



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4210.29.2017.ASu

Kraków, dnia 2018-02-28

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 104, art. 107 § 1 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2017 r. poz. 1257 tj.– dalej Kpa), a także na podstawie art. 87 w powiązaniu z art. 63, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b), 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 (Dz. U. 2017 r. poz. 1405 ze tj.) – dalej ustawa ooś, a także na podstawie § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71 j. t.),

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

wniosku Zarządu Województwa Małopolskiego, reprezentowanego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, w imieniu którego występuje pełnomocnik – Pani Joanna Karda (przedstawiciel firmy Weronia Sp. z o.o., ul. Targiela 105, 43-100 Tychy) z dnia 26.10.2017 r., uzupełnionego przy piśmie z dnia 23.11.2017 r. (data wpływu 27.11.2017 r.), w sprawie **zmiany decyzji** o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 11.07.2016 r., znak: OO.4210.2.2015.ASu 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 opracowanie programu funkcjonalno- użytkowego**”,

o r z e k a m c o n a s t ę p u j e :

- I. Zmieniam decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 11.07.2016 r., znak: OO.4210.2.2015.ASu 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 opracowanie programu funkcjonalno- użytkowego”, w ten sposób, że dodaję nowy zakres prac budowlanych na drodze wojewódzkiej DW969 na odcinkach referencyjnych 070, 090 oraz 100:**
- 1. odcinek referencyjny 070 od km około 1+725 do km około 2+491,**
 - 2. odcinek referencyjny 090 km około 10+500 do końca tego odcinka referencyjnego w km około 10+622,**
 - 3. odcinek referencyjny 100 od jego początku do km około 0+175,**

który nie był objęty wnioskiem o wydanie ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

II. Pozostałe zapisy ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 11.07.2016 r., znak: OO.4210.2.2015.ASu pozostają bez zmian.

III. Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanej zmiany zakresu 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 opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego”.

IV. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie projektowania, realizacji i eksploatacji, dotyczące nowego zakresu inwestycji objętego niniejszą decyzją:

1. Modernizowaną nawierzchnię zastosować jako nawierzchnię ograniczającą emisję hałasu o około 5 dB (z możliwością wykonania innej nawierzchni na obiektach mostowych).
2. Prace budowlane należy prowadzić jedynie w porze dziennej tj. w godzinach 6.00 – 22.00, a najbardziej uciążliwe pod względem akustycznym roboty drogowe prowadzone w bliskiej odległości od zabudowy mieszkaniowej (przy MD-12) należy realizować w godzinach 8.00 – 18.00 – czyli poza godzinami porannymi oraz popołudniowego i wieczornego odpoczynku.
3. Wody opadowo - roztopowe ze szczelnej nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 969, należy odprowadzać do przydrożnych rowów trawiastych lub za pomocą kanalizacji deszczowej wyposażonej w studzienki kanalizacyjne z kosztami osadczymi, a przed wylotami w urządzenia oczyszczające (osadniki).
4. Prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, do którego zadań należy podjęcie odpowiednich działań ochronnych w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych w wyniku prowadzenia robót budowlanych.
5. Przed przystąpieniem do prac należy zdjąć warstwę humusu i składować w celu jego dalszego wykorzystania.
6. W zakresie realizacji przedsięwzięcia przy MD-12 (most na Ochotnicy) należy usunąć rośliny inwazyjne (niecierpek gruczołowaty *Impatiens glandulifera*) – zaleca się prace prowadzić ręczne, a zebrany materiał przekazać na składowisko odpadów.
7. Konstrukcję obiektów mostowych należy dostosować do warunków swobodnej migracji zwierząt lądowych korytem lub wzdłuż brzegów. W czasie prac budowlanych należy zapewnić swobodny przepływ wód w ciekach w stopniu umożliwiającym utrzymanie migracji ryb i życia biologicznego. Konstrukcja obiektów powinna być zaakceptowana przez osoby nadzoru przyrodniczego w zakresie utrzymania lub poprawy warunków migracji.
8. Konieczne do zastosowania konstrukcje oporowe podtrzymujące nasyp drogi DW969 oraz tarczę ronda (przy MD-12) należy wykonać z materiałów naturalnych (kamień) lub zamaskować elementy betonowe w szczególności od strony koryta Dunajca i Ochotnicy.
9. W przypadku konieczności wykonania dłuższych prac w korytach rzek mogących powodować mętnienie wody należy stosować grodzie. Z uwagi na obecność cennych gatunków ryb (brzanka, głowacz biało pletwy) prace mogące powodować mętnienie wody lub mogące zaburzać jej przepływ należy również prowadzić poza okresem tarła i inkubacji ryb czyli poza okresem od 1 marca do 30 czerwca.
10. Zakazuje się pozyskiwania z koryt rzecznych materiału dennego (żwiru). Dopuszcza się jedynie możliwość przemieszczenia tego materiału w obrębie koryta w niezbędnym zakresie koniecznym dla realizacji przedsięwzięcia.

11. W czasie prac budowlanych należy zabezpieczyć koryto rzeki Dunajec i Ochotnica, szczególnie przy demontażu istniejącego obiektu np. poprzez zastosowanie siatek ochronnych lub pomostów. W przypadku przedostania się materiałów do koryta cieków, należy bezzwłocznie je usunąć.
12. Stałe urządzenia służące odwodnieniu drogi, należy trwale zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów (należy stosować odpowiednie, pełne zamknięcia i inne rozwiązania). Również tymczasowe wykopy, rowy, studzienki, odstojniki itp., należy okresowo zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych ssaków, płazów i gadów oraz poddawać regularnym kontrolom przy udziale przyrodnika. Stwierdzone w tych urządzeniach osobniki zwierząt należy przenosić na siedlisko zastępcze, lub poza pas robót w pobliżu miejsca schwytania.
13. Zabrania się stosowania tzw. „korytek krakowskich” oraz innych urządzeń/umocnień stanowiących pułapki dla płazów.
14. Należy stosować jak najmniejsze nachylenie skarp przy rowach odwadniających wzdłuż drogi, optymalnie 1:2 (maksymalnie 1:1,5). Rowy powinny być zadarniane trawami gatunków rodzimych.
15. Bazy zaplecza budowy, w tym składy materiałów, odpadów, paliw, magazyny, parki maszynowe, punkty sanitarne oraz parkingi należy lokalizować poza miejscami cennymi pod względem przyrodniczym tj. poza terenami leśnymi, dolinami cieków, terenami podmokłymi, miejscami występowania stawów – w odległości nie mniejszej niż 50 m.
16. Prace związane z wycinką drzew i planowanym karczowaniem krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace te należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. W sytuacji występowania gatunków chronionych, gniazd ptasich lub budek lęgowych w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać w celu uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.
17. Należy zabezpieczyć drzewa i krzewy, które nie będą przeznaczone do wycinki, przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w trakcie prac budowlanych (dotyczy systemów korzeniowych oraz pni). W przypadku odsłonięcia korzeni drzew należy je przykryć warstwą urodzajnej ziemi. Wykopy w odległości mniejszej niż 1,5 m od pnia drzewa należy prowadzić ręcznie. Pnie drzew narażonych na uszkodzenie należy zabezpieczyć poprzez ich ogrodzenie, oszalowanie deskami lub obłożenie matami ze słomy. Nie należy składować ziemi i materiałów budowlanych w strefie równej zasięgowi korony drzew.
18. W związku z wycinką drzew należy zrekompensować stratę w środowisku poprzez wprowadzenie nasadzeń drzew w ilości 100% drzew nie owocowych przeznaczonych do wycinki, z gatunków rodzimego pochodzenia, odpowiednich dla warunków siedliskowych. Nasadzenia należy wykonać z drzew i krzewów nie młodszych niż 8 lat, z gatunków odpornych na zanieczyszczenia gleby (zasolenie) oraz zanieczyszczenia powietrza, a także odpornych na złamania oraz mało wrażliwych na cięcia (w przypadku drzew sadzonych w sąsiedztwie pasa drogowego), w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy drogi. Przed wprowadzeniem nasadzeń należy odpowiednio przygotować podłoże gruntowe, dla zapewnienia optymalnych warunków rozwoju roślin. Nasadzenia należy kompleksowo pielęgnować co najmniej przez 1 rok od ich wykonania, w następnych 2 latach należy uzupełniać ewentualne braki. Wszelkie prace związane z wprowadzaniem nasadzeń powinny być prowadzone/koordynowane przez osoby nadzoru przyrodniczego.

19. Po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren - wywieźć odpady do przetworzenia, ukształtować teren w nawiązaniu do otoczenia, przywrócić wartość biologiczną powierzchni poprzez nasadzenia drzew i zadarnienie.

V. Stwierdzam brak wymogów w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko – nie zachodziła potrzeba przeprowadzenia tego rodzaju postępowania.

VI. Przedsięwzięcie nie należy do inwestycji, dla których istnieje konieczność weryfikacji zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w myśl art. 80 ust 2 ustawy ooś.

VII. Charakterystykę dodatkowego zakresu 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, działając przez pełnomocnika – Panią Joannę Karda (przedstawiciel firmy Weronia Sp. z o.o., ul. Targiele 105, 43-100 Tychy) wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z wnioskiem z dnia 26.10.2017 r. w sprawie zmiany decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 11.07.2016 r. znak: OO.4210.2.2015.ASu 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 opracowanie programu funkcjonalno- użytkowego**”.

W związku z rozszerzeniem zakresu koniecznych do wykonania prac na drodze wojewódzkiej DW 969 Nowy Targ – Stary Sącz zaistniała konieczność zmiany w/w decyzji polegającej na rozszerzeniu zakresu inwestycji:

1. na długości około 0,8 km w ciągu DW 969, czyli na odcinku referencyjnym 070 od km ok. 1+725 do km ok. 2+491, w ten sposób, że inwestycja obejmować będzie most MD-03 nad Dunajcem – wykonany zostanie nowy obiekt od strony południowej, a na czas budowy ruch odbywać się będzie po istniejącym obiekcie, który po wykonaniu prac zostanie rozebrany. Wcześniej zakładano jedynie remont nawierzchni na obiekcie.
2. na długości około 0,3 km w ciągu DW 969, czyli na odcinku referencyjnym 090 od km ok. 10+500 do końca tego odcinka referencyjnego w km ok. 10+622 i dalej przechodząc na odcinek referencyjny 100 od jego początku do km ok. 0+175, w ten sposób, że inwestycja obejmować będzie most MD-12 nad Ochotnicą – wykonany zostanie nowy obiekt w miejscu istniejącego, a na czas budowy wykonany zostanie obiekt tymczasowy po stronie północnej (brak możliwości wykonania nowego obiektu w systemie wahadła, jak również brak możliwości wyznaczenia objazdu innymi drogami na czas budowy). Wcześniej zakładano jedynie remont nawierzchni na obiekcie.

Stosownie do zapisów art. 155 Kpa w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b 75 ust. 6 ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w tym przypadku do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, będzie regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zgodnie z art. 87 ustawy ooś, w przypadku zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przepisy działu V ustawy stosuje się odpowiednio.

W toku prowadzonego postępowania przy piśmie z dnia 23.11.2017 r. (data wpływu 27.11.2017 r.) pełnomocnik Inwestora uzupełnił wniosek o braki formalne wskazane przez

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w piśmie z dnia 20.11.2017 r. znak: OO.4210.29.2017.ASu.

W toku prowadzonego postępowania, do wniosku dołączono:

- 3 egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej zapisem na elektronicznym nośniku danych,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej,
- uproszczony wpis z rejestru gruntów wydany przez Starostę Nowotarskiego,
- upoważnienie dla Pani Joanny Karda, reprezentującej Zarząd Województwa Małopolskiego, z dnia 23.10.2017 r. znak: ZDW/PW/2017/7254/DI-6/AZ.

Inwestorem przedmiotowego przedsięwzięcia jest Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, który jako jednostka samorządu terytorialnego zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej zwolniona jest od opłaty skarbowej.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z **§ 3 ust. 2 punkt 2** (*jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowa lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone*), w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 – „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*” rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia stosownie do zapisów art. 63 ust. 1 ww. ustawy, wymagane jest ustalenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przez właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Kompletna dokumentacja pozwoliła na wszczęcie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Krąg stron postępowania przyjęto zgodnie z granicami obszaru oddziaływania inwestycji. Na podstawie przedłożonych map ewidencyjnych oraz wypisów z rejestru gruntów ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Ze uwagi na powyższe, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, zastosowano przepis art. 49 Kpa, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. O wszczęciu postępowania zawiadomiono strony postępowania przy piśmie znak: OO.4210.29.2017.ASu z dnia 28.11.2017 r. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Równocześnie pismem z dnia 28.11.2017 r. znak: OO.4210.29.2017.ASu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny

oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie dnia 18.12.2017 r. wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.10.479.2017, w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu.

W związku z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, mając na uwadze specyfikę inwestycji, wzięto pod uwagę następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,

Zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje przedsięwzięcie w zakresie drogi wojewódzkiej nr 969 - dwóch obiektów mostowych: MD-03 nad rzeką Dunajec oraz MD-12 nad potokiem Ochotnica.

Skala zmian w zakresie przedsięwzięcia pod względem zajętości całości inwestycji jest niewielka.

Pod względem administracyjnym teren przedsięwzięcia położony jest w granicach powiatu nowotarskiego. Obiekt **MD-03** nad rzeką Dunajec zlokalizowany jest na terenie dwóch gmin: rozbudowywany obiekt mostowy wraz z zachodnim odcinkiem dojazdowym o sumarycznej długości około 0,6 km realizowany będzie w miejscowości Dębno (gmina Nowy Targ), natomiast wschodni odcinek dojazdowy do mostu o długości około 0,2 km realizowany będzie w miejscowości Maniowy (gmina Czorsztyn). Obecnie w miejscu realizacji planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest obiekt mostowy, będący w złym stanie technicznym, który przeprowadza drogę wojewódzką nr 969 nad rzeką Dunajec. Istniejący most MD-03 to obiekt pięcioprzęsłowy. W miejscu realizacji przedsięwzięcia, DW 969 posiada przekrój uliczny, jednojezdniowy po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Na obiekcie występują obustronne chodniki ograniczone po zewnętrznych stronach balustradami stalowymi. Na jezdni i chodnikach występuje nawierzchnia bitumiczna. Odwodnienie obiektu składa się z wpustów ulicznych oraz systemu kolektorów i rur spustowych kierujących ścieki deszczowe na nasypy zabezpieczone płytami betonowymi, z których woda opadowa spływa następnie na tereny zielone, porośnięte trawą, zlokalizowane pod obiektem mostowym.

Obiekt **MD-12** nad Ochotnicą wraz z odcinkami dojazdowymi o sumarycznej długości około 0,3 km zlokalizowany jest w miejscowości Tylmanowa (gmina Ochotnica Dolna). Przewidziany do rozbudowy most nad Ochotnicą oraz odcinki dojazdowe drogi DW 969 do mostu mają przebieg równoległy do koryta rzeki Dunajec. Istniejący most MD-12 to obiekt ciągły, dwuprzęsłowy, wykonany w konstrukcji żelbetowej, o ustroju nośnym w formie rusztu - jest w złym stanie technicznym. Do przyczółków od strony dolnej wody dochodzą konstrukcje oporowe masywne betonowe stanowiące umocnienie koryta rzeki Dunajec. W miejscu realizacji przedsięwzięcia, DW 969 szerokość całkowita jezdni wynosi 7,0 m. Na obiekcie występują obustronne chodniki o szerokości użytkowej około 1,2 m ograniczone po zewnętrznych stronach balustradami stalowymi. Na jezdni i chodnikach występuje nawierzchnia bitumiczna. Odwodnienie obiektu realizowane jest powierzchniowo.

Inwestor brał pod uwagę wariantowanie inwestycji poprzez analizę m.in. wariantów: bezinwestycyjnego (jako pozostawienie stanu istniejącego), optymalnego (warianty wskazywane do realizacji), alternatywnego (inne warianty konstrukcyjne obiektów mostowych, inne rozwiązania układu drogowego DW 969, w tym też rozwiązania przedstawione w KIP z 2016 r. przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach). Wybrane warianty realizacyjne uwzględniają nie tylko aspekty środowiskowe - wpłyną również na znaczną poprawę płynności ruchu oraz bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej nr 969 (realizacja skrzyżowania o ruchu okrężnym w Tylmanowej, oddzielenie ruchu pieszych oraz ruchu rowerowego, realizacja dodatkowego pasa do skrętu w lewo w Maniowach).

W miejscu istniejącego mostu **MD-03** na drodze wojewódzkiej nr 969 na odcinku 070 w km około 1+962 w miejscowości Dębno powstanie nowy obiekt mostowy, który posadowiony będzie bliżej Jeziora Czorsztyńskiego. W trakcie budowy funkcję obiektu tymczasowego będzie pełnił istniejący obiekt. Powstanie dodatkowy pas do lewoskrętu oraz zatoka autobusowa wraz z przystankiem. Przebudowane zostanie również skrzyżowanie DW 969 z drogą gminną, a także przepust na potoku Szlembarskim, zlokalizowany na odcinku 070 w km ok. 2+300, który zamieniony zostanie na niewielki obiekt mostowy (tzw. „mały most”).

W ramach przedsięwzięcia (dla MD-03) wykonane zostaną następujące prace:

- roboty fundamentowe związane z posadowieniem nowego mostu,
- budowa przyczółków – roboty zbrojeniowe i betonowe,
- budowa ustroju nośnego z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych,
- betonowanie płyty pomostowej obiektu,
- montaż elementów wyposażenia obiektu i roboty wykończeniowe,
- likwidacja istniejącego przepustu zlokalizowanego w ciągu drogi DW 969 i w jego miejsce budowa niewielkiego obiektu mostowego nad potokiem Szlembarskim,
- rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej na odcinkach dojazdowych do projektowanego obiektu mostowego, w tym budowa przystanku autobusowego,
- budowa ścieżek rowerowych i dowiązanie ich do już istniejących ścieżek w okolicach wału przeciwpowodziowego rzeki Dunajec oraz Jeziora Czorsztyńskiego,
- przełożenie ruchu na nowy obiekt i rozbiórka starego obiektu.

Zaprojektowano obiekt trójprzęsłowy o konstrukcji nośnej skrzynkowej o zmiennej wysokości nad podporami pośrednimi. Obiekt sprężony będzie cięgnami stalowymi. Obiekt wykonany zostanie w technologii nawisowej z obu filarów jednocześnie. Podpory wykonane będą jako monolityczne, pełnościenne, żelbetowe posadowione bezpośrednio (palach na głębokości ok. 15-20 m ppt). Na obiekcie znajdować się będzie jednostronny chodnik dla pieszych wraz ze ścieżką rowerową o szerokości ok. 4,2 m. W celu zabezpieczenia ruchu pieszego i jeźdnego na moście zamocowane zostaną skrajne bariery mostowe oraz balustrady na krawężniach obiektu.

W celu umożliwienia grawitacyjnego spływu wód zaprojektowano jednostronny spadek poprzeczny jezdni i spadek chodników. Wody opadowe z obiektu mostowego zostaną odprowadzone do projektowanej kanalizacji deszczowej (kolektory zbiorcze, podwieszone do płyty pomostu i połączone ze studzienkami ściekowymi poza mostem). W konstrukcji płyty pomostu wykonane zostaną wpusty mostowe oraz sączki pionowe zbierające wodę z powierzchni izolacji.

Po wybudowaniu nowego obiektu oraz dróg dojazdowych do niego, a także przeniesieniu na niego całego natężenia ruchu – stary obiekt mostowy nad rzeką Dunajec zostanie zlikwidowany. Elementy przeszły mostu zostaną zdemontowane, a płyta żelbetowa skuta do poziomu belek.

Trasa drogi wojewódzkiej nr 969 na analizowanym odcinku ulegnie zmianie. Od km ok. 2+415 do km ok. 2+491 powstanie dodatkowy pas do skrętu w lewo o szerokości ok. 3,5 m, natomiast w km ok. 2+456 zrealizowana zostanie prawostronna zatoka autobusowa z przystankiem. Na długości chodnika jezdni ograniczona będzie krawężnikiem betonowym, natomiast na pozostałych odcinkach poboczami. Szerokość jezdni wyniesie ok. 7,0 m, natomiast pobocze 2×1,25 m. W celu zabezpieczenia ruchu pieszo-jeźdnego zaprojektowano balustrady i bariery drogowe. Przyjęto typowe nachylenie skarp nasypów i wykopów wartości 1:1,5.

Projektowany odcinek DW 969 (w zakresie MD-03) będzie miał zapewnione odwodnienie do projektowanej kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych. Odwodnienie powierzchniowe zostanie zapewnione przez ukształtowane spadki poprzeczne i podłużne jezdni, poboczy i chodników.

Przepust zlokalizowany w ciągu drogi wojewódzkiej nr 969 na odcinku 070 w km ok. 2+300 zostanie rozbudowany. Zakres prac obejmuje rozebranie istniejącego przepustu i w jego miejscu budowę nowego obiektu inżynierskiego ramowego, monolitycznego, żelbetowego o świetle poziomym 3,0 m, który przeprowadzać będzie wody potoku Szlembarskiego. Na obszarze objętym

zakresem analizowanego przedsięwzięcia projektowane są również ścieżki rowerowe (według odrębnego projektu oraz postępowania), które przebiegać będą równolegle do drogi wojewódzkiej nr 969 oraz pod istniejącym obiektem mostowym.

W ramach prac związanych z obiektem **MD-12** zaplanowano budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, a na czas budowy przewidziano realizację obiektu tymczasowego (w śladzie pozostałości podpór po dawnym moście), który po zakończeniu prac zostanie rozebrany. Zrealizowane zostaną również odcinki dojazdowe do mostu, a także sąsiadujące z nim skrzyżowania z drogą powiatową nr 1637K oraz z drogą gminną 363950K. Skrzyżowanie DW 969 z drogą powiatową nr 1637K zaprojektowane zostało jako rondo.

W ramach przedsięwzięcia (dla MD-12) przewiduje się wykonanie następujących prac:

- budowa obiektu tymczasowego, który przeprowadzać będzie ruch na drodze wojewódzkiej nr 969 podczas rozbudowy obiektu MD-12,
- rozbiórka istniejącego mostu nad potokiem Ochotnickim,
- budowa nowej konstrukcji mostu przeprowadzającego drogę wojewódzką nr 969 nad Ochotnicą (w tym również budowa chodników i ciągów pieszo- rowerowych),
- rozbudowa skrzyżowania zwykłego drogi wojewódzkiej z drogą powiatową nr 1637K na rondo,
- przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej z drogą gminną nr 363978K,
- rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej na odcinkach dojazdowych do projektowanego obiektu mostowego, w tym budowa przystanku autobusowego,
- przełożenie ruchu na nowy obiekt i rozbiórka obiektu tymczasowego.

Nowy obiekt to most jednoprzęsłowy. Ustrój nośny obiektu stanowić będą cztery belki żelbetowe sprężone (kablobeton) o stałej wysokości połączone ze sobą poprzecznkami i płytą pomostową, po której przeprowadzona zostanie jezdnia DW 969. Przyczółki wykonane zostaną jako żelbetowe konstrukcje pełnościenne o pionowych ścianach. Skarpy nasypu drogi na odcinkach dojazdowych do mostu podtrzymywane będą przez konstrukcję oporową w formie palisady kotwionej. Jedynie od strony północno- zachodniej nie ma konieczności wykonywania konstrukcji oporowej i tam wykształcony zostanie klasyczny przyczółek zakończony ścianą skrzydłową.

Odwodnienie mostu realizowane będzie poprzez wykonanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni oraz spadków podłużnych ścieku przykrawężnikowego. Ponadto, przewiduje się wykonanie systemu sączków oraz wpustów mostowych. Woda z wpustów odprowadzana będzie rurami odwadniającymi wzdłuż obiektu w kierunku do przyczółków, a następnie do kanalizacji deszczowej.

Most tymczasowy wykonany będzie jako jednoprzęsłowy, kratowy most składany systemu Bailey'a. Ruch kołowy na moście tymczasowym przewiduje się jednokierunkowy, wahadłowy. Szerokość jezdni wynosić będzie ok. 3,5 m. Dla ruchu pieszego wykonany zostanie chodnik o szerokości ok. 1,5 m. Z uwagi na dobre warunki geotechniczne oraz bardzo płytkie zaleganie gruntów nośnych przyczółki mostu tymczasowego posadowione będą bezpośrednio na warstwie skały twardej. Obiekt tymczasowy położony będzie obok rozbudowywanego obiektu MD-12 od strony górnej wody potoku Ochotnickiego.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia i przeniesieniu ruchu komunikacyjnego na nowy obiekt mostowy przeprowadzający drogę wojewódzką nr 969 nad potokiem Ochotnica, tymczasowy obiekt objazdowy zostanie rozebrany, a teren wykorzystany pod jego budowę uporządkowany i doprowadzony do stanu pierwotnego.

W związku z rozbudową mostu wykonana zostanie jednocześnie modernizacja odcinków dojazdowych do niego. DW 969 nie zmieni swojego położenia w planie, a jedynie zostanie poszerzona. Rozbudowane zostanie również istniejące skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 969 z drogą powiatową nr 1637K na skrzyżowanie typu rondo (obecnie skrzyżowanie zwykłe).

Zakres rozbudowy DW 969 podzielono na dwa odcinki:

- odcinek 1 - od skrzyżowania z DG 363978K do ronda (skrzyżowania z DP-16937K) – ok. 133 m (łącznie z mostem),

- odcinek 2 - od ronda (skrzyżowania z DP 1637K) do zatoki autobusowej przy DW 969 – ok. 144 m.

W celu uniknięcia ingerencji tarczy ronda w tereny Dunajca przewidziano odsunięcie układu drogowego od rzeki Dunajec. Dla obsługi ruchu pieszego wzdłuż rozbudowywanych odcinków dróg zrealizowane zostaną ciągi piesze o szerokości od 1,5 m (na drodze powiatowej nr 1637K) do 2,0 m (na drodze wojewódzkiej nr 969). Pomiędzy początkiem odcinka DW 969, a skrzyżowaniem z DP1637K po stronie prawej zrealizowany zostanie ciąg pieszo- rowerowy o szerokości 3,0 m z przejazdem na DP 1637K. Wzdłuż rozbudowywanej drogi wojewódzkiej znajdować się będzie obustronna bariera stalowa. Ponadto przewidziano zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu pieszego takich jak ogrodzenia zapobiegające upadkowi z drogi rowerowej w rejonie zatoki autobusowej przy DP1637K oraz balustrady/ barieroporce na obiekcie mostowym i murze oporowym.

W związku z koniecznością poszerzenia korpusu drogi o ok. 3 m, a także w związku z budową ciągu pieszo-rowerowego po prawej stronie drogi wojewódzkiej, konieczna jest budowa konstrukcji oporowych podtrzymujących nasyp drogowy. Częściowo wykorzystane zostaną istniejące wzdłuż Dunajca konstrukcje oporowe. Dodatkowo przewidziano żelbetowe mury oporowe posadowione na mikropalach oraz kotwione kotwami gruntowymi. Powyższe konstrukcje wykonane zostaną na odcinku pomiędzy mostem na Dunajcu w ciągu drogi gminnej nr 363978K, a rozbudowywanym mostem na potoku Ochotnickim (ok. 50 m) oraz na odcinku pomiędzy rozbudowywanym mostem, a skrzyżowaniem DW 969 z drogą powiatową nr 1637K (ok. 50 m). Ponadto w związku z budową skrzyżowania typu rondo konieczna jest również budowa konstrukcji oporowych od strony drogi powiatowej nr 1637K. Orientacyjna długość konstrukcji oporowej w tym rejonie wyniesie ok. 50 m. Podobna sytuacji ma miejsce po północno-zachodniej stronie ronda, w rejonie parkingu przy sklepie. Orientacyjna długość konstrukcji oporowej w tym rejonie wyniesie ok. 25 m. W miejscach tych wykonane zostaną klasyczne, żelbetowe konstrukcje oporowe posadowione bezpośrednio.

- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,**

Analizowany zakres zmian do wydanej w 2016 r. decyzji środowiskowej dotyczy obiektów, zlokalizowanych w ciągu planowanych do modernizacji odcinków drogi DW969, objętych ww. decyzją. Nie stwierdzono powiązań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami. Projektowana inwestycja nie będzie powodowała kumulowania oddziaływań.

- c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,**

Roboty budowlane przewiduje się prowadzić w typowej technologii dla budownictwa drogowego, przy użyciu specjalistycznego sprzętu. Część inwestycji prowadzona będzie w granicach istniejącego pasa drogowego i w jego najbliższym sąsiedztwie (obiekt MD-12), a część na terenie obecnie niezagospodarowanym pod drogę (obiekt MD-03).

Na etapie budowy nie przewiduje się bezpośredniego korzystania z zasobów środowiska – woda, surowce, materiały, paliwa czy energia wykorzystywane do prac budowlanych pochodzić będą z zakupów zewnętrznych. Przedsięwzięcie nie będzie pobierać wody z własnych ujęć powierzchniowych czy podziemnych – woda dostarczana beczkowozami pochodzić będzie z zakupów z lokalnych Przedsiębiorstw Wodociągowych. 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. 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. W czasie eksploatacji rozbudowanych obiektów mostowych oraz analizowanych odcinków drogi wojewódzkiej nr 969 nie będzie zachodziło wykorzystywania materiałów, surowców, paliw i wody. Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie jedynie z wykorzystaniem energii elektrycznej, niezbędnej do zasilania oświetlenia drogi.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka w rejonie obiektu MD-03 – przede wszystkim zieleni od strony południowo – wschodniej obecnego mostu i Dunajca oraz w rejonie obiektu MD-12 – przede wszystkim zieleni zlokalizowana po stronie północnej DW 969 przy skrzyżowaniu z drogą powiatową. Prace związane z wycinką drzew i krzewów będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków (tj. poza terminem 1 marzec – 15 październik). Dopuszcza się wycinkę zieleni w innym okresie po uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym (gdy na okazach przewidzianych do wycinki nie ma lęgów ptasich). Drzewa nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem.

Środowisko w rejonie przedsięwzięcia posiada potencjalnie stosunkowo duże walory przyrodnicze, na co zasadniczy wpływ ma położenie obu mostów na jednej z najpiękniejszych rzek Polski – Dunajcu. Jednocześnie jednak środowisko naturalne zostało znacząco przekształcone, w rejonie obiektu MD-03 na skutek prowadzonej działalności odkrywkowej, natomiast w rejonie obiektu MD-12 na skutek wprowadzenia zabudowy mieszkaniowej, usługowo-handlowej, lokalizacji parkingów, dróg, terenów utwardzonych. Przy obu rzekach (Dunajec, Ochotnica) pojawiają się tereny przekształcone, zaśmiecone i zubożone pod względem przyrodniczym. Inwestycja dotyczy rozbudowy mostów w rejonie już istniejącej drogi, gdzie środowisko przyrodnicze nie jest bogate, na co wpływ ma dotychczasowe użytkowanie drogi wojewódzkiej DW 969 i presja z tym związana. Większość spośród gatunków zwierząt występujących na analizowanym terenie to pospolite gatunki spotykane powszechnie na terenie kraju. Realizacja inwestycji wywrze największy wpływ na świat biologiczny w czasie prowadzenia prac związanych z etapem budowy i związanym z tym zajęciem terenu, utratą siedlisk i koniecznością wycinki zadrzewień. W okresie realizacji inwestycji dojdzie do płoszenia, odstraszenia zwierząt, zmniejszy się powierzchnia bytowania drobnych bezkręgowców. Po wykonaniu wszystkich prac budowlanych i uporządkowaniu terenu, środowisko przyrodnicze w sąsiedztwie inwestycji powracać będzie do stanu równowagi przyrodniczej - takiej jaka ma miejsce obecnie w rejonie już istniejących obiektów mostowych w ciągu drogi DW 969. Inwestycja nie wpłynie w sposób znaczący na zmiany siedliskowe i różnorodność przyrodniczą w rejonie przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

Podczas robót budowlanych może dojść do chwilowego zwiększenia emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz hałasu z maszyn drogowych i środków transportu, przejazdu pojazdów przewożących materiały sypkie do budowy obiektu wraz z towarzyszącą infrastrukturą oraz pylenia będącego skutkiem prowadzonych robót budowlanych. Niekorzystne oddziaływania w ww. zakresie będą miały charakter czasowy, tzn. zanikną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Realizacja przedsięwzięcia będzie przebiegać zgodnie z typową technologią dla budownictwa drogowego przy użyciu specjalistycznego sprzętu. W fazie realizacji należy zatem podjąć działania mające na celu zapobieganie oraz ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko, m. in. prace budowlane będą wykonywane tylko w porze dziennej, prace budowlane przy lub w korycie cieków prowadzone będą poza okresem zagrożenia powodziowego, zapewniając swobodny

przepływ wód w Dunajcu i Ochotnicy, ewentualne prace związane z ingerencją w koryto rzeczne prowadzone będą poza okresem tarła i inkubacji ryb, czyli poza okresem od 1 marca do 30 czerwca, koryto rzeki Dunajec i Ochotnica podczas prowadzenia prac budowlanych zostanie zabezpieczone, szczególnie przy demontażu istniejących obiektów, maszyny budowlane używane na etapie budowy przedsięwzięcia będą sprawne technicznie, bez wycieków płynów eksploatacyjnych, a w przypadku awarii nie będą serwisowane w miejscu realizacji przedsięwzięcia, należy unikać pracy maszyn budowlanych na tzw. biegu jałowym w celu ograniczenia emisji spalin i emisji hałasu, materiały sypkie zarówno w trakcie przewożenia jak i składowania należy zabezpieczać przed nadmiernym pyleniem np. plandeką, a koła pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogi publiczne należy czyścić. Wytworzone odpady na etapie budowy należy selektywnie gromadzić oraz właściwie magazynować, a następnie przekazywać właściwym podmiotom.

Obecnie w granicach obszaru przedsięwzięcia tło akustyczne kształtowane jest w głównej mierze przez sieć komunikacyjną (istniejąca DW 969), ale też przez działającą opodal kopalnię odkrywkową, Zajazd Hubka – w rejonie obiektu MD-03 oraz tereny handlowo- usługowe (m.in. sklep Delikatesy) z naziemnym parkingiem – w rejonie obiektu MD-12. Emisja hałasu na etapie eksploatacji analizowanego przedsięwzięcia będzie kształtowana (tak jak w stanie istniejącym) przez ruch pojazdów. Inwestycja nie wiąże się ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów na przedmiotowych odcinkach dróg. Na potrzeby KIP wykonano obliczenia emisji hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia (dla obiektu MD-03 analiza akustyczna pozostaje taka sama jak w KIP dołączonym do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – dla natężenia ruchu ok. 9362 pojazdów/dobę, natomiast dla obiektu MD-12 ze względu na zmianę układu komunikacyjnego (wprowadzenie ronda) przeprowadzono nowe obliczenia akustyczne dla natężenia ruchu ok. 8492 pojazdów/dobę dla drogi wojewódzkiej nr 969, ok. 1000 pojazdów/dobę dla drogi powiatowej 1637K, ok. 4496 pojazdów/dobę dla projektowanego ronda. Z analiz ruchowych, przedstawionych w dokumentacji załączonej do wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika, że przy zastosowaniu klasycznej warstwy ścieralnej zostanie przekroczona dopuszczalna wartość dźwięku na terenach chronionych akustycznie. Dlatego zastosowana zostanie nawierzchnia redukująca hałas o ok. 5 dB (na samych obiektach mostowych dopuszcza się zastosowanie nawierzchni bez redukcji hałasu), dzięki której (jak wykazały obliczenia przedstawione w KIP) normy określone przepisami prawa na terenach chronionych akustycznie zostaną dotrzymane.

W zakresie akustycznym realizacja inwestycji z pewnością przyczyni się do obniżenia poziomu emisji hałasu z drogi realizacja , a więc poprawi stan istniejący.

Eksploatacja przedsięwzięcia stanowić będzie źródło emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych. Zanieczyszczenia będą pochodzić ze spalania paliw (benzyna, gaz, olej napędowy) w silnikach pojazdów poruszających się po analizowanych odcinkach drogi wojewódzkiej. Jako podano w KIP: emisja taka występuje już obecnie, a zrealizowanie przedsięwzięcie nic w tym zakresie nie zmieni – nadal z drogi korzystać będą mieszkańcy regionu i turyści– inwestycja nie zmienia układu komunikacyjnego miejscowości Dębno, Maniowy i Tylmanowa, nie wpłynie również na zmianę natężenia ruchu, natomiast jej realizacja z pewnością przyczyni się do poprawy komfortu jazdy (płynności ruchu, bezpieczeństwa konstrukcyjnego obiektów). Na potrzeby niniejszego postępowania autorzy KIP przeprowadzili obliczenia wielkości stężeń i ich rozprzestrzeniania w powietrzu atmosferycznym dla substancji emitowanych z przedsięwzięcia. Wyniki tych obliczeń wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych norm. W zakresie stanu sanitarnego powietrza, przedsięwzięcie nie przyczyni się do jego pogorszenia, a nawet można szacować, że zmniejszy się wielkość emisji gazów i pyłów z DW969 w porównaniu do stanu obecnego.

Przedsięwzięcie nie będzie źródłem ścieków przemysłowych, ani socjalno- bytowych. Podczas eksploatacji drogi będą powstawały wody opadowe i roztopowe z odwodnienia jezdni, które odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej, a poza mostami również do rowów drogowych

ziemnych trawiastych. Przeprowadzone przez autorów KIP obliczenia stężenia zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych jakie mogą pojawić się w wodach opadowych i roztopowych mających kontakt z jezdnią wykazały, iż wody opadowe z przedmiotowej inwestycji nie będą zawierać ponadnormatywnych stężeń zawieszin ogólnych i substancji ropopochodnych. Z racji uwarunkowań przyrodniczych otoczenia przedsięwzięcia studzienki kanalizacyjne wyposażone będą w kosze osadcze, a przed wylotami kanalizacji deszczowej do wód zamontowane będą urządzenia oczyszczające (osadniki).

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,

Nie przewiduje się ryzyka wystąpienia poważnej awarii w przypadku planowanego przedsięwzięcia, gdyż nie będą wykorzystywane technologie, ani substancje w ilościach mogących stanowić zagrożenie dla środowiska, określone w przepisach szczególnych. Prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofy budowlanej, czy poważnej awarii jest niewielkie pod warunkiem prowadzenia robót budowlanych zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, obowiązującymi przepisami, normami i przepisami BHP. Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej (powódź) jest zminimalizowana dzięki Zbiornikowi Czorsztyńskiemu, którego najważniejszą funkcją jest ochrona przeciwpowodziowa doliny Dunajca (poprzez gromadzenie nadmiaru wody płynącej Dunajcem w czasie wezbrań).

Charakter oraz skala przedmiotowego przedsięwzięcia, nie spowoduje zmian warunków klimatycznych na obszarze objętym wnioskiem o zmianę wydanej w 2016 r. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla modernizacji istniejących DW968 i DW969. Planowana w ramach zmiany ww. decyzji przebudowa obiektów mostowych nie przyczyni się również do powstania negatywnych skutków zmiany klimatu.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,

W fazie realizacji inwestycji powstaną odpady m.in: z grupy 17 - odpady z remontów oraz budowy dróg, w tym: zdjęta nawierzchnia asfaltowa, likwidowane lub przebudowywane elementy konstrukcyjne (betonowe), przebudowywane elementy infrastruktury drogowej (słupy, wiaty przystankowe, bariery, chodnik, itd.), odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe materiałów i surowców wykorzystanych do prac budowlanych, odpady z grupy 20 – odpady komunalne powstające na zapleczu budowy.

Wytwórcą odpadów na etapie budowy będzie wykonawca prac budowlanych. Żadne z wytworzonych podczas budowy odpadów nie będą zeskładowane w środowisku, w miejscach do tego celu nieprzygotowanych (np. poza składowiskami, poza terenami prowadzącymi rekultywację w wykorzystaniem odpadów). Wszystkie wytworzone odpady na placu budowy zbierane będą w sposób selektywny i magazynowane w odpowiednio dostosowanym opakowaniu (izolującym od gruntu), a po uzbieraniu odpowiedniej ilości przekazane uprawnionym jednostkom do przetworzenia (odzysku lub unieszkodliwienia).

W fazie eksploatacji wytwarzane będą odpady z utrzymania porządku i czystości na drodze. Wytwórcą tych odpadów będą służby porządkowe, odpowiedzialne za utrzymanie czystości na drodze. Odpady jakie mogą zostać wytworzone na etapie eksploatacji to odpady z czyszczenia studzienek kanalizacyjnych i osadników, odpady z czyszczenia jezdni i poboczy (w tym skoszona trawa). Sposób postępowania z wytworzonymi odpadami będzie zgodny z aktualnie obowiązującymi regulacjami prawnymi oraz regulacjami wprowadzonymi na terenie poszczególnych gmin.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji,

W czasie realizacji i funkcjonowania przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożeń dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia

zwiększone zostanie bezpieczeństwo użytkowników przebudowywanych odcinków drogi wojewódzkiej DW 969 poprzez poprawienie parametrów technicznych istniejącej drogi oraz obiektów mostowych, rozbudowę chodników i ciągów pieszo-rowerowych, realizację dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo – w drogę gminną ul. Hubka w Maniowach (MD-03), czy rozbudowę skrzyżowania z drogą powiatową w Tylmanowej na skrzyżowanie typu rondo (MD-12). Powyższe pozwoli na znaczne usprawnienie ruchu na drodze, a płynność ruchu jest czynnikiem zmniejszającym wielkość emisji (najmniejsza emisja występuje podczas stabilnego przejazdu po równej nawierzchni drogowej).

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

Przedmiotowy obiekt mostowy MD-03 nad rzeką Dunajec znajduje się w obszarze zdominowanym przez tereny otwarte. Duży jest również udział zadrzewień w otoczeniu MD-03. W sąsiedztwie MD-03 pojawiają się również tereny antropogeniczne, przekształcone na skutek prowadzonych działalności gospodarczych - powierzchniowej eksploatacji surowców mineralnych ze zbiornika Czorszyńskiego.

Natomiast obiekt mostowy MD-12 nad potokiem Ochotnica znajduje się w obszarze zabudowanym. W dalszej odległości od mostu rozciągają się zarówno otwarte tereny, jak również lasy pokrywające okoliczne wzniesienia. W bezpośrednim sąsiedztwie mostu dominują jednak tereny antropogeniczne, przekształcone na skutek wprowadzenia zabudowy mieszkaniowej jak również prowadzonych działalności gospodarczych - zabudowy usługowo- handlowej, wytwórczej, miejsca parkingowe.

Teren projektowanego dojazdu do mostu MD-03 od strony wschodniej, zlokalizowany jest na terenie Gminy Czorsztyn i objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Czorsztyn, przyjętego uchwałą nr XIV/147/2016 Rady Gminy Czorsztyn z/s w Maniowach z dnia 12.07.2016 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Czorsztyn (po wyroku WSA, sygn. akt II SA/Kr 323/15). Natomiast odcinek dojazdowy do projektowanego obiektu mostowego od strony zachodniej objęty jest zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Nowy Targ w terenach przeznaczonych do zainwestowania – obszar Dębno 01, przyjęty uchwałą nr IX/72/07 Rady Gminy Nowy Targ z dnia 29.10.2007 r. Dla terenu przedsięwzięcia, na którym zlokalizowany jest obiekt mostowy MD-12 obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gminy Ochotnica Dolna, uchwalony uchwałą nr XXIV/159/04 Rady Gminy Ochotnica Dolna z dnia 21.09.2004 r.

Przedsięwzięcie dotyczy drogi wojewódzkiej DW 969, więc biorąc pod uwagę zapisy ustawy o oś (art. 80 ust. 2) dla dróg publicznych nie stwierdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Wszelkie prace budowlane będą prowadzone w dużej mierze w obszarze istniejącego pasa drogowego. Przedsięwzięcie nie przyczyni się do zmiany w sposobie zagospodarowania i użytkowania terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie, nie wpłynie na zmianę walorów krajobrazowych i przyrodniczych omawianego terenu.

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

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek,

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, za wyjątkiem niewielkiego fragmentu nadrzecznych wiklin w rejonie obiektu mostowego nad rzeką Dunajec MD-03.

Wzdłuż koryta rzeki Dunajec (otoczenie mostu MD-03) stwierdzono występowanie wąskiego pasa łęgów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych. Siedlisko to nie stanowi jednak typowego siedliska łęgowego, ponieważ spośród występujących gatunków dominują wikliny nadrzeczne tworzone w większości przez wierzbę purpurową (*Salix purpurea*).

Obiekt MD-12 położony jest przed ujściem rzeki Ochotnica do rzeki Dunajec.

W otoczeniu mostu MD-12, bezpośrednio przy korycie Ochotnicy, miejscami również Dunajca stwierdzono występowanie wąskiego pasa zadrzewień i zakrzaceń zbliżonych do łęgów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych. Ze względu jednak na duży stopień przekształcenia tego siedliska, bardzo małą powierzchnię oraz znaczący udział gatunków obcych, siedlisko to nie ma obecnie charakteru typowego siedliska łęgowego w klasycznym ujęciu fitosocjologicznym.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne,

Most MD-03 zlokalizowany jest w regionie geograficznym: Kotlina Orawsko- Nowotarska. MD-12 zlokalizowany jest w regionie geograficznym: Beskid Sądecki.

Teren przedsięwzięcia stanowi istniejącą drogę i jej sąsiedztwo, nie jest to obszar leśny. W bezpośrednim otoczeniu obiektów MD-03 i MD-12 występują drzewa, zwarte kompleksy leśne występują w dalszym otoczeniu (poza przedsięwzięciem).

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

Inwestycja zlokalizowana jest poza terenami stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych ujęć wód śródlądowych.

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

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie na terenie Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego Uchwałą Nr XVIII/299/12 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27.02.2012 r. w sprawie Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2012 r. poz. 1194, ze zm.). Przedsięwzięcie nie narusza ustaleń dotyczących czynnej ochrony ekosystemów dla Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Przedsięwzięcie nie przyczyni się do zmiany w sposobie zagospodarowania i użytkowania terenów położonych w sąsiedztwie, nie wpłynie na zmianę walorów krajobrazowych i przyrodniczych terenu. Z uwagi, iż jest to inwestycja celu publicznego, jest ona zwolniona z zakazów obowiązujących na terenie ww. obszaru.

Przewidziany do rozbudowy obiekt mostowy MD-12 nad ujściowym odcinkiem potoku Ochotnica (w ciągu drogi DW969), przecina obszar Natura 2000 Śródkowy Dunajec z dopływami PLH120088. Obszar ten stanowi ważną ostoję gatunków ryb cennych z przyrodniczego i gospodarczego punktu widzenia. Stanowi zasób zróżnicowanych siedlisk dla gatunków rzadkich

i poddanych ochronie, związanych ze środowiskiem wodnym. To jeden z najważniejszych w Polsce obszarów występowania siedlisk kamieńcowych, doskonale rozwiniętych zarówno nad samym Dunajcem, jak i w potoku Ochotnica. Typy siedlisk przyrodniczych występujących w granicach obszaru, będące przedmiotem ochrony to: pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (**kod 3220**); zarośla wrześni na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część z przewagą wrześni) (**kod 3230**); zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część z przewagą wierzby) (**kod 3240**); łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salisetum albae*, *Populaetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae* i olsy źródłiskowe) (**kod 91E0**).

Oprócz wyżej wymienionych siedlisk przyrodniczych, przedmiotami ochrony obszaru są również dwa gatunki ryb: **brzanka** (*Barbus carpathicus*) i **głowacz białopletwy** (*Cottus gobio*).

Dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 opracowano dokumentację planu zadań ochronnych - projekt opublikowany Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w dniu 8.12.2016 roku w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 (aktualnie brak ostatecznego zatwierdzenia i ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego).

Zgodnie z załącznikami mapowymi do projektu Planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088, w rejonie objętym przedmiotową inwestycją występują fragmenty siedliska chronionego 3220, nie ma jednak stanowisk gatunków chronionych roślin i zwierząt.

Plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 wyznaczył najważniejsze rodzaje zagrożeń (istniejących jak i potencjalnych) dla zachowania właściwego stanu ochrony obszaru. Główne zagrożenia związane są z nielegalnym procederem wydobywania żwiru rzecznoego z koryt rzek i niszczenia kamieńców, co prowadzi m.in. do fizycznego niszczenia płatów siedlisk przyrodniczych, niszczenia tarlisk i miejsc życia organizmów wodnych. Eksploatacja żwiru rzecznoego powoduje zanikanie kamienistych tarlisk litofilnych gatunków ryb. Największe natężenie zjawiska obserwowane jest nad Ochotnicą i Kamienicą.

Zagrożenie stanowi również: wywożenie odpadów do siedlisk nadrzecznych, zanieczyszczenie wód ściekami z gospodarstw domowych, przekształcanie powierzchni terenu, budowa progów regulacyjnych, zabudowa podłużna koryt, umacnianie brzegów, prostowanie koryt, wyrównywanie i utwardzanie kamieńców, prowadzenie innych prac regulacyjnych i hydrotechnicznych, pogorszenie jakości wód i niszczenie roślinności nadrzecznej, a także wnikanie gatunków inwazyjnych. Ponadto, notuje się ruch pojazdów spalinowych po kamieńcach i w korycie rzeki (powodujący niszczenie roślinności oraz naruszenie struktury osadów żwirowych).

Zdecydowana większość tych zagrożeń dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 nie jest powiązana z przedmiotową inwestycją, w szczególności jej realizacja nie jest związana z eksploatacją żwirów i kamieni z koryta rzecznoego, nie przyczyni się do powstania innych zagrożeń czy pogłębienia już istniejących. Zabezpieczenia w rejonie mostu na Ochotnicy stanowić mogą zagrożenie potencjalne, jako działanie zmieniające geometrię koryta, strukturę podłoża, powodujące likwidację naturalnych form erozyjnych i odsypiskowych, modyfikujące przepływ wody w korycie, zmieniające stan brzegów i utrudniające naturalny przebieg procesów formujących morfologię koryta. Z tego względu wszelkie prace budowlane w rejonie obiektu mostowego, ingerujące w siedliska nadrzeczne bądź samo koryto rzecznoe muszą być prowadzone ze szczególną ostrożnością, na jak najmniejszej powierzchni, bez usuwania kamieńców, bez rozjeżdżania koryta rzecznoego ciężkim sprzętem budowlanym, z uwzględnieniem terminów ochronnych dla organizmów, dla których te siedliska stanowią miejsce życia i rozrodu oraz pod ścisłym nadzorem przyrodniczym.

W projekcie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 wyznaczono szereg działań ochronnych dla przedmiotów ochrony obszaru

(siedlisk i gatunków chronionych ryb występujących w obszarze Natura 2000). Dla siedliska 3220 *Pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków* występującego w zasięgu przedmiotowej inwestycji dla rzeki Dunajec i Ochotnica, jako cele działań ochronnych wskazano:

- zachowanie optymalnych warunków funkcjonowania siedliska przyrodniczego (**również na odcinku 139+000 - 140+000 obejmującym odcinek inwestycji**);
- zachowanie optymalnych warunków funkcjonowania kompleksu siedlisk przyrodniczych 3220, 3230 i 3240 (**na odcinku od km 3+000 do km 9+000 rzeki Ochotnicy czyli poza obszarem inwestycji**);
- ograniczenie niepożądanych negatywnych oddziaływań na siedlisko przyrodnicze polegających na nielegalnym poborze żwiru z koryt rzek Dunajca, Ochotnicy i in. oraz na porzucaniu odpadów w obrębie siedlisk nadrzecznych poprzez działania o charakterze edukacyjnym.

W stosunku do brzanki (*Barbus carpathicus*) oraz głowacza białopłetwego (*Cottus gobio*) występujących zarówno w Dunajcu jak i w Ochotnicy, cele działań ochronnych dotyczą:

- poprawy stanu ochrony gatunku – odtworzenie ciągłości cieków i zachowanie miejsc dogodnych do tarła (żwirowe, naturalne odcinki cieków);
- ograniczenia niepożądanych negatywnych oddziaływań na siedlisko gatunku polegających na nielegalnym poborze żwiru z koryt rzek (w tym Ochotnicy i Dunajca) oraz na porzucaniu odpadów w obrębie siedlisk nadrzecznych poprzez działania o charakterze edukacyjnym.

W toku analizy zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia uznano, że jego realizacja przy uwzględnieniu i wypełnieniu warunków niniejszego postanowienia nie zagraża spójności i integralności obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088, nie stanowi również zagrożenia dla przedmiotów ochrony tego obszaru.

Przewidziany do przebudowy obiekt mostowy MD-03 nad rzeką Dunajec nie jest położony w obrębie obszarów sieci Natura 2000. Najbliżej analizowanej inwestycji znajduje się obszar siedliskowy Dolina Białki PLH120024 zlokalizowany w najbliższym miejscu około 650 m od mostu. Ostoję tę tworzy dolina rzeki Białki Tatrzańskiej od granicy państwa do ujścia do Jeziora Czorszyńskiego. Jest to jedna z nielicznych rzek górskich w Karpatach, która zachowała naturalny, anastomozujący charakter. Stwierdzono tu występowanie 11 siedlisk przyrodniczych z I Załącznika Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Nad Białką znajdują się największe w regionie zasoby, coraz rzadszych w skali kraju siedlisk nadrzecznych, związanych z naturalnymi rzekami górskimi, tj. kamienisk nadrzecznych (**kod 3220**), zarośli wrześniowych na kamieńcach rzecznych (**kod 3230**) i zarośli wierzby siwej (**kod 3240**). Występują tu również niewielkie płyty innych, rzadkich siedlisk przyrodniczych. Rzeka jest ostoją kumaka górskiego (gatunek z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG) i ważnym korytarzem ekologicznym. Uwzględniając przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Białki PLH120024 oraz jego znaczną odległość od miejsca lokalizacji inwestycji, jej lokalny i niewielki zakres oddziaływania, nie przewiduje się jednak żadnych oddziaływań w szczególności oddziaływań negatywnych na obszar chroniony, związanych z realizacją przedsięwzięcia.

Oprócz powyższego obiekty mostowe: MD-12 nad potokiem Ochotnica oraz MD-03 nad rzeką Dunajec położone są w granicach Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Status ochrony tego obszaru określa uchwała Nr XVIII/299/12 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 lutego 2012 roku w sprawie Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. U. z 2012 roku, poz. 1194). Analiza rodzaju i zakresu planowanego przedsięwzięcia wskazuje, że jego realizacja nie stoi w sprzeczności z celami, ustaleniami dotyczącymi czynnej ochrony i zakazami ustanowionymi dla tego obszaru chronionego.

W rejonie obiektu mostowego MD-12 nad Ochotnicą stwierdzono obecność jednego gatunku rośliny chronionej, ujętej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 roku poz. 1409) - wrześni pobrażnej (*Myricaria germanica*), w zasięgu obiektu mostowego MD-03 nad Dunajcem nie stwierdzono roślin chronionych. W rejonie przedsięwzięcia (oba obiekty) nie stwierdzono roślin ujętych

w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 roku w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty a także kryteriów wyborów obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 roku, poz. 1713).

Spośród chronionych gatunków zwierząt stwierdzono występowanie (lub potencjalną możliwość występowania):

- bezkręgowców - trzmiel kamiennik (*Bombus lapidarius*), trzmiel ziemny (*Bombus terrestris*). Gatunki chronionych bezkręgowców nie są zagrożone w związku z realizacją inwestycji - zinwentaryzowane gatunki należą do pospolitych i szeroko spotykanych na terenie całego kraju, występują one na okolicznych polach i nieużytkach w sąsiedztwie Dunajca, całkowicie poza zasięgiem prac budowlanych;
- płazów i gadów - żaba trawna (*Rana temporaria*); jaszczurka zwinka (*Lacerta agilis*) – w rejonie inwestycji nie stwierdzono miejsc masowego rozrodu płazów
- ryb - wśród co najmniej kilkunastu gatunków najcenniejsze są brzanka (*Barbus carpathicus*) oraz głowacz białopłetwy (*Cottus gobio*) gatunki wymienione w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej;
- ptaków - stwierdzono około 30 – 40 gatunków, jednak w rejonie mostów na Dunajcu i Ochotnicy nie zinwentaryzowano gatunków umieszczonych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt. Nie stwierdzono również obecności gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dyrektywy Ptasiej).
- ssaków - obszary inwestycji stanowią potencjalne siedlisko chronionych gatunków - wydry (*Lutra lutra*) i bobra (*Castor fiber*), jednak wizje terenowe nie potwierdzają obecności tych gatunków w rejonie obiektów mostowych MD-03 i MD-12.

Stanowiska poszczególnych gatunków zwierząt chronionych w większości nie są zagrożone realizacją przedmiotowej inwestycji, wyjątkiem jest ichtiofauna - ze względu na ingerencję w koryto rzeczne prace muszą być prowadzone ze szczególną ostrożnością. Należy dostosować zakres prac w rzece do terminów tarła ryb, nie rozjeżdżać koryta rzeki sprzętem budowlanym. Stanowiska wrześni ulegną częściowemu uszczupleniu, podobnie jak siedlisko 3220 znajdujące się w zasięgu prac budowlanych. Po zakończeniu prac siedliska te i gatunki odtworzą jednak swoje zasoby. Siedliska pozostałych gatunków chronionych oraz siedlisk chronionych znajdują się w znacznym oddaleniu od przedmiotowej inwestycji i nie są zagrożone jej realizacją.

Na analizowanych odcinkach drogi DW969 oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie (przy MD-03 i MD-12) nie stwierdzono występowania gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408).

Na terenie inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie ma innych obszarów lub obiektów przyrodniczo chronionych (parki narodowe rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, pomniki przyrody) poza ww. wymienionymi.

Głównym korytarzem ekologicznym na omawianym obszarze jest dolina Dunajca, wyznaczona na podstawie programu Europejskiej Sieci Ekologicznej Econet jako korytarz o międzynarodowym znaczeniu. Korytarz ten łączy obszary węzłowe o znaczeniu europejskim, stanowi trasy migracji różnych gatunków. Dolina Ochotnicy stanowi korytarz ekologiczne o randze lokalnej – rzeka ta, zwłaszcza w swoim ujściowym odcinku stanowi szlak wędrówek ryb na tarło.

W rejonie przedsięwzięcia korytarzami ekologicznymi mogącymi stanowić szlaki migracji jest zarówno Ochotnica jak i Dunajec, tereny leśne oraz tereny otwarte, rolnicze, niezabudowane gdzie zwierzyna może mniej bądź bardziej swobodnie migrować. Istotną barierą dla swobodnej migracji jest istniejąca infrastruktura, zabudowa kubaturowa, oraz szlaki komunikacyjne, zwłaszcza te o dużym natężeniu ruchu.

Zgodnie z danymi GDOŚ, most na Dunajcu zasadniczo znajduje się poza wyznaczonymi korytarzami migracji zwierząt lądowych. Na północ od analizowanej inwestycji rozciąga się korytarz ekologiczny „Gorce”, a od południa obszar „Gorce-Pieniny”. Z kolei most na Ochotnicy znajduje się w bezpośredniej bliskości wyznaczonego korytarza migracji zwierząt łączącego Gorce z Beskidem Sądeckim (korytarz Beskidy - Zachód).

Biorąc pod uwagę zakres i charakter inwestycji, która biegnie śladem istniejącej drogi wojewódzkiej omijając najcenniejsze siedliska przyrodnicze można przyjąć, że jej realizacja nie zagrazi strukturom ekologicznym powiązań przyrodniczych i nie naruszy ciągłości korytarzy ekologicznych. Analiza przedłożonej dokumentacji nie wskazuje na możliwość negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na drożność poszczególnych korytarzy ekologicznych, w szczególności na warunki przemieszczania się organizmów wodnych. Jednak zarówno w czasie budowy jak również po jej zakończeniu (na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia) istnieje konieczność zachowania ciągłości przepływu wód w Ochotnicy i Dunajcu oraz ograniczenia do minimum prac ingerujących w koryto rzeczne, czy też mogących powodować mętnienie wody. Przyjęte rozwiązania muszą zachować możliwość migracji ryb przynajmniej na obecnym poziomie, lub przyczynić się do poprawy warunków migracji. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę obiektów inżynierskich, pod którymi po zakończeniu prac będzie możliwość swobodnej migracji zwierząt (przy rzekach, pod obiektami, pozostanie przestrzeń umożliwiającą migrację wzdłuż rzeki) – co stanowi wypełnienie powyższego warunku.

Teren analizowanego przedsięwzięcia obejmuje istniejący odcinek drogowy, który od lat znajduje się pod wpływem narastającej antropopresji, a realizacja inwestycji nie przyczyni się do zwiększenia negatywnych oddziaływań. Projektowana nawierzchnia drogi wraz z obiektami mostowymi jest wpisana w krajobraz i dostosowana do istniejącego terenu, inwestycja nie będzie więc powodować nowego dysonansu krajobrazowo-widokowego. Można stwierdzić, że oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze nie ulegnie znacznym zmianom w stosunku do stanu istniejącego, do którego większość organizmów już się przystosowała.

Podsumowując powyższe należy stwierdzić, że środowisko przyrodnicze w rejonie analizowanej inwestycji posiada znaczne walory - w dolinach rzek Dunajec i Ochotnica. Świat żywy w bezpośrednim otoczeniu drogi nie jest jednak bogaty na co wpływ ma dotychczasowe użytkowanie drogi i presja z tym związana. Stwierdzone w terenie gatunki zwierząt chronionych nie są ściśle związane z pasem drogowym (ryby, ptaki), siedliska sprzyjające ich stałemu występowaniu, miejsca żerowania, odpoczynku, miejsca rozrodcze są generalnie oddalone od inwestycji.. Planowana przebudowa odcinka drogi i obiektów mostowych, nie przyczyni się zatem do istotnej degradacji siedlisk tych gatunków choć może dojść do zniszczenia np. pojedynczych gniazd schronień, lęgówisk (np. ptaków). Realizacja inwestycji wywrze największy wpływ na świat biologiczny w czasie prowadzenia prac związanych z etapem budowy – zajęciem terenu, koniecznością wycinki zadrzewień, ewentualną ingerencją w koryta rzeczne. W okresie realizacji inwestycji może dojść do większej emisji hałasu, penetracji terenu przez człowieka, a zatem dojdzie do płoszenia, odstraszenia zwierząt, zmniejszy się również powierzchnia bytowania drobnych bezkręgowców. Po wykonaniu wszystkich prac budowlanych i uporządkowaniu terenu, środowisko przyrodnicze w sąsiedztwie inwestycji powracać będzie do stanu równowagi przyrodniczej, również w zakresie możliwości migracyjnych.

Podczas realizacji inwestycji Wykonawca powinien zadbać, by wszelkie prace budowlane nie wykraczały poza projektowany pas drogowy lub w jak najmniejszym stopniu ingerowały poza pas drogowy, zwłaszcza na obszarach zadrzewionych, w pobliżu cieków wodnych, w celu ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym wodę i glebę, chronione gatunki. Zaplecza budowlane, składy materiałów i paliw, parki maszynowe powinny być lokalizowane poza miejscami cennymi pod względem przyrodniczym. Zaleca się aby podczas prowadzenia prac budowlanych maksymalnie ograniczyć ewentualne zniszczenia powierzchni biologicznie czynnych. Drzewa i krzewy sąsiadujące z inwestycją należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem (ogrodzenie, szalunek

pni itp.). Nie należy składować ziemi i materiałów budowlanych w strefie równej zasięgowi korony chronionego drzewa. Drzewa i krzewy planowane do wycinki stanowią potencjalne siedliska lęgowe ptaków i w związku z tym należy je usuwać od października do końca lutego, tj. poza sezonem lęgowym ptaków. Jeżeli w losowych przypadkach konieczne będzie usunięcie drzewa lub krzewu w trakcie sezonu lęgowego, niezbędna będzie opinia specjalisty ornitologa o braku zasiedlenia drzew (krzewów) przez ptaki. Niezbędne wycinki części drzew i krzewów rosnących do tej pory w otoczeniu istniejącej drogi i obiektów mostowych spowodują niewielkie zmniejszenie potencjalnych siedlisk lęgowych ptaków. Fakt ten nie stanowi zagrożenia dla lokalnych populacji poszczególnych gatunków. Niemniej jednak, z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w obszarze Natura 2000, a także w terenie, na którym występuje typ siedliska przyrodniczego będącego przedmiotem ochrony (łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe kod 91E0), uznano za konieczne zrekompensovanie straty w środowisku poprzez wprowadzenie nasadzeń drzew, w ilości 100% drzew nie owocowych przeznaczonych do wycinki, z gatunków rodzimego pochodzenia, odpowiednich dla warunków siedliskowych. Nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy drogi (np. w dolinach Dunajca i Ochotnicy, w sąsiedztwie pasa drogowego – w miejscach nie zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego). Nasadzenia powinny być wykonane z drzew i krzewów nie młodszych niż 8 lat, z gatunków odpornych na zanieczyszczenia gleby (zasolenie) oraz zanieczyszczenia powietrza, a także odpornych na złamania oraz mało wrażliwych na cięcia (w przypadku drzew sadzonych w pasie drogowym lub w bezpośrednim sąsiedztwie). Przed wprowadzeniem nasadzeń należy odpowiednio przygotować podłoże gruntowe, dla zapewnienia optymalnych warunków rozwoju roślin. Nasadzenia należy kompleksowo pielęgnować co najmniej przez 1 rok od ich wykonania, w następnych 2 latach należy uzupełniać ewentualne braki. Wszelkie prace związane z wprowadzaniem nasadzeń powinny być prowadzone/koordynowane przez osoby nadzoru przyrodniczego (włącznie ze wskazaniem miejsc ewentualnych lokalizacji nasadzeń).

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,

Dla oceny oddziaływania dróg na zdrowie ludzi zasadnicze znaczenie ma emisja NO₂. W strefie małopolskiej, wg „Rocznej oceny jakości powietrza w województwie małopolskim w 2016 roku” stwierdzone zostały ponadnormatywne stężenia w zakresie: pyłu zawieszonego PM₁₀, benzo(a)pirenu w pyłe PM₁₀, pyłu zawieszonego PM_{2,5}. Należy jednak zwrócić uwagę, że głównym emitorem tych zanieczyszczeń nie jest ruch drogowy, a inne źródła, głównie niska emisja z palenisk domowych.

Oddziaływanie związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza z drogi będzie niewielkie i będzie mieściło się w granicy pasa drogowego. Wielkość ładunku zanieczyszczeń pochodzących od objętych wnioskiem odcinków drogi DW969 stanowi niewielki procent istniejącego tła zanieczyszczeń, jak również niewielki procent wartości dopuszczalnych. Ponadto, realizacja przedsięwzięcia wpłynie na poprawę płynności ruchu, co pośrednio przekłada się na zmniejszenie emisji, która już występuje w tym miejscu w związku z faktem, iż przedmiotowa droga funkcjonuje w tym terenie od lat.

Przedsięwzięcie nie spowoduje wzrostu emisji hałasu na danym terenie. Realizacja inwestycji stanowi natomiast realną szansę na znaczną poprawę obecnych warunków akustycznych w Dębnie, Maniowach oraz Tylmanowej. Sama inwestycja, jak wykazały obliczenia nie spowoduje przekroczenia normatywów na terenach objętych ochroną akustyczną, jeżeli:

- na odcinku od skrzyżowania DW 969 z drogą gminną (ul. Nad Zaporą) do końca przedsięwzięcia (skrzyżowanie DW 969 z drogą gminną ul. Hubka) zastosowana zostanie nawierzchnia redukująca hałas o 5 dB. W pozostałym zakresie (obiekt mostowy nad Dunajcem MD-03) można zastosować nawierzchnię bez redukcji hałasu;

- poza obiektem mostowym, czyli już przed rondem (na rondzie, na drodze powiatowej Michałki i na dalszym odcinku DW 969) zastosowana zostanie nawierzchnia redukująca hałas o 5 dB. W pozostałym zakresie (obiekt mostowy nad Ochotnicą MD-12) można zastosować nawierzchnię bez redukcji hałasu.

Nowa, równa nawierzchnia, rozbudowa chodników, ścieżek rowerowych, realizacja dodatkowego pasa do skrętu w lewo w rejonie obiektu MD-03, a także zamiana zwykłego skrzyżowania na skrzyżowanie o ruchu okrężnym z pewnością przyczyni się do obniżenia emisji hałasu z drogi.

Nie stwierdzono przekroczenia standardów w pozostałych komponentach środowiska.

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

Trasa przebudowywanych dróg nie przebiega przez obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Teren przedsięwzięcia znajduje się całkowicie poza zasięgiem obiektów zabytkowych i obszarów podlegających ochronie konserwatorskiej. Nie ma tu również stanowisk archeologicznych ani stref ochrony archeologicznej. Najbliższy obiekt zabytkowy w odniesieniu do rejonu mostu nad Dunajcem MD-03 to drewniany kościół w Dębnie, znajdujący się przy ul. Kościelnej 39, w odległości ponad 700 m w linii prostej od inwestycji. Natomiast najbliższym obiektem zabytkowym w odniesieniu do mostu nad Ochotnicą MD-12 jest dwór wraz z zielenią zakomponowaną go otaczającą, znajdujący się w Tylmanowej, usytuowany w odległości ponad 1,4 km w linii prostej od terenu planowanego przedsięwzięcia.

h) gęstość zaludnienia,

Z pasem drogowym sąsiadować będzie pojedyncza zabudowa mieszkaniowa, handlowo-usługowa oraz tereny nieużytków zielonych o różnym stopniu wykorzystania.

i) obszary przylegające do jezior,

Jezioro Czorsztyńskie zlokalizowane jest w odległości kilku metrów od projektowanego obiektu mostowego MD-03 nad rzeką Dunajec oraz przebiegu DW 969. Jezioro jest miejscem przeznaczonym do celów rekreacyjnych (rejsy statkiem, przejazdy gondolą), w tym kąpielowych.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami uzdrowiskowymi. Najbliższe uzdrowisko Szczawnica (źródło 12 kwaśnych wód – szczaw) zlokalizowane jest w odległości kilkunastu km od terenu inwestycji.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,

Zgodnie z podziałem jednolitych części wód powierzchniowych, zawartym w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, inwestycja realizowana będzie w zlewniach trzech jednolitych części wód powierzchniowych :

- Most MD-03 realizowany będzie w zlewni JCWP Zbiornik Czorsztyń i Sromowce (kod RW20000214179). Jest to silnie zmieniona część wód, której stan ogólny oceniony został jako dobry. Na ocenę tąłożył się dobry stan chemiczny i potencjał ekologiczny dobry i powyżej dobrego. W przypadku przedmiotowej JCWP osiągnięcie celów środowiskowych, tj. utrzymanie dobrego stanu wód, uznano za niezagrożone.
- Most MD-12 zlokalizowany będzie na pograniczu zlewni JCWP Ochotnica (kod RW200012214197699) i JCWP Dunajec od Grajcarka do Obidzkiego Potoku (kod RW20001521419937) . JCWP Ochotnica posiada status naturalnej części i co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym wyznaczonym dla przedmiotowej JCWP jest dobry stan chemiczny i ekologiczny oraz zapewnienie możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Ochotnica od ujścia do Labańskiego Potoku. Jest to JCWP niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Z kolei JCWP Dunajec od Grajcarka do Obidzkiego Potoku posiada status silnie zmienionej części wód i dobry stan ogólny,

na który złożył się dobry i powyżej dobrego potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry potencjał ekologiczny, dobry stan chemiczny oraz zapewnienie możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego - Dunajec od Obidzkiego Potoku do Grajcarka. Osiągnięcie celów środowiskowych uznane zostało za niezagrożone.

Wody opadowe pochodzące ze szczelnej nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 969, tj. z projektowanych obiektów mostowych oraz odcinków dojazdowych do nich, ujmowane będą głównie za pomocą kanalizacji deszczowej. Odcinkowo przewiduje się również zastosowanie przydrożnych rowów trawiastych – m.in. na odcinkach dojazdowych do obiektu mostowego MD-03 nad rzeką Dunajec.

Jak podano w dokumentacji załączonej do wniosku o wydanie niniejszej decyzji, wody opadowe pochodzące z przedmiotowych odcinków objętych przedsięwzięciem nie będą zawierały ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń, jednak prewencyjnie, przed wylotami kanalizacji opadowej do odbiorników przewiduje się realizację osadników zawieszin. Również przydrożne rowy trawiaste pełnić będą funkcję urządzeń oczyszczających wody opadowe.

Odbiornikiem wód opadowych będzie pośrednio lub bezpośrednio rzeka Dunajec. Projektowana lokalizacja osadnika i wylotu przy MD-03 (odcinek 070) w km około 2+050, a przy MD-12 (odcinek 100) w km około 0+045, w km około 0+026 oraz w km około 0+005.

Nie przewiduje się prowadzenia prac w korycie potoku Ochotnica. Obecnie dno cieku jest kamienisto żwirowe, w związku z czym nie przewiduje się dodatkowego umocnienia. Również w związku z rozbudową odcinków dojazdowych drogi wojewódzkiej do mostu MD -12 nie jest planowana przebudowa istniejących umocnień rzeki Dunajec, czy też budowa nowych umocnień. Droga wojewódzka na odcinkach dojazdowych do mostu przebiega równolegle do koryta rzeki Dunajec, niemniej przyjęta technologia budowy umożliwi wykonanie prac bez jakiegokolwiek ingerencji w rzekę i istniejące umocnienia. Również wszelkie prace związane z rozbudową mostu oraz odcinków dojazdowych drogi wojewódzkiej prowadzone będą z brzegu, bez konieczności wprowadzania sprzętu do rzeki.

Z kolei ewentualne umocnienia w rejonie obiektu MD-3 wykonane zostaną z materiałów naturalnych dostosowanych do charakteru rzeki, a prace prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym poza okresami tarła i inkubacji ryb.

W wyniku realizacji inwestycji nie zostanie naruszona ciągłość morfologiczna rzeki Dunajec i potoku Ochotnica.

Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie parametry obiektów zagwarantują swobodny przepływ wód rzeki Dunajec i potoku Ochotnica.

Podczas prowadzenia prac rozbiórkowych przewiduje się zabezpieczenie koryt Dunajca i Ochotnicy przed przedostawaniem się gruzu i innych materiałów z rozbiórki mostów np. poprzez zastosowanie siatek ochronnych lub pomostów.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, iż realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie negatywnie na elementy fizykochemiczne ww. JCWP gdyż odprowadzane do wód powierzchniowych wody opadowe z obiektów mostowych i dojazdów nie będą zawierały ponadnormatywnych zanieczyszczeń, a na etapie prowadzenia prac rozbiórkowych zostaną zastosowane zabezpieczenie w postaci siatek ochronnych lub pomostów. Inwestycja nie naruszy ciągłości morfologicznej cieków. Ewentualne umocnienia koryt cieków wykonywane zostaną z materiałów naturalnych. Niewielki zakres prac oraz nadzór przyczynią się w sposób istotny do ograniczenia wpływu realizacji inwestycji na elementy biologiczne. Ilość odprowadzanych wód opadowych będzie zbliżona do stanu aktualnego a parametry nowych obiektów zagwarantują swobodny przepływ wód, w związku z czym inwestycja nie będzie również negatywnie wpływać na elementy hydromorfologiczne.

Wg podziału jednolitych części wód podziemnych, zawartego w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, Most MD-3 zlokalizowany będzie na obszarze JCWPd 165, natomiast

most MD-12 na obszarze JCWPd 166. Obydwie ww. JCWPd posiadają dobry stan chemiczny i ilościowy. Celem środowiskowym dla nich wyznaczonym jest utrzymanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego, a ich uznane zostało za niezagrożone.

Inwestycja nie będzie się wiązać z poborem wód podziemnych w związku z czym nie wpłynie w żaden sposób na stan ilościowy JCWPd 166 i JCWPd 165. Nie będzie ona miała również negatywnego wpływu na stan chemiczny ww. JCWPd, gdyż odprowadzane za pomocą rowów przydrożnych wody opadowe nie będą zawierały ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń.

W świetle powyższego uznaje się, że przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP Zbiornik Czorsztyn i Sromowce, JCWP Ochotnica i JCWP Dunajec od Grajcarka do Obidzkiego Potoku, a także dla JCWPd 165 i JCWPd 166.

Dotychczas badaniem wpływu inwestycji na środowisko wodne zajmował się Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie. Od 1 stycznia 2018 r. w postępowaniach w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uczestniczy dodatkowa, wyspecjalizowana w sprawach gospodarki wodnej instytucja, tj. Wody Polskie. Niemniej jednak, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie na etapie screeningu, jako organ kompetentny i wówczas właściwy do oceny oddziaływania inwestycji pod względem jej wpływu na cele środowiskowe dla JCWP i JCWPd dokonał analizy w tym zakresie i uznając, że inwestycja nie będzie zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP Zbiornik Czorsztyn i Sromowce, JCWP Ochotnica i JCWP Dunajec od Grajcarka do Obidzkiego Potoku oraz JCWPd 165 i JCWPd 166 wydał postanowienie o braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia przed dniem 1 stycznia 2018 r., stąd nie występowano do Wód Polskich o dodatkową opinię wodnoprawną.

3. Rodzaj i skala 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 ziemnych. Oddziaływanie ustąpi po wykonaniu prac budowlanych.

W czasie użytkowania DW 969 oddziaływanie poza pasem drogowym będzie się mieściło w normach.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia oraz prognozowany zasięg poszczególnych uciążliwości, transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie wystąpi.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 969. W związku z eksploatacją przedsięwzięcia nie stwierdzono możliwości zwiększenia oddziaływań już występujących w tym rejonie. Oddziaływanie akustyczne oraz w oddziaływanie zakresie emisji do powietrza, a wynikające

z ruchu pojazdów po przedmiotowej drodze DW 969, zamkną się w granicy pasa drogowego (po zastosowaniu nawierzchni ograniczającej emisję hałasu o około 5 dB).

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych, które będą krótkotrwałe i ustaną wraz z zakończeniem prac.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie zamknie się w pasie drogowym i nie będzie stanowiło uciążliwości dla terenów sąsiednich (po zastosowaniu elementów ochrony środowiska – nawierzchni ograniczającej emisję hałasu o około 5 dB - z możliwością wykonania innej nawierzchni na obiektach mostowych).

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania

Ze względu na charakter inwestycji, jego czas realizacji będzie stosunkowo krótki (kilkanaście miesięcy). Po zakończeniu prac budowlanych zakończy się okres jego oddziaływania i ewentualne uciążliwości spowodowane ruchem pojazdów i maszyn wykorzystywanych do prowadzenia prac.

W trakcie eksploatacji, przedsięwzięcie nie będzie źródłem ponadnormatywnych zanieczyszczeń stałych, płynnych ani gazowych, ani emisji hałasu (po zastosowaniu nawierzchni ograniczającej emisję hałasu o ok. 5 dB).

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Nie stwierdzono powiązań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami (oprócz powiązań DW 969 z istniejącym układem komunikacyjnym na terenie miejscowości Dębno, Szlembark, Maniowy oraz Tylmanowa).

Projektowana inwestycja nie będzie powodowała kumulowania oddziaływań.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

Zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko takich jak: wykonywanie prac w porze dziennej, stosowanie sprawnego sprzętu mechanicznego, skrócenie do niezbędnego minimum czasu realizacji, selektywne zbieranie odpadów, ich wywożenie z placu budowy i przekazywanie podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia do odzysku lub unieszkodliwiania oraz prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków (dopuszcza się wycinkę zieleni w innym okresie po uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym, gdy na okazach przewidzianych do wycinki nie ma lęgów ptasich), prowadzenie prac związanych z ingerencją w koryto rzeczne (m.in. podczas realizacji konstrukcji oporowych) pod nadzorem przyrodniczym aby zminimalizować oddziaływanie na organizmy z wodą związane (ichtiofaunę rzeki) a także poza okresem tarła i inkubacji ryb, czyli poza okresem od 1 marca do 30 czerwca, zabezpieczenie koryta rzeki Dunajec i Ochotnica podczas prowadzenia prac budowlanych (szczególnie przy demontażu istniejących obiektów) sprawi, że oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko będzie miało charakter krótkotrwały, przejściowy o zasięgu lokalnym i tym samym ograniczy możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko.

Proponowane rozwiązania projektowe i techniczne, m.in.: zastosowanie nawierzchni ograniczającej emisję hałasu o około 5 dB (z możliwością wykonania innej nawierzchni na obiektach mostowych), odprowadzanie wód opadowo- roztopowych do przydrożnych rowów trawiastych, a jeżeli konieczne jest ich zebranie kanalizacją deszczową, to zastosowanie studzienek kanalizacyjnych z kosztami osadczymi (które będą pełnić rolę wstępnego oczyszczania wód opadowych i roztopowych z zanieczyszczeń, w tym w szczególności z zawiesiny), a przed wylotami

do wód zastosowanie urządzeń oczyszczających w postaci osadników, wykonanie konstrukcji oporowych podtrzymujących nasyp drogi DW 969 oraz tarczę ronda (przy MD-12) z materiałów naturalnych (kamień) lub zamaskowanie elementów betonowych w szczególności od strony koryta Dunajca i Ochotnicy spowodują, iż na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie stanowiło znaczącej uciążliwości dla środowiska.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby wyznaczania obszaru ograniczonego użytkowania.

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

Dokonana analiza materiałów przedłożonych do wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, iż znaczna większość uwarunkowań określonych w art. 63 ust 1 ustawy ooś nie wystąpi w stosunku do przedmiotowej inwestycji, a pozostałe będą miały znikomy wpływ. Istotnie poprawi się natomiast komfort użytkowników drogi wojewódzkiej DW 969 oraz ich bezpieczeństwo. 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, postanowieniem znak: OO.4210.29.2017.ASu z dnia 29.12.2017 r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Na postanowienie to nie służyło zażalenie, można je zaskarżyć jedynie w odwołaniu od niniejszej decyzji. Postanowienie zostało doręczone stronom prawidłowo. Ponadto, informacja o wydanym postanowieniu zamieszczona została w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Równocześnie, zawiadomieniem znak: OO.4210.2017.ASu z dnia 09.01.2018 r. skutecznie poinformowano strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Żadna ze stron nie wypowiedziała się co do zebranego materiału dowodowego, ani nie złożyła uwag w sprawie przedmiotowej inwestycji we wskazanym w ww. Zawiadomieniu terminie.

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 ooś.

Analiza przedłożonego wniosku o wydanie niniejszej decyzji dotyczącej zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz informacji o planowanym przedsięwzięciu wskazuje, że zamierzone przedsięwzięcie, w zakresie zmiany opisanej w niniejszej decyzji, 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.

Od niniejszej decyzji służy prawo do zrzeczenia się odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Wobec nie zaskarżenia niniejszej decyzji
(postanowienia) w czasie i w trybie
ustawowo przewidywanym stała(o) się
ona(o) ostateczna(e) z dniem..... 04 KWI. 2018
i podlega wykonaniu.
Kraków, dnia..... 16 KWI. 2018.....

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

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie

mgr Rafał Bostecki

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora – Pani Joanna Karda, Werona Sp. z o.o. (adres do korespondencji: ul. Przemysłowa 10, 40-020 Katowice),
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.,
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie, ul. Prądnicka 76, 31-202 Kraków,
4. OO.ASu a/a

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.4210.29.2017.ASu
z dnia: 2018-02-28

CHARAKTERYSTYKA DODATKOWEGO ZAKRESU PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje przedsięwzięcie w zakresie drogi wojewódzkiej nr 969 - dwóch obiektów mostowych: MD-03 nad rzeką Dunajec (gmina Nowy Targ oraz Czorsztyn) oraz MD-12 nad potokiem Ochotnica (gmina Ochotnica Dolna).

W miejscu istniejącego **mostu MD-03** na drodze wojewódzkiej nr 969 na odcinku 070 w km około 1+962 w miejscowości Dębno powstanie nowy obiekt mostowy, który posadowiony będzie bliżej Jeziora Czorsztyńskiego. W trakcie budowy funkcję obiektu tymczasowego będzie pełnił istniejący obiekt. Powstanie dodatkowy pas do lewoskrętu oraz zatoka autobusowa wraz z przystankiem. Przebudowane zostanie również skrzyżowanie DW 969 z drogą gminną, a także przepust na potoku Szlembarskim, zlokalizowany na odcinku 070 w km ok. 2+300, który zamieniony zostanie na niewielki obiekt mostowy (tzw. „mały most”).

W ramach przedsięwzięcia (dla MD-03) wykonane zostaną następujące prace:

- roboty fundamentowe związane z posadowieniem nowego mostu,
- budowa przyczółków – roboty zbrojeniowe i betonowe,
- budowa ustroju nośnego z wykorzystaniem stalowych dźwigarów blachownicowych,
- betonowanie płyty pomostowej obiektu,
- montaż elementów wyposażenia obiektu i roboty wykończeniowe,
- likwidacja istniejącego przepustu zlokalizowanego w ciągu drogi DW 969 i w jego miejsce budowa niewielkiego obiektu mostowego nad potokiem Szlembarskim,
- rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej na odcinkach dojazdowych do projektowanego obiektu mostowego, w tym budowa przystanku autobusowego,
- budowa ścieżek rowerowych i dowiązanie ich do już istniejących ścieżek w okolicach wału przeciwpowodziowego rzeki Dunajec oraz Jeziora Czorsztyńskiego,
- przełożenie ruchu na nowy obiekt i rozbiórka starego obiektu.

Zaprojektowano obiekt trójprzęsłowy o konstrukcji nośnej skrzynkowej o zmiennej wysokości nad podporami pośrednimi. Obiekt sprężony będzie cięgnami stalowymi. Obiekt wykonany zostanie w technologii nawisowej z obu filarów jednocześnie. Podpory wykonane będą jako monolityczne, pełnościenne, żelbetowe posadowione bezpośrednio (palach na głębokości ok. 15-20 m ppt). Na obiekcie znajdować się będzie jednostronny chodnik dla pieszych wraz ze ścieżką rowerową o szerokości ok. 4,2 m. W celu zabezpieczenia ruchu pieszego i jeźdnego na moście zamocowane zostaną skrajne bariery mostowe oraz balustrady na krawężniach obiektu.

Orientacyjne parametry techniczne mostu MD-03:

- klasa obciążenia A (według PN 85/S – 10030),
- szerokość obiektu ok. 14,00 m,
- długość ustroju nośnego ok. 224,0 m,
- szerokość chodników ok. 4,2 m,
- szerokość jezdni z opaskami ok. 7,5 m
- rozpiętość teoretyczna przęsła ok. $60,0 + 100,0 + 60,0 = 220,0$ m
- kąt ukosu podpór 90° .

W celu umożliwienia grawitacyjnego spływu wód zaprojektowano jednostronny spadek poprzeczny jezdni i spadek chodników. Wody opadowe z obiektu mostowego zostaną odprowadzone do projektowanej kanalizacji deszczowej (kolektory zbiorcze, podwieszone do płyty pomostu i połączone ze studzienkami ściekowymi poza mostem). W konstrukcji płyty pomostu wykonane zostaną wpusty mostowe oraz sączki pionowe zbierające wodę z powierzchni izolacji.

Po wybudowaniu nowego obiektu oraz dróg dojazdowych do niego, a także przeniesieniu na niego całego natężenia ruchu – stary obiekt mostowy nad rzeką Dunajec zostanie zlikwidowany. Elementy przęsła mostu zostaną zdemontowane, a płyta żelbetowa skuta do poziomu belek.

Trasa drogi wojewódzkiej nr 969 na analizowanym odcinku ulegnie zmianie. Od km ok. 2+415 do km ok. 2+491 powstanie dodatkowy pas do skrętu w lewo o szerokości ok. 3,5 m, natomiast w km ok. 2+456 zrealizowana zostanie prawostronna zatoka autobusowa z przystankiem. Na długości chodnika jezdni ograniczona będzie krawężnikiem betonowym, natomiast na pozostałych odcinkach poboczami. W celu zabezpieczenia ruchu pieszo-jezdnego zaprojektowano balustrady i bariery drogowe. Przyjęto typowe nachylenie skarp nasypów i wykopów wartości 1:1,5.

Parametry techniczne drogi wojewódzkiej:

- klasa drogi G,
- obciążenie 115 KN / oś,
- prędkość projektowa 50/60 km/h,
- nawierzchnia bitumiczna,
- szerokość jezdni ok. 7,0 m,
- szerokość poboczy 2×1,25 m.

Projektowany odcinek DW 969 (w zakresie MD-03) będzie miał zapewnione odwodnienie do projektowanej kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych. Odwodnienie powierzchniowe zostanie zapewnione przez ukształtowane spadki poprzeczne i podłużne jezdni, poboczy i chodników.

Przepust zlokalizowany w ciągu drogi wojewódzkiej nr 969 na odcinku 070 w km ok. 2+300 zostanie rozbudowany. Zakres prac obejmuje rozebranie istniejącego przepustu i w jego miejscu budowę nowego obiektu inżynierskiego ramowego, monolitycznego, żelbetowego o świetle poziomym 3,0 m, który przeprowadzać będzie wody potoku Szlembarskiego. Na obszarze objętym zakresem analizowanego przedsięwzięcia projektowane są również ścieżki rowerowe (według odrębnego projektu oraz postępowania), które przebiegać będą równolegle do drogi wojewódzkiej nr 969 oraz pod istniejącym obiektem mostowym.

W miejscu istniejącego **mostu MD-12** zaplanowano budowę nowego obiektu, a na czas budowy przewidziano realizację obiektu tymczasowego (w śladzie pozostałości podpór po dawnym moście), który po zakończeniu prac zostanie rozebrany. Zrealizowane zostaną również odcinki dojazdowe do mostu, a także sąsiadujące z nim skrzyżowania z drogą powiatową nr 1637K oraz z drogą gminną 363950K. Skrzyżowanie DW 969 z drogą powiatową nr 1637K zaprojektowane zostało jako rondo.

W ramach przedsięwzięcia (dla MD-12) przewiduje się wykonanie następujących prac:

- budowa obiektu tymczasowego, który przeprowadzać będzie ruch na drodze wojewódzkiej nr 969 podczas rozbudowy obiektu MD-12,
- rozbiórka istniejącego mostu nad potokiem Ochotnickim,
- budowa nowej konstrukcji mostu przeprowadzającego drogę wojewódzką nr 969 nad Ochotnicą (w tym również budowa chodników i ciągów pieszo-rowerowych),
- rozbudowa skrzyżowania zwykłego drogi wojewódzkiej z drogą powiatową nr 1637K na rondo,
- przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej z drogą gminną nr 363978K,
- rozbudowa istniejącej drogi wojewódzkiej na odcinkach dojazdowych do projektowanego obiektu mostowego, w tym budowa przystanku autobusowego,

- przełożenie ruchu na nowy obiekt i rozbiórka obiektu tymczasowego.

Nowy obiekt to most jednoprzęsłowy. Ustrój nośny obiektu stanowić będą cztery belki żelbetowe sprężone (kablobeton) o stałej wysokości połączone ze sobą poprzecznkami i płytą pomostową, po której przeprowadzona zostanie jezdnia DW 969. Przyczółki wykonane zostaną jako żelbetowe konstrukcje pełnościenne o pionowych ścianach. Skarpy nasypu drogi na odcinkach dojazdowych do mostu podtrzymywane będą przez konstrukcję oporową w formie palisady kotwionej. Jedynie od strony północno- zachodniej nie ma konieczności wykonywania konstrukcji oporowej i tam wykształcony zostanie klasyczny przyczółek zakończony ścianą skrzydłową.

Orientacyjne parametry użytkowe obiektu MD-12:

– długość całkowita	ok. 49,0 m
– rozpiętość teoretyczna	ok. 47,0 m
– szerokość całkowita	ok. 14,4 m
– szerokość użytkowa jezdni	ok. 7,0 m ($2 \times 3,5$ m)
– opaski	ok. 1,0 m ($2 \times 0,5$ m)
– szerokość użytkowa chodników	ok. 2,0 m
– szerokość użytkowa ciągu pieszo-rowerowego	ok. 3,0 m
– klasa obciążenia	A (50 ton)
– kąt skrzyżowania z ciekim	ok. 70°
– światło poziome (w licach przyczółków)	ok. 42,3 m
– spadek poprzeczny jezdni	ok. 2,0% (dwustronny)
– spadek poprzeczny zabudowy	ok. 3,0%

Odwodnienie mostu realizowane będzie poprzez wykonanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni oraz spadków podłużnych ścieku przykrawężnikowego. Ponadto, przewiduje się wykonanie systemu sączków oraz wpustów mostowych. Woda z wpustów odprowadzana będzie rurami odwadniającymi wzdłuż obiektu w kierunku do przyczółków, a następnie do kanalizacji deszczowej.

Most tymczasowy wykonany będzie jako jednoprzęsłowy, kratowy most składany systemu Bailey'a. Ruch kołowy na moście tymczasowym przewiduje się jednokierunkowy, wahadłowy. Szerokość jezdni wynosić będzie ok. 3,5 m. Dla ruchu pieszego wykonany zostanie chodnik o szerokości ok. 1,5 m. Z uwagi na dobre warunki geotechniczne oraz bardzo płytkie zaleganie gruntów nośnych przyczółki mostu tymczasowego posadowione będą bezpośrednio na warstwie skały twardej. Obiekt tymczasowy położony będzie obok rozbudowywanego obiektu MD-12 od strony górnej wody potoku Ochotnickiego.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia i przeniesieniu ruchu komunikacyjnego na nowy obiekt mostowy przeprowadzający drogę wojewódzką nr 969 nad potokiem Ochotnica, tymczasowy obiekt objazdowy zostanie rozebrany, a teren wykorzystany pod jego budowę uporządkowany i doprowadzony do stanu pierwotnego.

W związku z rozbudową mostu wykonana zostanie jednocześnie modernizacja odcinków dojazdowych do niego. DW 969 nie zmieni swojego położenia w planie, a jedynie zostanie poszerzona. Rozbudowane zostanie również istniejące skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 969 z drogą powiatową nr 1637K na skrzyżowanie typu rondo (obecnie skrzyżowanie zwykłe).

Zakres rozbudowy DW 969 podzielono na dwa odcinki:

- odcinek 1 - od skrzyżowania z DG 363978K do ronda (skrzyżowania z DP-16937K) – ok. 133 m (łącznie z mostem),
- odcinek 2 - od ronda (skrzyżowania z DP 1637K) do zatoki autobusowej przy DW 969 – ok. 144 m.

Orientacyjne parametry techniczne ronda:

– prędkość projektowa	$V_p = 50/60$ km/h
– średnica zewnętrzna ronda	ok. 36,0 m

– średnica wyspy środkowej	ok. 21,0 m
– szerokość pasa ruchu na rondzie	ok. 5,5 m
– szerokość pierścienia wewnętrznego	ok. 2,0 m
– szerokość wlotu jednopasowego	ok. 3,5 m
– szerokość wylotu jednopasowego	ok. 4,0 m
– promień wyokrąglenia	ok. 12 m na wlocie i wylocie
– spadek poprzeczny jezdni jednostronny	ok. 2%

Orientacyjne parametry rozbudowywanych odcinków DW 969:

– klasa techniczna drogi	G
– prędkość projektowa	$V_p = 50/60$ km/h
– dopuszczalny naciski osi	115 KN/oś
– kategoria ruchu	KR 4
– pas ruchu o szerokości	3,5 m
– ilość jezdni	1 jezdni
– ilość pasów ruchu	2×1
– spadek poprzeczny jezdni na prostej	daszkowy 2%
– spadek poprzeczny jezdni na łuku	jednostronny 5%

Droga powiatowa nr 1637K zostanie przebudowana na odcinku o długości ok. 70 m.

Orientacyjne parametry przebudowywanego odcinka drogi powiatowej:

– klasa techniczna drogi	Z
– prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
– dopuszczalny naciski osi	100 KN/oś
– kategoria ruchu	KR 2,
– pas ruchu o szerokości	3,25 m,
– ilość jezdni	1 jezdni
– ilość pasów ruchu	2×1
– spadek poprzeczny jezdni na prostej	daszkowy 2%

W celu uniknięcia ingerencji tarczy ronda w tereny Dunajca przewidziano odsunięcie układu drogowego od rzeki Dunajec. Dla obsługi ruchu pieszego wzdłuż rozbudowywanych odcinków dróg zrealizowane zostaną ciągi piesze o szerokości od 1,5 m (na drodze powiatowej nr 1637K) do 2,0 m (na drodze wojewódzkiej nr 969). Pomiędzy początkiem odcinka DW 969, a skrzyżowaniem z DP1637K po stronie prawej zrealizowany zostanie ciąg pieszo- rowerowy o szerokości 3,0 m z przejazdem na DP 1637K. Wzdłuż rozbudowywanej drogi wojewódzkiej znajdować się będzie obustronna bariera stalowa. Ponadto przewidziano zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu pieszego takich jak ogrodzenia zapobiegające upadkowi z drogi rowerowej w rejonie zatoki autobusowej przy DP1637K oraz balustrady/ barieroporęcze na obiekcie mostowym i murze oporowym.

W związku z koniecznością poszerzenia korpusu drogi o ok. 3 m, a także w związku z budową ciągu pieszo-rowerowego po prawej stronie drogi wojewódzkiej, konieczna jest budowa konstrukcji oporowych podtrzymujących nasyp drogowy. Częściowo wykorzystane zostaną istniejące wzdłuż Dunajca konstrukcje oporowe. Dodatkowo przewidziano żelbetowe mury oporowe posadowione na mikropalach oraz kotwione kotwami gruntowymi. Powyższe konstrukcje wykonane zostaną na odcinku pomiędzy mostem na Dunajcu w ciągu drogi gminnej nr 363978K, a rozbudowywanym mostem na potoku Ochotnickim (ok. 50 m) oraz na odcinku pomiędzy rozbudowywanym mostem, a skrzyżowaniem DW 969 z drogą powiatową nr 1637K (ok. 50 m). Ponadto w związku z budową skrzyżowania typu rondo konieczna jest również budowa konstrukcji oporowych od strony drogi powiatowej nr 1637K. Orientacyjna długość konstrukcji oporowej w tym rejonie wyniesie ok. 50 m. Podobna sytuacji ma miejsce po północno-zachodniej stronie ronda, w rejonie parkingu przy sklepie.

Orientacyjna długość konstrukcji oporowej w tym rejonie wyniesie ok. 25 m. W miejscach tych wykonane zostaną klasyczne, żelbetowe konstrukcje oporowe posadowione bezpośrednio.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka w rejonie obiektu MD-03 – przede wszystkim zieleń od strony południowo – wschodniej obecnego mostu i Dunajca oraz w rejonie obiektu MD-12 – przede wszystkim zieleń zlokalizowana po stronie północnej DW 969 przy skrzyżowaniu z drogą powiatową. Prace związane z wycinką drzew i krzewów będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków (tj. poza terminem 1 marzec – 15 październik). Dopuszcza się wycinkę zieleni w innym okresie po uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym (gdy na okazach przewidzianych do wycinki nie ma lęgów ptasich). Drzewa nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki