2015 r.) przy piśmie z dnia 14.12.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie kolejny raz wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W odpowiedzi Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z 23.12.2015 r. znak: NS.9022.10.293.2015 wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowa inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu. W wyniku spotkania, jakie odbyło się w tut. Dyrekcji dnia 13.01.2016 r. kolejny raz wezwano Pełnomocnika do uzupełnienia KIP przy piśmie z dnia 14.01.2016 r. znak: OO.4210.2.2015.ASu. Odpowiadając na to wezwanie Pełnomocnik dnia 15.02.2016 r. przekazał do tut. Dyrekcji nową KIP wraz z nowymi załącznikami, rozszerzając przy tym zakres wniosku o działki (tereny pod budowę mostów tymczasowych). W związku z powyższym tut. Organ dnia 11.03.2016 r. wystąpił do Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W odpowiedzi Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z 29.03.2016 r. znak: NS.9022.10.42.2016 wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowa inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu. Niemniej, przy piśmie z dnia 13.04.2016 r. znak: 0201/0108/dp/2016 Pełnomocnik zmienił nieznacznie KIP w zakresie korekty błędnie odczytanych z map danych charakteryzujących inwestycję dla DW 969 (część graficzna – mapy obrazuje wartości poprawne). W związku z powyższym kolejny raz Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 18.04.2016 r. znak: OO.4210.2.2015.ASu do Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o zweryfikowanie, czy w kontekście złożonego pisma Pełnomocnika ww. stanowisko ulegnie zmianie. W odpowiedzi Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z 06.05.2016 r. znak: NS.9022.10.76.2016 podtrzymał swoje stanowisko, iż przedmiotowa inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu.

Ponadto, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie na podstawie art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego kilkakrotnie zawiadamiał strony (pismami znak: OO.4210.2.2015.ASu z dnia: 15.05.2015 r., 29.07.2015 r., 14.12.2015 r., 11.03.2016 r. oraz z dnia 18.04.2016 r.) zarówno o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, jak i kolejnych zmianach zakresu wniosku. Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 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, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Ww. zawiadomienia były wywieszone prawidłowo na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Gminy Nowy Targ, Urzędu Miasta Nowy Targ, Urzędu Gminy w Krościenku nad Dunajcem, Urzędu Gminy Czorsztyn z/s w Maniowach, Urzędu Gminy Ochotnica Dolna, Urzędu Gminy Łącko, Urzędu Miejskiego w Starym Sączu, Urzędu Gminy Lubień, Urzędu Gminy Mszana Dolna, Urzędu Gminy Kamienica. Pismem z dnia 18.04.2016 r. znak: OO.4210.2.2015.ASu poinformowano gminę Podegrodzie o toczącym się postępowaniu administracyjnym oraz o aktualnym stanie postępowania. Zawiadomienie zostało wywieszone prawidłowo na tablicy

ogłoszeń gminy Podegrodzie. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ww. ustawy, drogi publiczne zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W związku z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, mając na uwadze specyfikę realizacji i eksploatacji dróg, wzięto pod uwagę następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji,

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmować swym zakresem modernizację istniejących dróg wojewódzkich DW 968 na odcinku Lubień – Zabrzeż i DW 969 na odcinku Nowy Targ – Stary Sącz, w województwie małopolskim, w powiecie nowotarskim, limanowskim, nowosądeckim i myślenickim. Droga przewidziana do modernizacji przebiega przez gminy Nowy Targ, Czorsztyn, Krościenko n. Dunajcem, Ochotnica Dolna, Łącko, Stary Sącz, Lubień, Mszana Dolna, Kamienica. Ww. drogi będą modernizowane na ich sumarycznej długości ok. 85 km (DW 969 ok 45 km i DW 968 ok. 40 km). W ramach przedsięwzięcia prowadzone będą prace w różnym zakresie i na wybranych odcinkach ww. dróg, które ogólnie obejmować będą:

- budowę/przebudowę/rozbudowę istniejących jezdni asfaltowych polegającą na wymianie istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz w miejscach poszerzeń dobudowie nowych konstrukcji (nawierzchnia asfaltowa wykonana będzie jako nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o 5 dB),
- budowę/przebudowę/rozbudowę chodników, ciągów pieszych i rowerowych polegającą na poszerzeniu istniejących chodników do szerokości 2 m oraz budowie nowych ciągów pieszych o szerokości min. 1,5 m,
- rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z istniejącymi drogami, budowę/przebudowę/rozbudowę zjazdów publicznych i indywidualnych,
- budowę zatok autobusowych o szerokości peronu 3 m,
- budowę azyli dla pieszych o szerokości min. 2 m,
- przebudowę/budowę/rozbudowę przepustów drogowych (w miejscach wskazanych z uwzględnieniem możliwości migracji zwierząt),
- budowę/przebudowę/rozbudowę obiektów mostowych (pozostawiając światło istniejące gdy jest wystarczające pod względem hydrologicznym i ekologicznym, bądź poszerzając światło poziome, bo możliwa jest jedynie rozbudowa jako poszerzenie tylko w poziomie ze względu na konieczność zachowania niwelety drogi), a także obiektów mostowych tymczasowych i ich rozbiorę,
- budowę/przebudowę/rozbudowę murów oporowych (tylko w miejscach bezwzględnie koniecznych),
- budowę zabezpieczeń brzegowych przy rzekach (tylko w miejscach bezwzględnie koniecznych ze względu na zapewnienie stabilności infrastruktury technicznej),
- budowę/przebudowę/rozbudowę odwodnienia drogowego w postaci rowów otwartych bądź kanalizacji deszczowej wraz (z zastosowaniem urządzeń oczyszczających, czyli osadników

- o minimalnym 60% stopniu oczyszczenia oraz wykonując umocnienia dna i/lub skarp w miejscach koniecznych dla zapewnienia trwałości konstrukcji),
- budowę/przebudowę/rozbudowę sieci: elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją (w zakresie minimalnym, niezbędnym, ale z zachowaniem wszystkich okazów uznanych za pomnik przyrody i wszystkich okazów cennych),
- nasadzenia zieleni w miejscach możliwych.

Ze względu na funkcję i znaczenie w/w dróg wojewódzkich w układzie komunikacyjnym województwa małopolskiego skalę przedsięwzięcia należy uznać za regionalną.

Inwestor brał pod uwagę wariantowanie inwestycji poprzez analizę wariantów: bezinwestycyjnego (jako pozostawienie stanu istniejącego), optymalnego (wariantu wskazywanego do realizacji), maksymalnego (znaczna rozbudowa drogi o nowe pasy ruchu, z zajęciem dodatkowych powierzchni pod pas drogowy, wycinką zieleni, wyburzeniami). Wariant wskazany do realizacji jest wypadkową analiz dotyczących bezpieczeństwa ruchu (odizolowanie ruchu pieszego od kołowego, bezpieczne przejścia przez drogę dla pieszych, ograniczenie wypadkowości na skrzyżowaniach), obowiązujących przepisów prawnych (normatywów dla dróg wojewódzkich klasy G, w tym nośności obiektów mostowych), stanu istniejącego technicznego (jakości nawierzchni drogowej, przepustów, mostów), zagospodarowania terenu wraz z tendencją zmian (zabudowa), natężenia ruchu wraz ze zmianami wynikającymi z zrealizowanych jak i planowanych inwestycji drogowych, możliwości realizacji a wynikających z dostępności terenowych, jak również wprowadzenia rozwiązań poprawiających oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska (ograniczenie emisji hałasu poprzez zastosowanie nawierzchni ograniczającej hałas, ograniczenie emisji gazów i pyłów do powietrza poprzez upłynnienie jazdy pojazdów, ochrona środowiska gruntowo-wodnego poprzez zastosowanie urządzeń oczyszczających, poszerzenie światła obiektów inżynierskich wraz z elementami ułatwiającymi migrację zwierząt), przy najmniejszej możliwej ingerencji w najbardziej wartościowe komponenty środowiska przyrodniczego (zachowując cenne okazy zadrzewień, ograniczając zajętość terenu, ograniczając wycinkę zieleni, a w zamian wprowadzając nasadzenia, dostosowując rozwiązania techniczne do wymagań podanych w dokumentach strategicznych, w tym związanych z wodami, czy przyrodą). Uwzględnia również proponowane postulaty poszczególnych Gmin, dotyczące przede wszystkim wykonania chodników (co powoduje konieczność w większości przypadków poszerzenia pasa drogowego), nowych zatok autobusowych, przebudowy skrzyżowań, itp.

Średnia szerokość pasa drogowego na DW968 i DW969 wynosi około 7,0 m. Szacunkowa powierzchnia objęta zakresem przedsięwzięcia wynosić będzie około 60 ha. Przedsięwzięcie stanowi modernizację istniejących DW968 i DW969 z niewielkim i nie na całej długości wyjściem poza istniejący pas drogowy (większość trasy pozostaje w obecnym pasie drogowym, z odcinkowym wyjściem związanym np. z dobudową chodnika, czy przebudową skrzyżowania – maksymalne wyjście poza istniejący pas drogowy dotyczy odcinka 030 w km 0+800 / odcinek 040 w km 0+000 przy DW968 – jest to rejon projektowanego ronda, a pas poszerzony będzie do około 30 m).

Na wybranych odcinkach DW968 oraz DW969 przewiduje się wymianę konstrukcji nawierzchni ze względu na jej zły stan techniczny – droga powinna spełniać parametry jak dla klasy G. Przebieg trasy będzie po istniejącym śladzie, bez zmiany pozostanie obecna niweleta drogi. Na odcinkach tych przewiduje się zastosowanie nawierzchni ograniczającej emisję hałasu o ok. 5 dB (w stosunku do nawierzchni standardowej). Przewiduje się jezdnię o szerokości pasów ruchu od 3,0 do 3,5 m (średnią dla trasy przyjęto 7,0 m), jednak w miejscach gdzie w ciągu projektowanej jezdni

stan istniejących chodników pozwala na ich pozostawienie dopuszcza się zawężenie szerokości jezdni do istniejących krawędzi, w taki sposób aby nie rozbierać tychże chodników. Przy długości całej DW968 około 43,7 km, zakresem prac modernizacyjnych nawierzchni (jezdni) objęte będzie około 40,9 km. Natomiast, przy długości całej DW969 około 69,5 km, zakresem prac modernizacyjnych nawierzchni (jezdni) objęte będzie około 32 km.

Na wybranych odcinkach DW968 oraz DW969 przewiduje się modernizację istniejącego chodnika lub budowę nowego chodnika. Projektowane chodniki będą mieć szerokość od 1,5 do 2,0 m. W zakresie prac związanych z budową/przebudową chodnika przy DW968 po stronie prawej będzie wykonane około 6,27 km, a po stronie lewej około 8,73 km (sumaryczna długość prac modernizacyjnych obejmujących chodnik (rozumiana jako chodnik i/lub ciąg pieszo-rowerowy) wniesie około 15 km). Natomiast przy DW969 po stronie prawej będzie wykonane około 5,9 km chodnika, a po stronie lewej około 6,9 km (sumaryczna długość prac modernizacyjnych obejmujących chodnik (rozumiana jako chodnik i/lub ciąg pieszo-rowerowy) wniesie około 12,8 km).

Na wybranych odcinkach DW968 przewiduje się modernizację istniejących i/lub budowę nowych zatok autobusowych. Szerokość projektowanych zatok autobusowych wynosić będzie min. 3,0 m. W ich rejonie, jeżeli warunki terenowe i zagospodarowanie w otoczeniu pozwalają, przewidziano przejścia dla pieszych. Jeżeli na przejściu dla pieszych możliwe będzie wprowadzenie azylu bezpieczeństwa, będzie on mieć szerokość min. 2 m. Na całej długości DW968 przewiduje się:

- realizację zatok autobusowych w ilości około 65 szt.
- realizację przejść dla pieszych z azylami bezpieczeństwa w ilości około 61 szt.

Na całej długości DW969 przewiduje się:

- realizację zatok autobusowych w ilości około 54 szt.
- realizację przejść dla pieszych z azylami bezpieczeństwa w ilości około 49 szt.

Prace modernizacyjne przewidują uporządkowanie i jeśli to będzie konieczne, to odtworzenie poboczy przy obu modernizowanych drogach. Szerokość poboczy wynosić będzie od 0,75 do 1,25 m, a w przypadku gdy w poboczu zlokalizowana jest bariera energochłonna pobocze będzie poszerzone do szerokości 2,0 m.

W ramach modernizacji DW968 oraz DW969 przewidziano przebudowę istniejących skrzyżowań. Skrzyżowania z drogami gminnymi zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe lub skanalizowane, natomiast skrzyżowania z drogami powiatowymi (w zależności od natężenia ruchu z uwzględnieniem możliwych do realizacji postulatów Gmin) przewidziano jako skrzyżowania zwykłe, bądź skrzyżowania częściowo skanalizowane, bądź jako rondo. Skrzyżowanie z drogą wojewódzką przewidziano jako rondo.

W miejscach niebezpiecznych, tj. przy nasypach większych niż 3 m na obiektach czy przy murach oporowych oraz w rejonie przepustów zastosowane będą bariery i/lub balustrady.

W ramach modernizacji DW968 oraz DW969 budowane/przebudowywane/ rozbudowywane będą zjazdy publiczne i indywidualne. W sytuacjach koniecznych przewidziano też przebudowę ogrodzeń kolidujących z przedsięwzięciem.

W ciągu DW 968 znajduje się 21 obiektów mostowych, w tym jedna kładka dla pieszych. Prace obejmą 6 obiektów nad rzeką Mszanką:

- MD-02 (odcinek 020 w km 2+343) - w celu poszerzenia obiektu przewiduje się rozbiórkę jednego przęsła i budowę w jego miejsce nowego, przy czym nie będą wykonywane nowe umocnienia rzeki,
- MD-06 (odcinek 060 w km 1+860), MD-08 (odcinek 060 w km 2+290), MD-10 (odcinek 060 w km 4+285), MD-11 (odcinek 060 w km 5+395), MD-13 (odcinek 060 w km 6+508) - ze względu na zły stan techniczny obiektów przewiduje się ich rozbiórkę i budowę w ich miejsce nowych obiektów. Podpory nowych mostów zostaną posadowione poza korytem cieków, wykonane zostaną umocnienia Mszanki w rejonie obiektów.

Przewiduje się również prace na 6 mostach nad rzeką Kamienicą:

- MD-15 (odcinek 060 w km 11+146), MD-20 (odcinek 070 w km 3+117) - przewiduje się remont istniejących obiektów ingerujący jedynie w nawierzchnię drogi,
- MD-16 (odcinek 060 w km 17+639), MD-17 (odcinek 060 w km 19+021), MD-18 (odcinek 060 w km 19+913), MD-21 (odcinek 070 w km 3+459) - ze względu na zły stan techniczny przewiduje się rozbiórkę istniejących obiektów i budowę nowych. Podpory nowych obiektów zostaną posadowione poza korytem cieków, wykonane zostaną umocnienia rzeki w rejonie obiektów.

Ponadto, w ciągu DW 968 przedsięwzięcie obejmować będzie następujące obiekty:

- MD-01 (odcinek 010 w km 4+460) most nad Rabą; MD-03 (odcinek 040 w km 0+088) most nad rzeką Porębianką. W ramach przedsięwzięcia wykonany zostanie remont istniejących obiektów, ingerujący jedynie w nawierzchnię obiektu. Nie przewiduje się nowych umocnień cieków.
- MD-04 (odcinek 040 w km 0+506) - most nad rowem - ze względu na stan techniczny przewiduje się rozbiórkę istniejącego obiektu i budowę w jego miejsce nowego. Wykonane zostanie umocnienie rowu w rejonie obiektu.
- MD-05 (odcinek 040 w km 0+507) – kładka dla pieszych nad rowem. Modernizacja wykonana zostanie razem z obiektem MD-04. W związku z tym, iż nowy obiekt MD-04 będzie posiadał chodnik, kładka zostanie zlikwidowana.
- MD-07 (odcinek 060 – km 2+168) – most nad rzeką Wierzbanią; MD-09 (odcinek 060 – km 3+640) – most nad potokiem Rychłowice; MD-12 (odcinek 060 w km 6+068) – most nad potokiem Rosocha; MD-14 (odcinek 060 w km 7+378) - most nad potokiem Jasieniec; MD-19 (odcinek 060 w km 17+639) - most nad potokiem Zasadny. Ze względu na zły stan techniczny obiektów przewiduje się ich rozbiórkę i budowę w ich miejsce nowych. Podpory nowych obiektów zostaną posadowione poza korytem cieków, wykonane zostaną umocnienia cieków w rejonie mostów.

W ciągu DW 969 zlokalizowanych jest 25 obiektów mostowych, w tym dwie kładki dla pieszych. Przewiduje się następujący zakres prac na poszczególnych obiektach:

- MD-02a (odcinek 060 – km 0+709) – most nad starorzeczem; MD-03 (odcinek 070 – km 1+962) – most nad rzeką Dunajec (przy Zbiorniku Czorsztyńskim) – przewiduje się remont istniejących obiektów ingerujący jedynie w nawierzchnię.
- MD-04 (odcinek 070 – km 4+591) – most nad potokiem Piekiełko, MD-05 (odcinek 070 km 5+933) – most nad potokiem Limierzysko MD-06 (odcinek 070 km 7+288) – most nad potokiem Mizerzanka, MD-08 (odcinek 080 – km 3+207) – most nad potokiem Lubań, MD-09 (odcinek 080 km 4+638) – most nad potokiem Piekiełko, MD-11 (odcinek 090 – km 0+150) – most nad potokiem Krośnica, MD-13 (odcinek 100 – km 4+419) – most nad rzeką Kamienica, MD-14 (odcinek 110 – km 1+741) – most nad potokiem Borki, MD-15 (odcinek 110 – km 2+751) – most nad potokiem Czarna Woda, MD-17 (odcinek 120 – km 0+619) – most nad potokiem Lichnia, MD-19 (odcinek 120 - km 2+090) most nad potokiem Leszcz –

ze względu na zły stan techniczny przewiduje się rozbiórkę istniejących obiektów i budowę w ich miejscu nowych. W obrębie nowych obiektów wykonane zostaną umocnienia cieków.

Wykonana zostanie również modernizacja dwóch kładek dla pieszych: MD-16 (odcinek 120 – km 0+618) – kładka dla pieszych nad potokiem Lichnia i MD-18 (odcinek 120 – km 1+618) – kładka dla pieszych nad potokiem Śliwowiec.

Ewentualnie wykonany zostanie remont nawierzchni obiektów: MD-01 (odcinek 010 – km 0+436) – most nad potokiem Czerwonka, MD-02 (odcinek 040 – km 0+831) – most nad potokiem Leśnica, MD-10 (odcinek 080 – km 6+066) – most nad potokiem Krośnica, MD-12 (odcinek 090 – km 10+557) – most nad potokiem Ochotnica.

Nie przewiduje się prac modernizacyjnych w przypadku obiektów: MD-07 (odcinek 070 km 8+586) – most nad potokiem Kluszkowianka, MD-20 (odcinek 130 – km 5+154) – most nad potokiem Jastrzębnik, MD-21 (odcinek 151 – km 0+274) – most nad potokiem Słomka, MD-22 (odcinek 151 – km 4+792) – most nad potokiem Gostwiczanka, MD-23 (odcinek 160 – km 0+523) – most nad rzeką Dunajec.

W ciągu DW968 znajduje się ponad 90 przepustów, natomiast w ciągu DW969 około 150. W większości są to konstrukcje z rur żelbetowych oraz przekroje skrzynkowe żelbetowe prefabrykowane oraz eliptyczne żelbetowe. Stan techniczny tych obiektów w większości jest zły. Światła przepustów są zamulone, wloty i wyloty porośnięte są krzewami, trawami, które utrudniają przepływ wód w przewodzie przepustu. Ścianki czołowe przepustów są miejscami zbyt niskie, popękane i nieodpowiednio ukształtowane. Ze względu na stan techniczny przepustów oraz na poszerzenie korpusu drogowego (np. w związku z budową chodników na wybranych odcinkach), a także uwzględniając obliczenia hydrologiczne istnieje konieczność ich przebudowy. W ciągu DW 968 przewiduje się w ok. 90% przypadków w miejscu istniejących przepustów wykonać nowe, natomiast dla 10% przewiduje się ich przebudowę, jako wydłużenie bądź jedynie oczyszczenie/konserwację dla utrzymania ich funkcji. Dla DW 969 jako nowe wykonane zostanie ok 55 % przepustów, a 45% zostanie przebudowanych.

Każdy obiekt mostowy i przepust dostosowany zostanie do uwarunkowań hydrologicznych tak, aby zapewnić swobodny przepływ wód.

Odwodnienie DW968 i DW 969 obecnie jest realizowane przez kanalizację deszczową i rowami otwartymi. W ramach prac modernizacyjnych przewiduje się na wybranych odcinkach przebudowę oraz budowę nowych odcinków kanalizacji deszczowej, odtworzenie i/lub budowę otwartych rowów przydrożnych, ziemnych, trawiastych. Sumarycznie dla całej DW968 przewiduje się (wykonując prace na różnych odcinkach) budowę kanalizacji deszczowej na długości około 8 km oraz przebudowę istniejących ciągów kanalizacyjnych na długości około 4 km – co daje łącznie około 12 km. Natomiast w przypadku DW 969 przewiduje się budowę kanalizacji deszczowej na długości około 11,4 km oraz przebudowę istniejących ciągów kanalizacyjnych na długości około 11 km – łącznie prace obejmą około 22,4 km kanalizacji deszczowej. Budowę kanalizacji deszczowej przewiduje się na odcinkach, gdzie realizowane będą chodniki.

W ramach modernizacji DW968 oraz DW969 konieczna będzie przebudowa / rozbudowa sieci: elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, gazowych do 150 mm, wodociągowych, sanitarnych, ogólnospławnych.

Na wybranych odcinkach konieczna będzie budowa / przebudowa / remont murów oporowych (ze względu na ich stan techniczny i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego – osuwanie się mas ziemnych).

Trasa DW969 przecina linię kolejową bezkolizyjnie.

Przy modernizacji DW968 nie przewiduje się wyburzeń budynków, poza istniejącym garażem blaszanym na odcinku 060 w km 9+020 w miejscowości Radykacz, natomiast modernizacja DW969 nie wymaga żadnych wyburzeń.

W ramach modernizacji DW968 oraz DW969 nie przewiduje się realizacji miejsc ważenia pojazdów, sygnalizacji świetlnej.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

Nie stwierdzono powiązań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami. Przedmiotem przedsięwzięcia jest modernizacja odcinków istniejących dróg DW968 i DW969. Projektowana inwestycja nie będzie powodowała kumulowania oddziaływań.

c) wykorzystania zasobów naturalnych,

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego wykorzystania zasobów naturalnych. Na etapie budowy wykorzystywana będzie woda zarówno do prac budowlanych jak i dla zatrudnionych na budowie pracowników. Przedsięwzięcie nie będzie pobierać wody z własnych ujęć powierzchniowych czy podziemnych – woda dostarczana beczkowozami pochodzić będzie z zakupów z lokalnych Przedsiębiorstw Wodociagowych. Przedsięwzięcie nie będzie samodzielnie eksploatować surowców naturalnych – z surowców naturalnych mogą być wykorzystywane surowce budowlane (piasek, żwir, kruszywa), które wykonawca będzie kupował w hurtowni materiałów budowlanych lub bezpośrednio z przedsiębiorstw eksploatujących surowce. W czasie budowy wykorzystywane będą materiały budowlane, typowe dla inwestycji drogowych (m.in. beton, stal, nawierzchnie asfaltowe, elementy betonowe jak kostki, czy krawężniki betonowe, elementy kanalizacji deszczowej, w tym również osadniki, elementy oświetlenia drogowe, elementy zabudowy dróg jak wiaty przystankowe, znaki drogowe – i inne wymagane w zależności od szczegółowego zakresu prac do wykonania na danym odcinku drogi). Przedsięwzięcie wykorzystywać będzie paliwa – jako olej napędowy, zarówno do napędzania maszyn i urządzeń budowlanych jak i jako paliwo do pojazdów dostarczających na plac budowy materiały, czy wywożących z budowy odpady. Olej napędowy wykorzystywany może być również do wytworzenia energii na placu budowy. Energia na placu budowy może być pozyskana również z sieci energetycznej, po wcześniejszym uzgodnieniu warunków dostawy z gestorem sieci. Zapotrzebowanie na powyższe zasoby zakończy się wraz z etapem budowy.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

Realizacja inwestycji będzie powodować typowe dla okresu budowy uciążliwości związane z emisją hałasu oraz niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, powodowaną pracą maszyn budowlanych oraz ruchem samochodów ciężarowych dostarczających materiały budowlane. Analizowane przedsięwzięcie należy do tzw. inwestycji liniowych, zatem jego oddziaływanie na środowisko w trakcie budowy będzie skoncentrowane wzdłuż trasy przedmiotowej drogi. Ze względu na bliskie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej przy DW968 i DW969, prace uciążliwe pod względem akustycznym będą prowadzone poza godzinami porannymi oraz popołudniowego i wieczornego odpoczynku, tj. w godzinach 8.00 – 18.00.

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów na przedmiotowych odcinkach dróg, zwiększeniem udziału pojazdów klasy ciężkiej w potoku ruchu, czy też wprowadzeniem do środowiska jakichkolwiek nowych źródeł hałasu. Realizacja inwestycji z pewnością nie pogorszy obecnych warunków akustycznych. Nowa, równa nawierzchnia wykonana w ramach modernizacji dróg wojewódzkich z pewnością przyczyni się do obniżenia poziomu emisji hałasu z drogi. Jednak za względu na bliskie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej na modernizowanych odcinkach DW969 i DW968 zostanie zastosowana nawierzchnia redukująca hałas

o około 5 dB (w stosunku do nawierzchni standardowej). Zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości przyczyni się do znacznej poprawy klimatu akustycznego przy drodze oraz spowoduje poprawę warunków zamieszkania przy drodze.

Autorzy KIP wykonali obliczenia rozprzestrzeniania hałasu dla roku oddania drogi po modernizacji do użytku (2018) na podstawie prognozy natężenia ruchu przygotowanej przez projektanta inwestycji. Zgodnie z prognozami ruchu dla przedmiotowych dróg przewiduje się następujące natężenia:

Rok	DW 968		DW 969	
	Dobowe natężenie ruchu [poj./dobę]	Roczne natężenie ruchu [poj./rok]	Dobowe natężenie ruchu [poj./dobę]	Roczne natężenie ruchu [poj./rok]
2018	8 175	2 983 875	9 920	3 620 800

Na podstawie wyników obliczeń wykonanych w siatce wykreślono izofony o wartości 61 dB i 65 dB dla pory dziennej oraz 56 dB dla pory nocnej. Wynikiem przeprowadzonych obliczeń są mapy rozprzestrzeniania hałasu stanowiące graficzną część opracowania. Dodatkowo, obliczenia wykonane w punktach recepcyjnych stanowią uszczegółowienie mapy rozprzestrzeniania hałasu.

Wyniki obliczeń z przeprowadzonych przez autorów KIP wykazały, że przy zastosowaniu nawierzchni o obniżonej hałaśliwości (o ok. 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej) jest możliwe całkowite wyeliminowanie przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu dla zabudowy wymagającej ochrony akustycznej, zarówno w porze dnia, jak i nocy, dla odcinków objętych inwestycją.

W zakresie oddziaływania inwestycji na powietrze atmosferyczne, na etapie eksploatacji przebudowywanego odcinka drogi powiatowej nie zwiększy się ilość zanieczyszczeń do atmosfery z ruchu samochodowego (nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu w wyniku realizacji inwestycji), a wręcz przeciwnie spadnie emisja zanieczyszczeń, co będzie skutkiem wykonania nowej i równej nawierzchni i upłynnienia ruchu na drodze. Dla modernizowanych odcinków DW968 i DW969 wykonano szczegółowe obliczenia komputerowe w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Wykonane obliczenia pozwoliły na stwierdzenie, że poza pasem drogowym nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych normatywów.

Przewiduje się chwilowe pogorszenie jakości powietrza, na etapie budowy, spowodowane prowadzonymi pracami oraz ruchem pojazdów obsługujących budowę, niemniej jednak będą to niewielkie oddziaływania, krótkotrwałe i przemijające, związane z okresem realizacji inwestycji. Prace budowlane będą generowały chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac (prace będą realizowane odcinkowo), a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Niemniej, należy uznać, że z tytułu prowadzenia prac budowlanych nie powstaną żadne nadmierne zanieczyszczenia powietrza. Emisji tych nie da się zupełnie wyeliminować, można natomiast zminimalizować oddziaływanie inwestycji na etapie budowy poprzez odpowiednią organizację robót budowlanych (w tym prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej), używanie sprawnego technicznie sprzętu z właściwie uregulowanymi silnikami spalinowymi, zabezpieczanie przewożonych i składowanych materiałów sypkich np. plandekami, a w sytuacjach koniecznych zraszanie dróg technologicznych i innych powierzchni celem zminimalizowania pylenia.

Odbiornikami wód deszczowych z DW 968 i DW969 będą, tak jak aktualnie rowy i ciekі przecinające ww. DW. Do KIP załączono wyniki badań wód opadowych z 2013 roku odprowadzanych z DW 968. Wartości badanych zanieczyszczeń, tj. zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych były znacznie poniżej wartości dopuszczalnych, tj. 100 mg/dm³ w przypadku zawiesiny i 15 mg/dm³ dla substancji ropopochodnych. Mimo to, przed wylotami z kanalizacji opadowej do cieków powierzchniowych przewiduje się realizację osadników zawiesin.

W przypadku DW 968 przewiduje się realizację osadników w następujących lokalizacjach: odcinek 010 km ok. 4+420 przed wylotem do rzeki Raby; odcinek 020 w km ok. 2+350 przed wylotem do rzeki Mszanka; odcinek 040 w km ok. 0+090 przed wylotem do rzeki Porębianka; odcinek 050 w km ok. 1+200 i km ok. 2+165 przed wylotami do rzeki Mszanka; odcinek 060 w km ok. 1+200, 2+307, 4+290, 5+407, 6+510 przed wylotami do Mszanki, w km ok. 2+190 przed wylotem do Wierzbnicy, w km ok. 6+070 do potoku Rosocha, w km ok. 7+380 przed wylotem do rzeki Jasieńki; w km ok. 11+150, 12+920, 13+340, 13+680, 15+215, 15+580, 15+990, 17+650, 18+170, 19+030, 20+670 przed wylotami do rzeki Kamienica, w km ok. 19+920 przed wylotem do potoku Głębiniec, w km ok. 22+590 przed wylotem do potoku Zasadny; odcinek 070 w km ok. 3+150 przed wylotem do rzeki Kamienicy.

Z kolei w ramach modernizacji DW 969 przewiduje się realizację osadników w lokalizacjach: odcinek 010 w km ok. 0+440 przed wylotem do potoku Czerwonka; odcinek 040 w km ok. 0+080 i 0+850 przed wylotami do potoku Leśnica; odcinek 080 w km ok. 5+570 i 6+390 przed wylotami do rowów, odcinek 090 w km ok. 0+660 przed wylotem do rowu; odcinek 110 w km ok. 1+750 przed wylotem do Czarnej Wody, odcinek 120 w km ok. 0+620 i 6+604; odcinek 130 w km ok. 3+780 przed wylotem do rzeki Dunajec.

Ponadto, na kanalizacji deszczowej montowane będą studzienki z kosztami osadczymi, na których zachodzić będzie wstępna faza oczyszczania z zawiesin ogólnych. Funkcję urządzeń oczyszczających pełnić będą przydrożne rowy trawiaste.

Prace będą prowadzone w sposób zapobiegający powstawaniu odpadów lub ograniczający ich ilość. Odpady powstające w związku z realizacją przedsięwzięcia będą zbierane w sposób selektywny, w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywane firmom posiadającym stosowne pozwolenia.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Następujące w ostatnich latach zmiany klimatyczne w naszym kraju tj. głównie wzrost średniej temperatury dobowej, wzrost maksymalnego opadu dobowego oraz liczby dni z opadami ekstremalnymi, prędkości wiatrów i skrócenie okresu zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie, winny mieć wpływ na poziom ryzyka podczas projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury drogowej. Przyjęte w zakresie modernizacji istniejących DW968 i DW969 rozwiązania uwzględniają maksymalnie możliwą i przewidywalną w przyszłości trwałość inwestycji, w odniesieniu do zmieniającego się charakteru zjawisk atmosferycznych. Projektowane mosty, przepusty oraz systemy odwodnienia są gotowe na prawdopodobieństwo wyższych stanów wód i wystąpienia powodzi. Wzrost temperatur oraz coraz częściej występujące susze mogą stać się przyczyną problemów z utrzymaniem właściwego stanu nawierzchni. Wysokie temperatury mogą doprowadzić do powstawania uszkodzeń powierzchni asfaltowej. Powstające w ten sposób koleiny mogą rzutować na procesy odprowadzania wód z powierzchni jezdni. Na problemy w utrzymaniu drogi wpływać mogą dodatkowo intensywne opady śniegu w okresie zimowym. Inwestor winien zatem odpowiednio dobrać materiały do budowy dróg i infrastruktury technicznej zarówno na etapie projektowania jak i realizacji tak, aby na etapie utrzymywania i eksploatacji zwiększona była odporność inwestycji na prognozowane zmiany klimatu. O ile oddziaływanie zmian klimatu będzie wpływać na całe przedsięwzięcie, to oddziaływanie realizowanej inwestycji na klimat lokalny będzie znikome.

e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii,

Nie przewiduje się wystąpienia ryzyka poważnej awarii w przypadku planowanego przedsięwzięcia, gdyż nie będą wykorzystywane technologie ani substancje mogące stanowić zagrożenie dla środowiska, zgodnie z przepisami szczególnymi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Teren pod inwestycję stanowi jezdnia, pobocze DW968 i DW969, rowy drogowe oraz teren przyległy. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu nie zmienia się.

Ponadto, analizując usytuowanie przedsięwzięcia pod kątem zagrożenia dla środowiska uwzględniono:

a) występowanie obszarów wodno – błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych,

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) występowanie obszarów wybrzeży,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wybrzeży.

c) możliwe występowanie obszarów górskich lub leśnych,

Analizowana inwestycja drogowa, zlokalizowana na terenie powiatów: nowotarskiego, limanowskiego, nowosądeckiego i myślenickiego, przechodzi zarówno przez tereny zabudowane poszczególnych miejscowości, jak również tereny otwarte - łąki i pastwiska, oraz tereny zadrzewione i leśne. Na części terenu trasa drogi przebiega przez zwarte kompleksy leśne rozciągające się po jej obu stronach. Lasy występujące w otoczeniu terenu inwestycji należą w zdecydowanej większości do lasów podgórskich i górskich.

Inwestycja leży w obrębie terenów górskich obejmując 3 krainy geograficzne: Beskid Wyspowy, Beskid Sądecki, Gorce, należące do Karpat Zachodnich.

Analizowane przedsięwzięcie, jako modernizacja odcinków istniejących dróg wojewódzkich DW968 i DW969, nie wpłynie na zmianę ukształtowania terenu, jak również w sposób istotny, zauważalny nie zmieni walorów krajobrazowych terenu. Planowane wyjścia poza pas drogowy realizowane będą głównie celem realizacji chodnika lub ścieżki pieszo-rowerowej, co ma zapewnić bezpieczne poruszanie się pieszych i rowerzystów wzdłuż przedmiotowych odcinków dróg.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,

W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych.

DW 968 przebiega przez zlewnie trzech jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- JCWP Raba od Skomielnianki do Zbiornika Dobczyce (kod europejski PLRW2000142138399), która w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi dla silnie zmienionych części wód jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego.
- JCWP Mszanka (kod europejski PLRW2000122138299). Jest to silnie zmieniona część wód, o dobrym stanie wód, dla której osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone. Jednocześnie dla przedmiotowej JCWP dopuszczono czasową derogację, którą uzasadniono sposobem użytkowania zasobów wód oraz koniecznością zapewnienia ochrony przed powodzią, co uniemożliwia likwidację zabudowy cieków i ich udrożnienie przed 2012 rokiem.
- Kamienica (kod europejski PLRW20001221419899) wyznaczona jako naturalna część wód, o złym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi dla naturalnych jednolitych części wód powierzchniowych jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego

Z kolei DW 969 przebiega przez zlewnie 6 JCWP:

- JCWP Dunajec od Białego Dunajca (kod europejski PLRW2000142141399) – jest to silnie zmieniona część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla przedmiotowej JCWP w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły dopuszczono czasową derogację ze względu na sposób użytkowania zasobów wód oraz konieczność zapewnienia ochrony przed powodzią, co uniemożliwia likwidację zabudowy cieków i ich udrożnienie przed 2012 r.
- Zbiornik Czorsztyn i Sromowce (kod europejski PLRW20000214179) - silnie zmieniona część wód, której stan wód oceniony został jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone i dopuszczono dla niej czasową derogację ze względu na sposób użytkowania zasobów wód oraz konieczność zapewnienia ochrony przed powodzią, co uniemożliwia likwidację zabudowy cieków i ich udrożnienie przed 2012 r.
- Krośnica (kod europejski PLRW2000721419729); Dunajec od Grajcarka do Obidzkiego Potoku (kod europejski PLRW20001521419937); Leśnica (kod europejski PLRW2000122141349); Czerwonka (kod europejski PLRW20006214138) - są to silnie zmienione części wód, o złym stanie wód, niezagrożone nieosiągnięciem celów środowiskowych.

DW 968 przebiega przez obszar dwóch jednolitych części wód podziemnych: JCWPd 153 i JCWPd 154, natomiast DW 969 przez obszar JCWPd 154. W przypadku obydwu JCWPd stan ilościowy i chemiczny oceniony został jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych, tj. utrzymanie tego stanu uznane zostało jako niezagrożone.

Z kolei wg podziału JCWPd zawartego w projekcie aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły DW 968 przebiega przez obszar JCWPd 161 i JCWPd 166, a trasa DW 969 przez JCWPd 165 i JCWPd 166. Stan ilościowy i chemiczny ww. JCWPd również oceniono jako dobry, o osiągnięcie celów środowiskowych uznane zostało za niezagrożone.

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy modernizacji istniejących dróg wojewódzkich, utrzymane zostaną istniejące odbiorniki wód opadowych. Jak wynika z przedłożonych materiałów, aktualnie stężenia zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych są znacznie poniżej wartości dopuszczalnych. Tym niemniej, w ramach przedmiotowej inwestycji na wylotach kanalizacji opadowej do cieków powierzchniowych przewiduje się realizację osadników zawieszin, co wpłynie pozytywnie na jakość odprowadzanych wód opadowych do wód powierzchniowych. W świetle powyższego należy uznać, że przedmiotowa inwestycja wpłynie pozytywnie na elementy fizykochemiczne JCWP, w zlewniach których będzie realizowana. Jedynie na etapie realizacji inwestycji, w związku z realizacją umocnień cieków dojdzie do okresowego wzrostu stężenia

zawiesiny i pogorszenia warunków tlenowych. Będą to jednak oddziaływania czasowe, ograniczone tylko do etapu prowadzenia prac.

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie odcinkowych umocnień koryt przekraczanych cieków w obrębie przebudowywanych mostów. Jednak będą to krótkie odcinki i w aspekcie całej długości JCWP, w obrębie których będą realizowane, nie wpłyną istotnie na elementy morfologiczne JCWP.

W zakresie elementów biologicznych największy wpływ inwestycja będzie mieć na etapie prowadzenia prac związanych z umocnieniem koryt cieków. Dojdzie wtedy do odcinkowych zniszczeń i uszkodzeń siedlisk w strefie nadbrzeżnej i w obrębie koryt cieków. Jednak również w tym zakresie należy uznać, iż z uwagi na niewielkie odcinki planowanych prac, zniszczenia te nie będą istotne i w odniesieniu do całej długości JCWP, w zlewniach których będą realizowane, nie będą stanowić zagrożenia dla celów środowiskowych. Ponadto, po realizacji inwestycji siedliska te będą miały możliwość przynajmniej częściowego odtworzenia się.

W ramach inwestycji większość obiektów mostowych w ciągu DW 968 i DW 969 zostanie przebudowana m.in. w celu zwiększenia światła obiektów, co wpłynie na polepszenie warunków przepływu wód powodziowych i zmniejszy zagrożenie wystąpienia wód powodziowych z koryt cieków. W świetle powyższego uznaje się, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie obejmować działań, które mogłyby zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych, wyznaczonych dla ww. JCWP.

Inwestycja nie będzie się wiązać z poborem wód podziemnych, zatem nie będzie wpływać na stan ilościowy JCWPd 153 i JCWPd 154 (wg podziału w projekcie aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły JCWPd 161, 165 i 166), a jakość odprowadzanych z jezdni wód opadowych nie będzie powodować pogorszenia stanu chemicznego ww. JCWPd. W związku z powyższym realizacja inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP, w obrębie których będzie realizowana.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

Prace modernizacyjne prowadzone są zasadniczo po śladzie istniejących dróg wojewódzkich, jednak miejscowo i okresowo będą realizowane w szerszym zakresie. Działania prowadzone w ramach przedsięwzięcia obejmują przebudowę dróg rozumianą jako remont nawierzchni, przebudowę skrzyżowań, przebudowę mostów rozumianą jako remont istniejących obiektów lub rozbiórkę istniejących obiektów i budowę w tych samych miejscach nowych obiektów, przebudowę kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w pasie drogowym, remont lub budowę chodników, ciągów pieszo – rowerowych, zatok autobusowych, przejść dla pieszych, przepustów, poboczy, rowów przydrożnych. Istotna dla zakresu oddziaływań środowiskowych jest również konieczność budowy mostów tymczasowych i dróg najazdowych na te obiekty.

Przedsięwzięcie jest częściowo realizowane w obszarach chronionych lub w granicy ich otulin. Droga DW968 przecina lub biegnie po granicy Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz otuliny Gorczańskiego Parku Narodowego, przecina również obszary Natura 2000: Raba z Mszanką PLH 120093, Ostoja Gorczańska PLH 120018 oraz Środkowy Dunajec z dopływami PLH 120088. Droga DW969 przecina lub biegnie po granicy Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Popradzkiego Parku Krajobrazowego, otuliny Pienińskiego Parku Narodowego, przecina również obszary Natura 2000: Środkowy Dunajec z dopływami PLH 120088, Tylmanowa PLH 120095.

Obszar Natura 2000 Raba z Mszanką PLH 120093 obejmuje fragment zlewni górnej Raby z typowym, lecz nielicznym już w Polsce, zespołem ichtiofauny rzeki górskiej. Występuje tu kilkanaście gatunków ryb, w tym 3 z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Obszar Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH 120088 stanowi cenny zasób zróżnicowanych siedlisk dla gatunków zwierząt rzadkich i poddanych ochronie związanych ze środowiskiem wodnym.

Występują tu 2 gatunki ryb z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej oraz doskonale rozwinięte siedliska kamieńcowe (kod 3220-3240). W obszarze Natura 2000 Ostoja Gorczańska PLH 120018 zidentyfikowano 17 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz 13 gatunków z Załącznika II tej Dyrektywy. Szczególnie cenne są kompleksy łąk i płaty naturalnych zbiorowisk leśnych. Jest to ważna ostoja fauny typowej dla Karpat, zwłaszcza dużych drapieżników, a także obszar o bogatej florze roślin naczyniowych (ok. 940 gat.), z licznymi stanowiskami chronionych prawnie, rzadkich lokalnie lub zagrożonych gatunków roślin naczyniowych. Obszar Natura 2000 Tylmanowa PLH 120095 jest jednym z obszarów kluczowych w Polsce dla ochrony podkowca małego (*Rhinolophus hipposideros*) - gatunku z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Znajduje się tu kolonia rozrodcza tego gatunku licząca 30 osobników dorosłych.

W odległości około 100 metrów lub mniejszej od planowanej inwestycji przebiegają również granice rezerwatu Kłodne nad Dunajcem, niewielkiej enklawy Gorczańskiego Parku Narodowego oraz obszarów Natura 2000: Ostoja Popradzka PLH 120019, Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH 120052, Górny Dunajec PLH 120086.

Z przyrodniczego punktu widzenia najistotniejsze jest potencjalne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na obszary sieci Natura 2000 – chronione siedliska i gatunki oraz integralność i spójność tych obszarów, w tym na warunki migracyjne zwierząt w ich obrębie i pomiędzy nimi. Inwestycja znajduje się w zasięgu występowania siedmiu siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, stanowiących przedmioty ochrony w ww. obszarach Natura 2000 w tym:

- siedliska 3220 – pionierskiej roślinności na kamieńcach górskich potoków;
- siedliska 6430 – ziołorośli górskich i ziołorośli nadrzecznych;
- siedliska 6510 – niżowych i górskich świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie;
- siedliska 7230 – górskich i nizinnych torfowisk zasadowych o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk;
- siedliska 9130 – żyznych buczyn;
- siedliska 91EO – łągów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych i olsów źródliskowych;
- siedliska 9410 – górskich borów świerkowych

Przedstawiona w KIP ocena oddziaływania przedsięwzięcia na ww. siedliska określa jako mało istotną możliwość ich zniszczenia lub pogorszenia jakości. Ocena ta wynika przede wszystkim z faktu, iż działania związane z realizacją przedsięwzięcia jedynie sporadycznie będą prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie tych siedlisk. Potencjalne oddziaływanie negatywne jest możliwe w przypadku sytuacji awaryjnych, np. wycieku płynów eksploatacyjnych. Szczególnie wrażliwe na tego typu zagrożenia są siedliska związane z wysokim poziomem wód gruntowych oraz hydrogeniczne siedliska przyrodnicze. Dla zminimalizowania tego zagrożenia należy ściśle przestrzegać procedur ograniczających możliwość występowania sytuacji awaryjnych, a w przypadku ich wystąpienia szybko likwidować zagrożenie. Analizując zasięg występowania siedlisk chronionych i zakres inwestycji należy uznać, iż w sposób bezpośredni inwestycja może jednak ingerować w siedlisko o kodzie 3220, które występuje w korytach niektórych cieków, w miejscach gdzie planowana jest budowa nowych obiektów mostowych. Istotne jest zatem aby prace przy rozbiorce starych i budowie nowych mostów nie przyczyniły się do trwałych przekształceń tego siedliska lub jego całkowitej likwidacji. Prace w korytach cieków będą więc ograniczone do niezbędnego minimum oraz będą prowadzone pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. Istotne jest, aby były realizowane w miarę możliwości ze stref brzegowych bez wjeżdżania ciężkiego sprzętu w koryta cieków, szczególnie na powierzchnie denne pokryte kamieniami. Niedopuszczalne jest ingerowanie w strukturę i morfologię podłoża oraz usuwanie lub przemieszczanie materiału dennego. Należy również wykluczyć możliwość nawet tymczasowego składowania w korytach cieków materiałów budowlanych mogących stanowić zagrożenie dla tych siedlisk oraz składowania ziemi z wykopów.

Realizacja inwestycji spowoduje trwałe zajęcie terenu i związane z tym zmiany w użytkowaniu ziemi i ukształtowaniu powierzchni. Tymczasowe zajęcie terenu dotyczyć będzie etapu budowy i realizacji zaplecza budowy, miejsca magazynowania materiałów, baz sprzętowych. W KIP zawarto informacje, iż zaplecze budowy realizowane będzie w pasie drogowym, jedynie przy realizacji obiektów mostowych może wystąpić zapotrzebowanie na większe powierzchnie, wtedy jednak zaplecze będzie realizowane w minimalnej odległości 50 m od cieku/rowu, poza cennymi siedliskami i obszarami Natura 2000, na terenach już przekształconych. Ujemne oddziaływanie inwestycji na środowisko wiąże się przede wszystkim z wycinką drzew i krzewów oraz zniszczeniem niewielkich płatów roślinności niskiej w miejscach poszerzania pasa drogowego oraz budowy tymczasowych przepraw mostowych i najazdów na te obiekty. Będą to zniszczenia trwałe lub okresowe (mosty tymczasowe). Wycinka obejmie pojedyncze drzewa lub niewielkie kępy zadrzewień, zazwyczaj o niskiej strukturze wiekowej, nie obejmie żadnego drzewa objętego ochroną lub predysponowanego do ochrony. Nie zaburzy zatem funkcji przyrodniczej zadrzewień i nie będzie stanowiła zauważalnej straty w środowisku. W KIP wskazano, iż na odcinku modernizowanej drogi przebiegającym przez obszar Natura 2000 Ostoja Gorczańska PLH 120018, w którym siedliska leśne w wielu miejscach dochodzą do granic pasa drogowego, należy ograniczyć wycinkę do minimum lub w miarę możliwości technicznych całkowicie wykluczyć wycinkę z zakresu inwestycji. Prace tego typu na obszarach chronionych oraz w miejscach gdzie występują sprzyjające warunki siedliskowe dla gniazdowania ptaków (np. w zadrzewieniach stanowiących obudowę cieków) będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków.

Analizując wpływ planowanego przedsięwzięcia na chronione gatunki roślin wskazano, iż w zasięgu wpływu przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania gatunków, ujętych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 roku, poz. 1409), jak również wskazanych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

W otoczeniu drogi DW969 w granicach Popradzkiego PK stwierdzono występowanie zwierząt bezkręgowych - krasopani hera (*Eeuplagia quadripunctaria*), nadobnica alpejska (*Rosalia alpina*) oraz czerwonończyk nieparek (*Lycaena dispar*), wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 7 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2014 roku poz. 1348), jak również w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 roku w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (tekst jednolity w Dz. U. z 2014 roku poz. 1713), przy czym Krasopani hera (*Eeuplagia quadripunctaria*) oraz nadobnica alpejska (*Rosalia alpina*) uznano jako gatunki priorytetowe dla Wspólnoty. W zasięgu terenu zajętego pod planowane prace nie stwierdzono jednak obecności tych gatunków i nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na te gatunki. W drzewostanach przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono również chronionych saproksylobiontów, w tym pachnicy dębowej (*Osmoderma eremita*) oraz innych gatunków związanych ze starymi drzewami i próchnowiskami.

Obszary przyległe do cieków wodnych oraz wodnych zastoisk pojawiających się miejscami w otoczeniu inwestycji, stanowią potencjalne miejsce występowania lub migracji płazów, tereny otwarte i nasłonecznione stanowią potencjalne miejsce występowania gadów. Informacje zawarte w KIP wskazują jednak, że tereny rzeczywiście istotne dla występowania herpetofauny znajdują się całkowicie poza rejonem analizowanej inwestycji. W bezpośrednim zasięgu inwestycji nie stwierdzono bowiem obecności istotnych nagromadzeń płazów i gadów, w szczególności gatunków wymienionych w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej. Jedynie w rejonie rezerwatu „Kłodne nad Dunajcem” oraz drogi DW 969 stwierdzono istotne miejsca występowania padalca (*Anquias fragilis*) i salamandry (*Salamandra salamandra*). Miejsca te są jednak oddzielone od terenu inwestycji szerokim korytem Dunajca i umocnieniami brzegowymi, ponadto na lewym brzegu rzeki nie występują w tym rejonie siedliska tych gatunków. Na odcinkach dróg DW968 oraz DW969

przeznaczonych do modernizacji nie stwierdzono również masowej migracji płazów w poprzek pasów drogowych. Niezależnie od powyższego w ramach prac modernizacyjnych przewidziano wykonanie 20 (DW968) oraz 16 (DW969) przejść migracyjnych pod pasem drogowym dla płazów i drobnych zwierząt. Do tej funkcji zostaną dostosowane (przebudowane) wybrane przepusty na ciekach. Podobną funkcję będą również pełniły koryta większych cieków pod obiektami mostowymi. Budowa przepustów oraz modernizacja obiektów mostowych powinna przyczynić się do poprawy warunków migracyjnych dla herpetofauny.

Do cieków, które przecinają przedmiotowe odcinki dróg DW968 i DW969, mających znaczenie przyrodnicze ze względu na skład ichtiofauny zaliczyć należy rzeki i potoki: Dunajec, Rabę, Mszankę, Kamienicę, Ochotnicę, Jastrząbkę i Słomkę. Są to cieki górskie stanowiące ostoję ryb, głównie pstrągów. Występują w nich (głównie w Dunajcu) także populacje gatunków o wysokim reżimie ochronnym, w tym m.in. brzanki (*Barbus meridionalis petenyi*) wymienionej w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej oraz chronionej prawem krajowym (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 7 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt). Mniejsze potoki stanowią bardzo ważną bazę tarliskową i mateczniki dla młodocianych form kilku gatunków ryb odbywających tarło w zależności od gatunku – wiosną lub jesienią. W związku z powyższym wszystkie ewentualne prace w korytach rzek i potoków mogące ingerować w środowisko wodne, w szczególności związane z budową/przebudową obiektów mostowych i przepustów, będą prowadzone w takich terminach, aby zminimalizować lub całkowicie wyeliminować szkody wyrządzone ichtiofaunie - poza okresami tarła i inkubacji (okresami ochronnymi) ryb, które w tych ciekach występują. Prace będą również prowadzone przy stałym, swobodnym przepływie wód i ograniczonej do minimum możliwości spływu osadów pochodzących z prac budowlanych (np. wykopów) powodujących zmętnienie wód.

Na etapie realizacji inwestycji zagrożenia o charakterze bezpośrednim w odniesieniu do awifauny będą związane z utratą siedlisk na skutek zajęcia terenu pod inwestycję (wycinka drzew, krzewów i roślinności niskiej, ograniczenie bazy żerowiskowej) oraz zwiększoną antropopresją wykraczającą poza dotychczasowy zakres oddziaływania pasa drogowego DW968 i DW969. Należy się liczyć z możliwością płoszenia, niepokojenia i przepędzania ptaków mających siedliska w drzewach i krzewach przewidzianych do wycinki oraz w ich najbliższym sąsiedztwie. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe i okresowe. Po zakończeniu prac, na etapie użytkowania drogi, lokalne środowisko przyrodnicze powróci do równowagi przyrodniczej, tereny wokół pasów drogowych zostaną ponownie zasiedlone przez zespoły gatunków ptaków dotychczas w tych miejscach występujących. Niezależnie od powyższego wskazano działania minimalizujące polegające na ograniczeniu wycinki drzew i krzewów do niezbędnego minimum i ograniczeniu terminów prowadzenia tych prac (j.w.) oraz wprowadzeniu nasadzeń zastępczych drzew i krzewów. Nasadzenia wskazuje się w rejonie rond, w miejscach budowy mostów tymczasowych i najazdów na te obiekty oraz w miejscach, gdzie droga przebiega przez otwartą przestrzeń, mając na względzie ukształtowanie i dostępność terenu.

W pobliżu planowanego przedsięwzięcia (DW968), jednak prawdopodobnie poza zasięgiem jego bezpośredniego oddziaływania, stwierdzono pojedyncze miejsca bytowania dwóch gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej – derkacza (*Crex crex*) oraz jarząbka (*Tetrastes bonasia*). Gatunki te są związane z występowaniem określonych siedlisk - podmokłych łąk ze stagnującą wodą lub stanowiących obudowę cieków w przypadku derkacza oraz gęstych starodrzewów liściastych i mieszanych w przypadku jarząbka. Opisane siedliska w miejscu swojego występowania nie są w żadnym stopniu zagrożone realizacją inwestycji. Stanowią wystarczającą ostoję dla wymienionych gatunków ptaków, nawet w przypadku konieczności ich okresowego przemieszczenia się poza zasięg oddziaływania inwestycji na etapie jej realizacji.

Grupą zwierząt objętą wpływem istniejących dróg, a także prac modernizacyjnych, są również ssaki. W rejonie planowanych prac oraz oddziaływania inwestycji może stale występować lub przemieszczać się kilka gatunków, w tym chronionych prawem krajowym i unijnym, wskazanych

w Załączniku II i IV Dyrektywy Siedliskowej. Potencjalne zagrożenia dla tej grupy zwierząt są związane z niewielką utratą siedlisk - czasową lub trwałą na skutek zajęcia terenu pod inwestycję, wycinką zieleni, niewielkim ograniczeniem bazy żerowiskowej oraz zwiększoną antropopresją, związaną z etapem realizacji przedsięwzięcia. Jednak pospolite gatunki ssaków np.: sarny (*Capreolus capreolus*), dziki (*Sus strofa*), zające (*Lepus europaeus*) znajdują na terenach otaczających duże areale dogodnych dla siebie siedlisk i miejsc żerowania, do których mogą się przemieścić na czas realizacji przedsięwzięcia. Dla nietoperzy inwestycja również nie stanowi istotnego zagrożenia gdyż nie przewiduje się zniszczenia ich schronień oraz wycinki szpalerów drzew, które mogą mieć znaczenie dla przemieszczających się nietoperzy. Inne gatunki ssaków, w tym rzadkie drapieżniki, o wysokim reżimie ochronnym, np: wilk (*Canis lupus*), niedźwiedź (*Ursus arctos*), ryś (*Lynx lynx*) pojawiają się w rejonie modernizowanych dróg jedynie w związku z okresowymi migracjami i niewątpliwie będą miały możliwość ewentualnego obejścia realizowanych odcinków. Wskazuje się ponadto, iż niektóre wrażliwe dla migrujących zwierząt odcinki przedmiotowych dróg, w szczególności DW969, zostały całkowicie wyłączone z modernizacji. Wyłączenie takie dotyczy odcinka drogi DW969 pomiędzy Ostrowskiem i Harklową, który przecina niezwykle ważny szlak migracyjny prowadzący z Doliny Białki w kierunku Ostoi Gorczańskiej, a także odcinka tej drogi biegnącego wzdłuż północnej granicy otuliny PPN. W innych miejscach wrażliwych dla migrujących drapieżników np.: na odcinku DW968 przecinającym kompleksy leśne w obszarze Natura 2000 Ostoja Gorczańska PLH120018, zakres prac będzie ograniczony do niezbędnego minimum, tak aby prace te zostały wykonane w szybkim terminie. Również w niektórych miejscach istotnych dla migrujących zwierząt, położonych w obszarach Natura 2000, np. w korycie rzeki Raby w początkowym odcinku drogi DW968 (km 4+460) oraz w korycie rzeki Kamienicy (km 11+146), zrezygnowano z całkowitej przebudowy obiektów mostowych na rzecz krótkotrwałych prac remontowych istniejących obiektów.

Dane zawarte w KIP wskazują, że do gatunków bytujących w kilku miejscach w rejonie inwestycji należy zaliczyć bobry (*Castor fiber*). Nie stwierdzono jednak stałych konstrukcji ochronno - lęgowych tych zwierząt (żeremi) a jedynie ślady ich działalności wzdłuż koryt rzek i potoków. Należy podkreślić, iż są to zwierzęta wykazujące coraz lepsze zdolności adaptacyjne do zwiększonej antropopresji. W przypadku koniecznym wykazują również dużą zdolność i dynamikę do przemieszczania się. Realizacja inwestycji nie stanowi istotnego zagrożenia dla tego gatunku.

Poza etapem realizacji planowane przedsięwzięcie nie będzie generować negatywnego oddziaływania na ssaki, wykraczającego poza zakres oddziaływania już istniejących dróg. Wytyczne projektowe wskazują, że warunki bytowania i migracji dla tej grupy zwierząt jak również dla zwierząt drobnych, płazów i gadów powinny się nawet poprawić. Zakłada się m.in. zastosowanie nawierzchni dróg najlepszej pod względem ograniczenia emisji hałasu według aktualnego stanu wiedzy, co oznacza ograniczenie hałasu na poziomie około 5 dB lub większym. Ponadto, znacznemu polepszeniu ulegną warunki migracji pod przebudowywanymi mostami – zostaną przesunięte przyczółki i zwiększy się światło poziome pod tymi obiektami, a koryta cieków, które nie były dotychczas umocnione pozostaną w naturalnym przebiegu i naturalnej obudowie biologicznej. Wszelkie nowe prace o charakterze prac regulacyjnych, umocnienia koryta i skarp brzegowych będą prowadzone tylko w sytuacjach koniecznych po konsultacjach z nadzorem przyrodniczym oraz po wcześniejszym uzyskaniu wszelkich niezbędnych, odrębnych decyzji w tym zakresie lub wypełnieniu procedur zgłoszeniowych. Do funkcji przejść migracyjnych dla drobnych zwierząt, płazów i gadów zostaną również dostosowane liczne przepusty - poprzez ich odpowiedni kształt i konstrukcje oraz montaż trwałych i funkcjonalnych półek i urządzeń naprowadzających, zgodnie z powszechnie przyjętymi i sprawdzonymi rozwiązaniami. Dla ułatwienia migracji w poprzek pasów drogowych zostanie zoptymalizowana konstrukcja (głębokość i nachylenie) rowów odwadniających oraz ograniczona do minimalnych normatywów wielkość krawężników. Planuje się także wprowadzenie oznakowań pionowych ograniczających dopuszczalną prędkość pojazdów (minimum

do 50 km/h), w miejscach wskazanych jako szlaki migracji zwierząt. Nastąpi to jednak po uzyskaniu akceptacji Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

Analiza zasadności budowy niekolizyjnych (górných) przejść dla zwierząt na drogach DW968 i DW969 i konieczności grodzenia niektórych odcinków tych dróg pod kątem skanalizowania migracji zwierząt średnich i dużych, przy uwzględnieniu charakteru modernizowanych dróg, niskiego natężenia ruchu (szczególnie w porze nocnej) oraz wielkości stref swobodnej migracji w obszarach leśnych (np. w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja Gorczańska PLH120018), nie daje wyniku pozytywnego. Wprowadzenie grodzenia pasów drogowych w praktyce oznaczałoby wręcz istotne ograniczenie szlaków migracji. Istniejące na tych drogach skrzyżowania i zjazdy nie pozwalają na całkowite (100%) zabezpieczenie pasa drogowego przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię – ogrodzenia mogą więc stworzyć dodatkową często śmiertelną pułapkę dla migrujących zwierząt.

W przedłożonej dokumentacji KIP szczególny nacisk położono na konieczność prowadzenia na całym etapie prac przygotowawczych (w tym prac projektowych) i wszystkich prac budowlanych w terenie, szczegółowego nadzoru przyrodniczego, przy udziale różnych specjalistów. Osoby nadzoru przyrodniczego będą brały udział w uzgodnieniach wszelkich czynności, które mogą mieć negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze, a także czynności, których zadaniem jest poprawa stopnia i zakresu istniejącego oddziaływania przedmiotowych dróg. KIP wskazuje szereg uwarunkowań środowiskowych, które osoby nadzoru przyrodniczego powinny w swej pracy uwzględnić i zastosować, m in. przy prowadzeniu wycinki drzew i krzewów, nasadzeniach kompensacyjnych, budowie urządzeń migracyjnych, a także przy organizacji robót budowlanych, w tym w miejscach szczególnie wrażliwych (obszary chronione, miejsca występowania chronionych siedlisk, miejsca migracji zwierząt, koryta cieków, zadrzewienia zagrożone robotami budowlanymi itp.). Osoby nadzoru przyrodniczego będą również uczestniczyły we wdrożeniu odpowiedniego postępowania w przypadku konieczności zniszczenia siedliska gatunku chronionego (wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o uzyskanie stosownego zezwolenia) lub w przypadku konieczności zniszczenia lub zabicia gatunku chronionego (wniosek do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzyskanie stosownego zezwolenia).

Uwzględniając powyższe, w szczególności zakres projektowanych prac oraz fakt, że przedmiotowa inwestycja stanowi kontynuację obecnego zagospodarowania terenu, bez wprowadzania nowych, trwałych form jego użytkowania, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary podlegające ochronie prawnej oraz inne obszary przyrodniczo cenne, wykraczającego poza zakres oddziaływań dotychczasowych (powstanie innych zagrożeń lub pogłębienie zagrożeń już istniejących), pod warunkiem zastosowania rozwiązań chroniących środowisko przyrodnicze, przy ścisłym współudziale nadzoru przyrodniczego. Nie przewiduje się negatywnego wpływu na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, w tym realizacji działań mogących pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których te obszary zostały wyznaczone, a także mogących mieć wpływ ich spójność i integralność.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,

Obszar inwestycji znajduje się w obrębie strefy małopolskiej. Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie (NM.7016.49.2014MZ) z dnia 06.10.2014 roku w rejonie planowanych do modernizacji dróg DW968 i DW969 (tło zanieczyszczeń powietrza dla miejscowości Nowy Targ, Krościenko nad Dunajcem, Mszana Dolna, Zabrzeż i Stary Sącz) średnioroczne stężenia w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5}, dwutlenku azotu, benzenu oraz ołowiu w powietrzu nie przekraczają wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu oraz uzupełniona w rozporządzeniu Ministra

Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu.

Dla oceny oddziaływania dróg na zdrowie ludzi zasadnicze znaczenie ma emisja dwutlenku azotu. Zasięg oddziaływania tej substancji w stosunku do poziomów dopuszczalnych jest z reguły największy w porównaniu z pozostałymi substancjami. Zawarta w raporcie analiza w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza wskazuje, że w zakresie tego wskaźnika zasięg istotnego oddziaływania przedsięwzięcia „zamyka się” w pasie drogowym.

Należy zatem uznać, iż w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, w wyniku funkcjonowania przedmiotowej inwestycji.

g) obszary, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

Planowana inwestycja polega na modernizacji istniejących dróg, które od lat wpisują się krajobraz historyczny i kulturowy tego terenu.

Zgodnie z informacją Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie (pismo z dn.19 stycznia 2015, znak OZKr.5183.1649.2014), planowana inwestycja nie koliduje ze stanowiskami archeologicznymi wpisanymi do Rejestru Zabytków oraz znajdującymi się w ewidencji wojewódzkiej, co jednak w przypadku poszerzania pasa drogowego nie wyklucza natrafienia na stanowiska archeologiczne dotychczas nie zewidencjonowane. Biorąc pod uwagę fakt, iż analizowana droga razem z terenami otaczającymi zostały już wprowadzone w środowisko, istnieje małe prawdopodobieństwo odkrycia nowych zabytków i stanowisk archeologicznych w trakcie robót budowlanych. Jednak w przypadku odkrycia w trakcie prac budowlanych znalezisk archeologicznych należy niezwłocznie przerwać prowadzone prace oraz zawiadomić o znalezisku właściwe służby (Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków).

h) gęstość zaludnienia,

Drogi wojewódzkie DW 969 i DW 968, przewidziane do modernizacji w zakresie rozpatrywanego przedsięwzięcia, przebiegają w głównej mierze przez tereny wiejskie, w otoczeniu zabudowy zagrodowej. Budynki mieszkalne i zagrodowe pojawiają się w bliskim sąsiedztwie dróg, często w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego. Na terenie miasta Nowy Targ i miasta Mszana Dolna drogi przebiegają w otoczeniu zabudowy usługowej i mieszkaniowej. W centrum wsi i miast zabudowa ma przeważnie charakter zwarty, na pozostałych odcinkach występuje w formie rozproszonej. Pozostałe tereny niezabudowane, otaczające drogi stanowią w głównej mierze tereny łąkowe, nieużytkowane lub wykorzystywane przeważnie jako łąki kośne. Pozostałe tereny w pobliżu drogi stanowią tereny leśnych zadrzewień – w głównej mierze są to zadrzewienia przydrożne lub nadrzeczne, rzadko tereny leśnych zadrzewień. Tereny rolniczych upraw stanowią najmniejszy udział w zagospodarowaniu terenów przy drodze DW 969 i DW 968.

i) obszary przylegające do jezior,

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami przylegającymi do jezior. Na odcinku ok. 2-3 km wzdłuż trasy DW 969 (odc. 070 od ok. km 2+000 do ok. km 5+000) zlokalizowany jest Zbiornik Czorsztyński, który powstał przez zbudowanie w Niedzicy zapory wodnej na Dunajcu, pomiędzy Pieninami a Gorcami. Z uwagi na zakres planowanej modernizacji drogi, nie przewiduje się wpływu i ingerencji w obszar, na którym zlokalizowany jest zbiornik.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenie uzdrowiska i obszarze ochrony uzdrowiskowej.

3. Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

Planowane przedsięwzięcie może spowodować chwilowe pogorszenie stanu środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych robót. Uciążliwości i niekorzystne oddziaływanie występujące podczas budowy inwestycji będą miały charakter lokalny oraz przemijalny – występować będą w pobliżu terenu prowadzenia robót.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Ze względu na położenie, skalę przedsięwzięcia oraz szacowany zasięg oddziaływania na środowisko, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Przewidywany lokalny zasięg oddziaływania (ograniczający się do terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją) nie będzie miał wpływu na środowisko poza granicami kraju. Najbliższa granica Polski ze Słowacją oddalona jest o około 3 km na południe od terenu przedsięwzięcia (DW969 w gminie Krościenko nad Dunajcem).

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej,

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu przedmiotowych dróg DW968 i DW969 poprzez wyeliminowanie zagrożeń płynących ze złego stanu nawierzchni i braku chodników. Położenie nowej nawierzchni (cicha nawierzchnia redukująca hałas o 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej) wpłynie na polepszenie klimatu akustycznego, w porównaniu ze stanem obecnym. Jeżeli chodzi o inne komponenty środowiska, w związku z eksploatacją przedsięwzięcia nie stwierdzono zwiększenia oddziaływań, już występujących w tym rejonie.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania, czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania,

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią z całym prawdopodobieństwem oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych, które będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu budowy. Po zakończeniu prac budowlanych zakończy się okres jego zwiększonego oddziaływania i ewentualne uciążliwości spowodowane ruchem pojazdów i maszyn wykorzystywanych do prowadzenia prac. W trakcie eksploatacji planowanej inwestycji generowane uciążliwości będą podobne jak obecnie występują na tym obszarze, a w zakresie emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza zauważalna będzie poprawa.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi obligatoryjny obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dokonana analiza materiałów przedłożonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, iż znaczna większość uwarunkowań określonych w art. 63 ust 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 nie wystąpi w stosunku do przedmiotowej

inwestycji, a pozostałe będą miały znikomy wpływ. W związku z powyższym uznano, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie w znaczący sposób oddziaływać na środowisko, wobec czego nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, uwzględniając ostateczną opinię sanitarną Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie (pismo z dnia 06.05.2016 r. znak: NS.9022.10.76.2016), postanowieniem znak: OO.4210.2.2015.ASu z dnia 25.05.2016 r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Na postanowienie to nie służyło stronom zażalenie, można je zaskarżyć jedynie w odwołaniu od niniejszej decyzji. Obwieszczenie o przedmiotowym postanowieniu zamieszczone było prawidłowo na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Gminy Nowy Targ, Urzędu Miasta Nowy Targ, Urzędu Gminy w Krościenku nad Dunajcem, Urzędu Gminy Czorsztyn z/s w Maniowach, Urzędu Gminy Ochotnica Dolna, Urzędu Gminy Łącko, Urzędu Miejskiego w Starym Sączu, Urzędu Gminy Lubień, Urzędu Gminy Mszana Dolna, Urzędu Gminy Kamienica oraz Urzędu Gminy Podegrodzie. Informacja o wydanym postanowieniu zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Z uwagi na brak określenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zachodziła konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, stosownie do zapisów art. 79 ust. 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.

Pismem znak: OO.4210.2.2015.ASu z dnia 31.05.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów. Żadna ze stron nie wypowiedziała się i nie złożyła uwag w sprawie przedmiotowej inwestycji. Zawiadomienie zamieszczone było prawidłowo na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Gminy Nowy Targ, Urzędu Miasta Nowy Targ, Urzędu Gminy w Krościenku nad Dunajcem, Urzędu Gminy Czorsztyn z/s w Maniowach, Urzędu Gminy Ochotnica Dolna, Urzędu Gminy Łącko, Urzędu Miejskiego w Starym Sączu, Urzędu Gminy Lubień, Urzędu Gminy Mszana Dolna, Urzędu Gminy Kamienica oraz Urzędu Gminy Podegrodzie. Informacja o zawiadomieniu zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Pismem z dnia 11.09.2015 r. znak: OO26/0108/tw/2015 Pełnomocnik Inwestora, na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Pełnomocnik uzasadnił swoją prośbę ważnym interesem społecznym i gospodarczym. W chwili obecnej drogi objęte wnioskiem są w złym stanie technicznym i nie posiadają wymaganych parametrów technicznych, co może powodować zagrożenie w ruchu drogowym. Inwestycja w sposób znaczący poprawi stan istniejący i zapewni właściwie parametry przedmiotowych dróg, przy równoczesnej poprawie warunków w zakresie ochrony środowiska oraz zdrowia i życia ludzi. Inwestycja wpłynie na znaczne zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oraz minimalizację oddziaływań na środowisko. Poprawa płynności ruchu spowoduje skrócenie czasów podróży, a tym samym przyczyni się do zmniejszenia emisji do powietrza, wykonanie nawierzchni o wysokich parametrach jakościowych poprawi klimat akustyczny w sąsiedztwie dróg, a wykonanie chodników spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa pieszych. Te przesłanki w pełni uzasadniają istnienie szczególnego

interesu społecznego oraz wyjątkowo ważnego interesu strony tj. Inwestora, którym jest utrzymanie drogi we właściwym stanie i zapobieganie powstawania zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi. Biorąc powyższe argumenty pod uwagę, a także uznając, iż spełnione są przesłanki art. 108 Kodeksu postępowania administracyjnego, a przedsięwzięcie faktycznie jest niezwykle ważne ze względu na interes społeczny oraz gospodarczy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przychylił się do wniosku Pełnomocnika i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Analiza przedłożonego wniosku oraz informacji o planowanym przedsięwzięciu wskazuje, że zamierzone przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (00-922 Warszawa, ul. Wawelska 52/54) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki

Otrzymują:

1. Pełnomocnik – Pan Łukasz Musioł – AUTOSTRADA II Sp. z o.o. ul. 73 Pułku Piechoty 1, 40-467 Katowice.
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.ASu. a/a.

Wobec nie zaskarżenia niniejszej decyzji
(postanowienia) w czasie i w trybie
ustawowo przewidywanym stała(o) się
ona(o) ostateczna(e) z dniem... 17 SIE. 2016
i podlega wykonaniu.
Kraków, dnia... 13 WRZ. 2016

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie
mgr inż. Bogdan Połomski
NACZELNIK WYDZIAŁU OCEN
ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmować swym zakresem modernizację istniejących dróg wojewódzkich DW968 na odcinku Lubień – Zabrzeż i DW969 na odcinku Nowy Targ – Stary Sącz, w województwie małopolskim, w powiecie nowotarskim, limanowskim, nowosądeckim i myślenickim. Zakres prac na poszczególnych odcinkach DW obejmuje:

DW968 Lubień – Zabrzeż:

1. Budowa / przebudowa / rozbudowa istniejących jezdni asfaltowych polegająca na wymianie istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz w miejscach poszerzeń dobudowie nowych konstrukcji (nawierzchnia asfaltowa wykonana będzie jako nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o 5 dB) – w szczególności w poniższych szacunkowych zakresach:
 - Odcinek 010 od km 0+408 do km 3+180, czyli około 2,772 km – „przerwa”;
od km 3+290 do km 4+565, czyli około 1,275 km – dalej łączy się z odcinkiem 020;
 - Odcinek 020 od km 0+000 do km 0+480, czyli około 0,480 km – „przerwa”;
od km 0+600 do km 3+530, czyli około 2,93 km – „przerwa”;
 - Odcinek 030 od km 0+000 do km 0+450, czyli około 0,45 km – „przerwa”;
od km 0+660 do km 0+800, czyli około 0,14 km – dalej łączy się z odcinkiem 040;
 - Odcinek 040 od km 0+000 do km 1+214, czyli około 1,214 km – dalej łączy się z odcinkiem 050;
 - Odcinek 050 od km 0+000 do km 2+865, czyli około 2,865 km – dalej łączy się z odcinkiem 060;
 - Odcinek 060 od km 0+000 do km 24+476, czyli około 24,476 km – dalej łączy się z odcinkiem 070;
 - Odcinek 070 od km 0+000 do km 0+360, czyli około 0,36 km – „przerwa”;
od km 1+500 do km 2+060, czyli około 0,56 km – „przerwa”;
od km 2+250 do km 3+480, czyli około 1,23 km – „przerwa”;
od km 3+700 do km 4+950, czyli około 1,25 km – „przerwa”;
od km 5+070 do km 5+935, czyli około 0,865 km – koniec DW968 (włączenie do DW969).
2. Budowa / przebudowa / rozbudowa obiektów mostowych (pozostawiając światło istniejące gdy jest wystarczające pod względem hydrologicznym i ekologicznym, bądź poszerzając światło poziome, z zachowaniem niwelety drogi):
 - MD-01 – odcinek 010 – km 4+460 (most nad rzeką Raba) – remont istniejącego obiektu (ingerencja jedynie w nawierzchnię obiektu, bez ingerencji w otoczenie obiektu).
 - MD-02 – odcinek 020 – km 2+343 (most nad rzeką Mszanka) – ze względu na przebudowę skrzyżowania DW968 z ul. Spadochroniarzy konieczne jest poszerzenie obiektu (jedna strona obiektu) – rozbiórka jednego przęsła obiektu i budowa w jego miejscu nowego przęsła – przedsięwzięcie nie obejmuje całego

- obiekty. Światło poziome: około 19 – 25 – 19 m. Przebudowa obiektu nie będzie wymagać budowy mostu tymczasowego (przebudowa prowadzona będzie z wykorzystaniem objazdów i/lub z wykorzystaniem wahadła ruchu).
- MD-03 – odcinek 040 – km 0+088 (most nad rzeką Porębianka) – remont istniejącego obiektu (ingerencja jedynie w nawierzchnię obiektu, bez ingerencji w otoczenie obiektu). Światło poziome: około 20,45 – 20,6 m.
- MD-04 – odcinek 040 – km 0+506 (most nad rowem) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu – wykonane będą nowe podpory poza korytem rowu, konieczne będzie umocnienie rowu w rejonie obiektu. Światło poziome: około 5,4 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd (ze wskazaniem objazdu, a w sytuacji konieczności wykonania mostu tymczasowego, wskazana jest jego realizacja od strony północnej). Ewentualny most tymczasowy będzie zrealizowany z wykorzystaniem stalowych rur o średnicy około 1200.
- MD-05 (K-05) – odcinek 040 – km 0+507 (kładka dla pieszych nad rowem) – modernizacja razem z obiektem MD-04 – nowy obiekt mostowy MD-04 będzie miał chodnik w związku z powyższym kładka ulegnie likwidacji.
- MD-06 – odcinek 060 – km 1+860 (most nad rzeką Mszanką) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 29 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd (przy czym objazd jest raczej wykluczony ze względu na brak dróg alternatywnych). Most tymczasowy o rozpiętości około 30 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-07 – odcinek 060 – km 2+186 (most nad rzeką Wierzbanicą) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 13,5 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd. Ewentualny most tymczasowy o rozpiętości około 20 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-08 – odcinek 060 – km 2+290 (most nad rzeką Mszanka) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 29 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd. Ewentualny most tymczasowy o rozpiętości około 20 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-09 – odcinek 060 – km 3+640 (most nad potokiem Rychłowiec) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 7,05 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd. Ewentualny most tymczasowy o rozpiętości około 20 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.

- MD-10 – odcinek 060 – km 4+285 (most nad rzeką Mszanką) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieką, konieczne będzie umocnienie cieką. Światło poziome: około 19 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd. Most tymczasowy o rozpiętości około 30 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-11 – odcinek 060 – km 5+395 (most nad rzeką Mszanką) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieką, konieczne będzie umocnienie cieką. Światło poziome: około 19 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd (choć objazd jest właściwie nie do wykonania ze względu na brak alternatywnej sieci drgowej). Ewentualny most tymczasowy o rozpiętości około 30 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-12 – odcinek 060 – km 6+068 (most nad potokiem Rosocha) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieką, konieczne będzie umocnienie cieką. Światło poziome: około 10 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy – brak możliwości zorganizowania objazdu. Most tymczasowy o rozpiętości około 15 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-13 – odcinek 060 – km 6+508 (most nad rzeką Mszanką) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieką, konieczne będzie umocnienie cieką. Światło poziome: około 14 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd. Most tymczasowy o rozpiętości około 15 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-14 – odcinek 060 – km 7+378 (most nad potokiem Jasieniec, zwany inaczej potok Dudów, czy Jasieńka) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieką, konieczne będzie umocnienie cieką. Światło poziome: około 8 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd. Most tymczasowy o rozpiętości około 15 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-15 – odcinek 060 – km 11+146 (most nad rzeką Kamienicą) – remont istniejącego obiektu (ingerencja jedynie w nawierzchnię obiektu, bez ingerencji w otoczenie obiektu).
- MD-16 – odcinek 060 – km 17+639 (most nad rzeką Kamienicą) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieką, konieczne będzie umocnienie cieką (odtworzenie istniejącego). Światło poziome: około 28 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy (brak możliwości zorganizowania objazdu). Obiekt tymczasowy od strony zabudowań, w odległości około 7-10 m od istniejącego obiektu, gdzie Kamienica ma strome i umocnione brzegi.

- MD-17 – odcinek 060 – km 19+021 (most nad rzeką Kamienicą) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem ciek, konieczne będzie umocnienie ciek. Światło poziome: około 27 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd. Most tymczasowy o rozpiętości około 30 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-18 – odcinek 060 – km 19+913 (most nad potokiem Głębiniec) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem ciek, konieczne będzie umocnienie ciek. Światło poziome: około 16,5 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy (dla objazdu nie ma alternatywnych dróg) o rozpiętości około 30 m wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-19 – odcinek 060 – km 22+577 (most nad potokiem Zasadny) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem ciek, konieczne będzie umocnienie ciek. Światło poziome: około 16,2 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 30 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-20 – odcinek 070 – km 3+117 (most nad rzeką Kamienicą) – remont istniejącego obiektu (ingerencja jedynie w nawierzchnię obiektu, bez ingerencji w otoczenie obiektu).
- MD-21 – odcinek 070 – km 3+459 (most nad rowem, dopływem Kamienicy) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem rowu, konieczne będzie umocnienie rowu. Światło poziome: około 7 m (ze wskazaniem zwiększenia w miarę możliwości technicznych do 10 m). Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd (choć objazd może być niemożliwy ze względu na brak dróg alternatywnych). Obiekt tymczasowy będzie wykonany w postaci mostu tymczasowego, albo z wykorzystaniem przepustu z rur stalowych.
3. Przebudowa / budowa / rozbudowa przepustów drogowych (w miejscach wskazanych z uwzględnieniem możliwości migracji zwierząt). Ze względu na stan techniczny przepustów oraz zwiększenie korpusu drogowego, uwzględniając obliczenia hydrologiczne i analizy ekologiczne – przewiduje się przebudowę przepustów (rury prefabrykowane z tworzyw sztucznych o wlotach i wylotach „ściętych”, dostosowanych do pochyłości skarp lub rury żelbetowe zakończone ściankami czołowymi żelbetowymi). Część przepustów dostosowana zostanie do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt:
- odcinek 010 km 1,0810 (P2) – światło 1500 mm
 - odcinek 010 km 1,6735 (P5) – światło 1500 mm
 - odcinek 010 km 1,8250 (P6) – światło 1500 mm
 - odcinek 010 km 2,4885 (P7) – światło 1500 mm
 - odcinek 010 km 3,4707 (P10) – światło 1500 mm
 - odcinek 020 km 0,2760 (P12) – światło 1200 mm
 - odcinek 020 km 1,3920 (P18) – światło 1800 mm
 - odcinek 050 km 0,6122 (P28) – światło 1500 mm
 - odcinek 050 km 1,4645 (P31) – światło 1000 mm
 - odcinek 050 km 1,7693 (P32) – światło 1200 mm

- odcinek 060 km 1,7875 (P40) – światło 1800 mm
 - odcinek 060 km 3,0300 (P41) – światło 1800 mm
 - odcinek 060 km 7,9220 (P49) – światło 3000 x 3000 mm
 - odcinek 060 km 8,4360 (P51) – światło 800 mm
 - odcinek 060 km 9,1520 (P53) – światło 1200 mm
 - odcinek 060 km 9,8320 (P55) – światło 1000 mm
 - odcinek 060 km 12,3545 (P61) – światło 1500 mm
 - odcinek 060 km 13,6885 (P65) – światło 1200 mm
 - odcinek 060 km 17,9740 (P69) – światło 1500 mm
 - odcinek 060 km 21,6460 (P76) – światło 1200 mm
4. Budowa / przebudowa / rozbudowa odwodnienia drogowego w postaci kanalizacji deszczowej bądź rowów otwartych (wraz z zastosowaniem urządzeń oczyszczających przed wylotami do odbiorników, czyli osadników o minimalnym 60% stopniu oczyszczenia oraz wykonując umocnienia dna i/lub skarp w miejscach koniecznych dla zapewnienia trwałości konstrukcji).
 5. Budowa / przebudowa / rozbudowa chodników, ciągów pieszych i rowerowych polegająca na poszerzeniu istniejących chodników do szerokości 2,0 m oraz budowie nowych ciągów pieszych o szerokości min. 1,5 m.
 6. Odtworzenie poboczy o szerokości od 0,75 do 1,25 m, a w przypadku gdy w poboczu zlokalizowana będzie bariera energochłonna pobocze będzie poszerzone do szerokości 2,0 m.
 7. Rozbudowa/przebudowa skrzyżowań z istniejącymi drogami – rodzaje skrzyżowania dostosowano do natężenia ruchu.
 8. Budowa / przebudowa / rozbudowa zjazdów publicznych i indywidualnych.
 9. Budowa zatok autobusowych o szerokości peronu 3,0 m (około 65 szt.).
 10. Budowa azyli dla pieszych o szerokości min. 2,0 m (około 61 szt.).
 11. Budowa / przebudowa / rozbudowa murów oporowych (tylko w miejscach bezwzględnie koniecznych) – w szacowanej lokalizacji:
 - odcinek 050 km 1+755 – 1+813, czyli na długości 58 m (L- lewa strona);
 - odcinek 060 km 3+970 – 4+045, czyli na długości 75 m (L);
 - odcinek 060 km 4+175 – 4+210, czyli na długości 35 m (L);
 - odcinek 060 km 4+820 – 4+900, czyli na długości 80 m (L);
 - odcinek 060 km 6+640 – 6+700, czyli na długości 60 m (P – prawa strona);
 - odcinek 060 km 10+360 – 10+550, czyli na długości 190 m (P);
 - odcinek 060 km 10+640 – 11+000, czyli na długości 360 m (P);
 - odcinek 060 km 10+800 – 10+900, czyli na długości 100 m (L);
 - odcinek 060 km 11+330 – 11+430, czyli na długości 100 m (L);
 - odcinek 060 km 11+550 – 11+650, czyli na długości 100 m (L);
 - odcinek 060 km 11+710 – 11+850, czyli na długości 140 m (L);
 - odcinek 060 km 12+930 – 13+070, czyli na długości 140 m (L);
 - odcinek 060 km 13+190 – 13+920, czyli na długości 730 m (L);
 - odcinek 060 km 14+230 – 14+340, czyli na długości 110 m (L);
 - odcinek 060 km 15+130 – 15+280, czyli na długości 150 m (L);
 - odcinek 060 km 15+990 – 16+360, czyli na długości 370 m (L);
 - odcinek 060 km 17+980 – 18+260, czyli na długości 280 m (P);
 - odcinek 060 km 19+900 – 19+980, czyli na długości 80 m (P);
 - odcinek 060 km 19+425 – 19+470, czyli na długości 45 m (L);
 - odcinek 060 km 19+930 – 19+980, czyli na długości 50 m (L);
 - odcinek 060 km 22+980 – 23+045, czyli na długości 65 m (L);
 - odcinek 060 km 23+480 – 23+590, czyli na długości 110 m (L).

12. Budowa / przebudowa / rozbudowa sieci: elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, wodociagowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej.
13. Wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją (w zakresie minimalnym, niezbędnym, ale z zachowaniem wszystkich okazów uznanych za pomnik przyrody i wszystkich okazów cennych).
14. Nasadzenia zieleni w miejscach możliwych.
15. Wyburzenie istniejącego garażu blaszanego na odcinku 060 w km 9+020 w miejscowości Radykacz.

DW969 Nowy Targ – Stary Sącz

1. Budowa / przebudowa / rozbudowa istniejących jezdni asfaltowych polegająca na wymianie istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz w miejscach poszerzeń dobudowie nowych konstrukcji (nawierzchnia asfaltowa wykonana będzie jako nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o 5 dB) – w szczególności w poniższych szacunkowych zakresach:

Odcinek 010 od km 0+010 do km 1+370, czyli około 1,36 km – dalej łączy się z odcinkiem 020;

Odcinek 020 od km 0+000 do km 0+550, czyli około 0,55 km – „przerwa”;
od km 0+870 do km 2+405, czyli około 1,535 km – dalej łączy się z odcinkiem 030;

Odcinek 030 od km 0+000 do km 0+060, czyli około 0,06 km – „przerwa”;

Odcinek 040 od km 0+010 do km 1+304,30, czyli około 1,2943 km – „przerwa” (wynikająca z braku prac na dalszym odcinku DW969);

Odcinek 050 od km 2+720 do km 4+001,10, czyli około 1,2811 km – dalej łączy się z odcinkiem 060;

Odcinek 060 od km 0+000 do km 0+729,70, czyli około 0,7297 km – „przerwa” (wynikająca z rozbudowy skrzyżowania z drogą powiatową nr 1639K odrębnym postępowaniem, a zarazem koniec odcinka 060);

Odcinek 070 od km 0+000 do km 8+100, czyli około 8,1 km – „przerwa” (wynikająca z końca rozbudowy odcinka 070);

Odcinek 080 od km 2+900 do km 6+942, czyli około 4,042 km – dalej łączy się z odcinkiem 090;

Odcinek 090 od km 0+000 do km 1+100, czyli około 1,1 km – „przerwa” (wynikająca z braku prac modernizacyjnych na odcinku);

od km 3+210 do km 3+900, czyli około 0,69 km – „przerwa”;

od km 4+560 do km 4+830, czyli około 0,27 km – „przerwa”;

Odcinek 100 od km 0+300 do km 4+480, czyli około 4,18 km – „przerwa”;

od km 4+690 do km 4+831,28, czyli około 0,14128 km – dalej łączy się z odcinkiem 110;

Odcinek 110 od km 0+000 do km 1+271, czyli około 1,271 km – „przerwa”;

około 100 m w km około 1+750 („samodzielny” odcinek);

od km 2+600 do km 2+871, czyli około 0,271 km – dalej łączy się z odcinkiem 120;

Odcinek 120 od km 0+000 do km 1+000, czyli około 1,0 km – „przerwa”;

od km 6+590 do km 6+630, czyli około 0,04 km – dalej łączy się z odcinkiem 130;

Odcinek 130 od km 0+000 do km 1+880, czyli około 1,88 km – „przerwa”;

od km 1+940 do km 2+240, czyli około 0,3 km – „przerwa”;

od km 2+720 do km około 4+970, czyli około 2,25 km – koniec modernizacji DW969.

2. Budowa / przebudowa / rozbudowa obiektów mostowych (pozostawiając światło istniejące gdy jest wystarczające pod względem hydrologicznym i ekologicznym, bądź poszerzając światło poziome, z zachowaniem niwelety drogi):

MD-01 – odcinek 010 – km 0+436 (most nad potokiem Czerwonka) – pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to nowy obiekt) – co najwyżej może być ingerencja w nawierzchnię obiektu.

MD-02 – odcinek 040 – km 0+831 (most nad potokiem Leśnica) – pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to nowy obiekt) – co najwyżej może być ingerencja w nawierzchnię obiektu.

MD-02a (MD-25) – odcinek 060 – km 0+709 (most nad rowem – starorzeczem) – remont istniejącego obiektu (ingerencja jedynie w nawierzchnię obiektu, bez ingerencji w otoczenie obiektu).

MD-03 – odcinek 070 – km 1+962 (most nad rzeką Dunajec) – remont istniejącego obiektu (ingerencja jedynie w nawierzchnię obiektu, bez ingerencji w otoczenie obiektu).

MD-04 – odcinek 070 – km 4+591 (most nad potokiem Piekiełko) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 17 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 25 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.

MD-05 – odcinek 070 – km 5+933 (most nad potokiem Limierzysko) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku, przy cieku będzie droga gruntowa pozwalająca zarazem na migrację zwierząt. Światło poziome: około 16,2 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 25 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.

MD-06 – odcinek 070 – km 7+288 (most nad potok Mizerzanka) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 14,2 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 30 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.

MD-07 – odcinek 070 – km 8+586 (most nad potok Kluszkowianka) – pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to nowy obiekt).

MD-08 – odcinek 080 – km 3+207 (most nad potokiem Lubań) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem potoku, konieczne będzie umocnienie potoku. Światło poziome: około 9,2 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 25 m. w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.

- MD-09 – odcinek 080 – km 4+638 (most nad potokiem Piekiełko) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem potoku, konieczne będzie umocnienie potoku. Światło poziome: około 10,2 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 20 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-10 – odcinek 080 – km 6+066 (most nad potokiem Krośnica) – pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to obiekt po remoncie) – co najwyżej może być wprowadzona nowa nawierzchnia.
- MD-11 – odcinek 090 – km 0+150 (most nad potokiem Krośnica) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku. Światło poziome: około 14 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 20 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-12 – odcinek 090 – km 10+557 (most nad potokiem Ochotnica) – pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych – co najwyżej może być ingerencja w nawierzchnię obiektu.
- MD-13 – odcinek 100 – km 4+419 (most nad rzeką Kamienicą) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku. Światło poziome: około 36,8 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 30 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-14 – odcinek 110 – km 1+741 (most nad potokiem Borki) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 9,5 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 20 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-15 – odcinek 110 – km 2+751 (most nad potokiem Czarna Woda) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 19,2 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy lub objazd (ze względu na zabudowania wskazywane jest zorganizowanie objazdu). Ewentualny most tymczasowy o rozpiętości około 15 m będzie wykonany w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-16 (K-16) – odcinek 120 – km 0+618 – kładka dla pieszych nad potokiem Lichnia modernizacja razem z obiektem MD-15.
- MD-17 – odcinek 120 – km 0+619 (most nad potokiem Lichnia) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 7,5 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 20 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.

- MD-18 (K-18) – odcinek 120 – km 1+618 – kładka dla pieszych nad potokiem Śliwowiec modernizacja razem z obiektem MD-17.
- MD-19 – odcinek 120 – km 2+090 (most nad potokiem Leszcz) – rozbiórka istniejącego obiektu i budowa w jego miejscu nowego obiektu jednoprzęsłowego – wykonane będą nowe podpory poza korytem cieku, konieczne będzie umocnienie cieku. Światło poziome: około 8,0 m. Na czas budowy wykonany będzie most tymczasowy o rozpiętości około 15 m w technologii inwentaryzowanych przęseł mostów składanych albo w z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych.
- MD-20 – odcinek 130 – km 5+154 (most nad potokiem Jastrzębik) pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to nowy obiekt)
- MD-21 – odcinek 151 – km 0+274 (most nad potokiem Słomka) pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to nowy obiekt).
- MD-22 – odcinek 151 – km 4+792 (most nad potokiem Gostwicznka) pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to nowy obiekt).
- MD-23 – odcinek 160 – km 0+523 (most nad rzeką Dunajec) pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to nowy obiekt).
- MD-24 – odcinek 160 – km 2+138 – 2+224 – 2+246 (obiekt nad drogą, torami PKP, drogą) pozostawiony zostanie stan istniejący – nie przewiduje się prac modernizacyjnych (jest to nowy obiekt).
3. Przebudowa / budowa / rozbudowa przepustów drogowych (w miejscach wskazanych z uwzględnieniem możliwości migracji zwierząt). Ze względu na stan techniczny przepustów, ze względu na zwiększenie korpusu drogowego, uwzględniając obliczenia hydrologiczne i analizy ekologiczne – przewiduje się przebudowę przepustów (rury prefabrykowane z tworzyw sztucznych o wlotach i wylotach „ściętych”, dostosowanych do pochyłości skarp lub rury żelbetowe zakończone ściankami czołowymi żelbetowymi). Część przepustów dostosowana zostanie do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt:
- odcinek 060 km 0,1392 (P8) – światło 2000 mm
 - odcinek 070 km 3,1200 (P12) – światło 1800 mm
 - odcinek 070 km 3,5450 (P13) – światło 800 mm
 - odcinek 070 km 4,0450 (P15) – światło 1500 mm
 - odcinek 070 km 6,8950 (P18) – światło 1800 mm
 - odcinek 070 km 11,2184 (P23) – światło 1500 mm
 - odcinek 090 km 5,3520 (P53) – światło 1500 mm
 - odcinek 100 km 0,6021 (P80) – światło 800 mm
 - odcinek 100 km 3,8930 (P91) – światło 800 mm
 - odcinek 110 km 0,4000 (P94) – światło 1200 mm
 - odcinek 110 km 0,6810 (P95) – światło 1000 mm
 - odcinek 130 km 0,8610 (P108) – światło 1800 mm
 - odcinek 130 km 3,7810 (P111) – światło 3000 x 2200 mm
 - odcinek 130 km 3,8786 (P112) – światło 800 mm
 - odcinek 130 km 4,1040 (P113) – światło 800 mm
 - odcinek 130 km 4,7293 (P115) – światło 1200 mm
4. Budowa / przebudowa / rozbudowa odwodnienia drogowego w postaci kanalizacji deszczowej bądź rowów otwartych (wraz z zastosowaniem urządzeń oczyszczających przed wylotami do odbiorników, czyli osadników o minimalnym 60% stopniu

- oczyszczenia oraz wykonując umocnienia dna i/lub skarp w miejscach koniecznych dla zapewnienia trwałości konstrukcji).
5. Budowa / przebudowa / rozbudowa chodników, ciągów pieszych i rowerowych polegająca na poszerzeniu istniejących chodników oraz budowie nowych ciągów pieszych o szerokości od 1,5 do 2,0 m.
 6. Odtworzenie poboczy o szerokości od 0,75 do 1,25 m, a w przypadku gdy w poboczu zlokalizowana będzie bariera energochłonna pobocze będzie poszerzone do szerokości 2,0 m.
 7. Rozbudowa/przebudowa skrzyżowań z istniejącymi drogami – rodzaje skrzyżowania dostosowano do natężenia ruchu.
 8. Budowa / przebudowa / rozbudowa zjazdów publicznych i indywidualnych.
 9. Budowa zatok autobusowych o szerokości peronu 3,0 m (około 54 szt.).
 10. Budowa azyli dla pieszych o szerokości min. 2,0 m (około 49 szt.).
 11. Budowa / przebudowa / rozbudowa murów oporowych (tylko w miejscach bezwzględnie koniecznych) – w szacowanej lokalizacji:
 - odcinek 080 km 3+825 – 3+920, czyli na długości 95 m (P) – budowa nowego muru;
 - odcinek 090 km 4+795 – 4+858, czyli na długości 63 m (P) – remont muru;
 - odcinek 100 km 2+200 – 2+550, czyli na długości 350 m (P) – istniejący mur;
 - odcinek 110 km 1+710 – 1+735, czyli na długości 25 m (P) – budowa nowego muru;
 - odcinek 130 km 1+890 – 1+990, czyli na długości 100 m (P) – budowa nowego muru;
 - odcinek 130 km 3+900 – 3+965, czyli na długości 65 m (P) – budowa nowego muru.
 13. Budowa / przebudowa / rozbudowa sieci: elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, gazowych do 150 mm, wodociągowych, sanitarnych, ogólnospławnych.
 14. Wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją (w zakresie minimalnym, niezbędnym, ale z zachowaniem wszystkich okazów uznanych za pomnik przyrody i wszystkich okazów cennych).
 15. Nasadzenia zieleni w miejscach możliwych.

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki