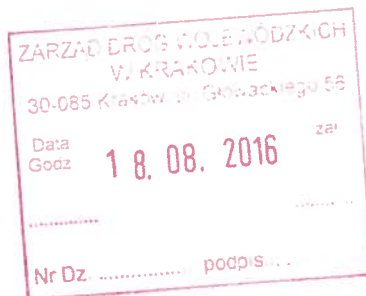




**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4210.31.2014.JP



DN

DJ 6+2

Kraków, dnia 11 SIE 2016

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 § 1, art. 142 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016 r. poz. 23 ze zm.), w związku z art. 63 ust. 1 i ust. 2, art. 65, art. 74 ust. 3 oraz art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 353 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz pkt 7, pkt 33 i pkt 65 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.),

po rozpatrzeniu

wniosku złożonego przez Inwestora tj. Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, działający przez Pełnomocnika Pana Rafała Draszczyka (a następnie Pana Dyrektora Roberta Góreckiego) znak: P-06/2014/010/AP z dnia 15.10.2014 r. (uzupełnionego przy pismach: znak: P-06/2014/104/MKo z dnia 25.09.2015 r., znak: P-06/2014/109/MKo z dnia 19.10.2015 r., znak: P-06/2014/112/MKo z dnia 04.11.2015 r., znak: P-06/2014/113/MKo z dnia 16.11.2015 r., znak: P-06/2014/115/PA z dnia 15.12.2015 r., znak: P-06/2014/117/MK z dnia 13.01.2016 r., znak: P-06/2014/187/MK z dnia 03.03.2016 r., oraz ostatecznie przy piśmie znak: ZDW/PW/2016/3803/DI-6/AZ z dnia 15.06.2016 do którego Pełnomocnik załączył nowo opracowaną kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z załącznikami w związku z rozszerzeniem zakresu wniosku), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Modernizacja DW nr 958 Chabówka – Zakopane oraz DW nr 957 Czarny Dunajec – Jabłonka – opracowanie koncepcji przebudowy/rozbudowy wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opracowaniem programu funkcjonalno-użytkowego”**,

postanawiam

stwierdzić brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Modernizacja DW nr 958 Chabówka – Zakopane oraz DW nr 957 Czarny Dunajec – Jabłonka – opracowanie koncepcji przebudowy/rozbudowy wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opracowaniem programu funkcjonalno-użytkowego”**.

Uzasadnienie

Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, działający przez Pełnomocnika Pana Rafała Draszczyka (a następnie Pana Dyrektora Roberta Góreckiego), wystąpił z wnioskiem znak: P-06/2014/010/AP z dnia 15.10.2014 r. do

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „**Modernizacja DW nr 958 Chabówka – Zakopane oraz DW nr 957 Czarny Dunajec – Jabłonka – opracowanie koncepcji przebudowy/rozbudowy wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opracowaniem programu funkcjonalno-użytkowego**”. Wniosek był kilkakrotnie uzupełniany przy pismach: znak: P-06/2014/104/MKo z dnia 25.09.2015 r., znak: P-06/2014/109/MKo z dnia 19.10.2015 r., znak: P-06/2014/112/MKo z dnia 04.11.2015 r., znak: P-06/2014/113/MKo z dnia 16.11.2015 r., znak: P-06/2014/115/PA z dnia 15.12.2015 r., znak: P-06/2014/117/MK z dnia 13.01.2016 r., znak: P-06/2014/187/MK z dnia 03.03.2016 r. oraz ostatecznie przy piśmie znak: ZDW/PW/2016/3803/DI-6/AZ z dnia 15.06.2016, do którego Pełnomocnik załączył nowoopracowaną kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z załącznikami, w związku z rozszerzeniem zakresu wniosku.

Zakresem przedsięwzięcia objęte są działki ewid. nr: 340/1 obr. Chabówka (jedn. ewid. Rabka Zdrój), 340/2 obr. Chabówka (jedn. ewid. Rabka Zdrój), 340/5 obr. Chabówka (jedn. ewid. Rabka Zdrój), 568 obr. Rokiciny Podhalańskie (jedn. ewid. Raba Wyżna), 3624 obr. Raba Wyżna (jedn. ewid. Raba Wyżna), 624 obr. Rokiciny Podhalańskie (jedn. ewid. Raba Wyżna), 10240 obr. Nowy Targ (jedn. ewid. Miasto Nowy Targ), 4615/1 obr. Białka (jedn. ewid. Maków Podhalański – obszar wiejski), które zostały wyszczególnione w spisie działek, objętych *decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych*, stąd stosownie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

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 pkt 2** 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*”, **pkt 7** – „*stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6*”, **pkt 33** – „*instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*” oraz **pkt 65** – „*budowle przeciwpowodziowe, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża, w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód lub ich kanalizacja rozumiana jako zagospodarowanie wód umożliwiające ich wykorzystanie do celów żeglugowych*” rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 poz. 71 j. t.).

Dla przedsięwzięć tych stosownie do zapisów art. 63, w związku z art. 75 ust. 6 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...) wymagane jest ustalenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przez właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Zawiadomieniem znak: OO.4210.31.2014.MG z dnia 17.11.2014 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania oraz o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym oraz dokumentacją przedłożoną przez Inwestora. Ponadto, pismem znak: OO.4210.31.2014.MG z dnia 18.11.2014 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu, o czym poinformowano strony postępowania w w/w piśmie.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.4.775.2014 z dnia 12.12.2014 r. w której stwierdził, iż dla w/w inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i opracowanie raportu w zakresie określonym w art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...).

Po kilkukrotnym uzupełnianiu karty informacyjnej przedsięwzięcia, przy piśmie znak: OO.4210.31.2014.JP z dnia 14.03.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ponownie zwrócił się do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał ponowną opinię sanitarną znak: NS.9022.10.45.2016 z dnia 7.04.2016 r. w której tym razem stwierdził, iż przedmiotowa inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu.

W związku z rozszerzeniem zakresu wniosku przez Inwestora oraz przedłożeniem do tut. Dyrekcji nowoopracowanej karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z załącznikami, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przy piśmie znak: OO.4210.31.2014.JP z dnia 22.06.2016 r. po raz kolejny wystąpił do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie. W odpowiedzi Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem znak: NS.9022.10.122.2016 z dnia 08.07.2016 r. wydał ostatecznie opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowa inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opracowania raportu.

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

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

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

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmować swym zakresem modernizację istniejących dróg wojewódzkich DW958 Chabówka – Zakopane oraz DW957 Czarny Dunajec – Jabłonka, w województwie małopolskim, w powiatach: suskim, nowotarskim oraz tatrzańskim. Drogi przewidziane do modernizacji przebiegają przez tereny gmin: Maków Podhalański, Zawoja, Jabłonka, Czarny Dunajec, Nowy Targ, miasto Nowy Targ, Rabka Zdrój, Raba Wyżna, Kościelisko oraz Zakopane.

Ze względu na zasięg terenowy jaki obejmuje przedsięwzięcie (położenie DW957 i DW958), skalę przedsięwzięcia należy uznać jako regionalną, a ze względu na funkcję i znaczenie w/w dróg wojewódzkich w układzie komunikacyjnym województwa małopolskiego, skalę należy uznać za ponadregionalną.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowywane będą odcinki dróg DW957 oraz DW958, których obecny stan techniczny nawierzchni wymaga naprawy – widoczna jest degradacja nawierzchni poprzez występowanie np. nierówności, spękań, ubytków kruszywa, itp. Oprócz złego stanu technicznego w wielu miejscach poprawy wymagają warunki geometryczne przebiegu drogi. Do warunków niekorzystnych z punktu widzenia użytkownika można także zaliczyć brak chodników na wielu odcinkach, wąskie pobocza lub ich brak, ograniczona widoczność na skrzyżowaniach, a także tworzenie się zastoisk wodnych na jezdni spowodowane brakiem systemu odprowadzania wód opadowych. Występuje także brak ciągłości barier w miejscach niebezpiecznych jak np. przy wysokich skarpach.

Analizowane drogi wojewódzkie będą modernizowane na łącznej długości ok. 115,5 km (DW957 na długości ok. 66,5 km oraz DW958 na długości ok. 49,0 km), na sumarycznej powierzchni ok. 71 ha. Etap przebudowy dróg będzie rozłożony w czasie i przestrzeni – prace będą prowadzone na wybranych odcinkach w okresie czasu co najmniej kilku lat.

Po uwzględnieniu stanu faktycznego dróg wojewódzkich DW957 i DW958, przewiduje się ich modernizację (w różnym zakresie i na różnych odcinkach) polegającą na:

- budowie/przebudowie/rozbudowie istniejących jezdni asfaltowych, polegającej na wymianie istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz w miejscach poszerzeń do budowy nowych konstrukcji (nowa nawierzchnia asfaltowa w sąsiedztwie zabudowań mieszkaniowych wykonana zostanie jako nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej) – szerokość jezdni 6,0 – 7,0 m z miejscowym poszerzeniem na łukach;
- budowie/przebudowie/rozbudowie/remontie chodników, ciągów pieszych i rowerowych, polegającej na poszerzeniu istniejących chodników do szerokości 2,0 m oraz miejscowo wykonaniu ciągów pieszych o szerokości 1,5 – 3,0 m oraz ciągów pieszo-rowerowych o szerokości 3,0 – 3,5 m;
- przebudowie skrzyżowań z istniejącymi drogami, polegającej na odpowiednim ukształtowaniu wlotów podporządkowanych wraz z wyokrągleniami krawędzi promieniami min. 6,0 m;
- budowie/przebudowie/rozbudowie zjazdów publicznych i indywidualnych - szerokość zjazdów wynosić będzie od 3,0 do 5,0 m, w zależności od warunków lokalnych;
- budowie/przebudowie zatok autobusowych o szerokości 3,0 m i długości peronu 20,0 m;
- budowie azyli dla pieszych o szerokości min. 2,0 m;
- przebudowie/budowie/rozbudowie przepustów drogowych (niektóre przepusty dostosowane zostaną do migracji zwierząt, wszystkie przepusty dostosowane zostaną do uwarunkowań hydrologicznych oraz normatywów obowiązujących dla dróg wojewódzkich);
- budowie/przebudowie/rozbudowie obiektów mostowych (pozostawiając światło istniejące gdy jest wystarczające pod względem hydrologicznym i ekologicznym, bądź poszerzając światło poziome, bo możliwa jest jedynie rozbudowa obiektu jako poszerzenie tylko w poziomie ze względu na konieczność zachowania niwelety drogi), a także ewentualnej budowie obiektów mostowych tymczasowych i ich rozbiórze,
- budowie zabezpieczeń brzegowych przy rzekach (tylko w miejscach bezwzględnie koniecznych ze względu na zapewnienie stabilności infrastruktury technicznej),
- budowie/przebudowie/rozbudowie odwodnienia drogowego w postaci kanalizacji deszczowej bądź rowów otwartych (wraz z zastosowaniem urządzeń oczyszczających, czyli osadników o minimalnym 60 % stopniu oczyszczenia) oraz wykonaniu umocnienia dna i/lub skarp w miejscach koniecznych dla zapewnienia trwałości konstrukcji wylotu kanalizacji deszczowej;

- budowie/przebudowie/rozbudowie oraz zabezpieczeniu sieci: elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- wycince drzew i krzewów kolidujących z inwestycją (w zakresie minimalnym, niezbędnym, ale z zachowaniem wszystkich okazów uznanych za pomnik przyrody i wszystkich okazów cennych),
- nasadzeniu zieleni w miejscach możliwych.

Inwestor brał pod uwagę wariantowanie inwestycji poprzez analizę wariantów: bezinwestycyjnego (jako pozostawienie stanu istniejącego), optymalnego (wariantu wskazanego do realizacji), maksymalnego (znaczna rozbudowa drogi o nowe pasy ruchu, z zajęciem dodatkowych powierzchni pod pas drogowy, wycinką zieleni, wyburzeniami).

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

Modernizacja DW957 i DW958 prowadzona będzie po śladzie istniejącym. Poszerzenie istniejącej granicy pasa drogowego przewidziano jedynie w miejscach związanych z przebudową skrzyżowań, wykonaniem poszerzeń jezdni, korektą promieni łuków drogowych poziomych, koniecznością wykonania skarp i przeciwskaarp rowów drogowych, zatok autobusowych oraz chodników. Realizacja inwestycji nie spowoduje dużej straty dla środowiska przyrodniczego i znaczącego dla środowiska ubytku terenów biologicznie czynnych, a jednocześnie znacznie zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu (zarówno kierowców jak i pieszych) oraz poprawi komfort jazdy. W stosunku do stanu istniejącego ukształtowanie powierzchni terenu nie ulegnie zmianom (niweleta drogi pozostanie jak w stanie istniejącym).

Na wybranych odcinkach DW957 oraz DW958 przewiduje się modernizację obejmującą bądź wymianę konstrukcji nawierzchni ze względu na jej zły stan techniczny, bądź jedynie frezowanie nawierzchni w celu usunięcia zniszczonych warstw bitumicznych oraz wyrównanie istniejącej niwelety z nakładkami wzmacniającymi o odpowiedniej grubości – droga powinna spełniać parametry jak dla klasy G. Na odcinkach modernizowanych dróg sąsiadujących z terenami podlegającymi ochronie akustycznej, przewidziano zastosowanie warstwy ścieralnej o właściwościach obniżających emisję hałasu o ok. 5 dB (w stosunku do nawierzchni standardowej).

Planuje się jezdnię o szerokości pasów ruchu od 3,0 do 3,5 m. Prace modernizacyjne przewidują również uporządkowanie, oraz jak to będzie konieczne, to odtworzenie poboczy przy obu modernizowanych drogach. Pobocza gruntowe będą mieć szerokość min. 0,75 – 1,25 m. W miejscu, gdzie warunki lokalne na to pozwalają, zaprojektowano zatoki autobusowe wraz z chodnikiem i przejściem dla pieszych, łączącym przedmiotowe zatoki z istniejącymi ciągami pieszymi.

W ramach modernizacji DW957 oraz DW958 przewidziano przebudowę istniejących skrzyżowań, również rozumianą jako poszerzenie pasa drogowego (np. poprzez realizację dodatkowego pasa dla pojazdów skręcających w lewo). Skrzyżowania z drogami podporządkowanymi zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe, skrzyżowania skanalizowane, bądź skrzyżowania skanalizowane z wyspą dzielącą na wlocie podporządkowanym oraz w postaci rond. Ponadto, w obszarze skrzyżowań zaprojektowano np. zatoki autobusowe i przejścia dla pieszych wyposażone w azyl.

W ciągu przebudowywanej DW957 znajduje się 15 mostów, przy czym prace modernizacyjne polegające na budowie nowego obiektu w miejscu istniejącego, obejmą 5 obiektów mostowych:

- M6 (odcinek 100 w km 9+553) na potoku Czarna Orawa. Istniejące światło poziome 8,9+13,4+9,4 m zostanie zmienione w ramach przebudowy obiektu do 31,0 m. Na czas budowy zostanie wyznaczony objazd.
- M5 (odcinek 120 w km 0+608) na potoku Piekienik. Istniejące światło poziome 8,7 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 9,0 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M4 (odcinek 140 w km 0+404) na potoku Młynówka. Istniejące światło poziome 6,0 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 7,0 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M2 (odcinek 150 w km 1+207) na potoku Czarny. Istniejące światło poziome 11,4 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 12,2 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M1 (odcinek 180 w km 0+220) na potoku Wielki Rogoźnik. Istniejące światło poziome 14,2+17,5+13,8 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 49,8 m. Na czas budowy zostanie wyznaczony objazd, a jeżeli nie będzie możliwości ani nie uzyska się uzgodnień z zarządcami dróg, na czas budowy wykonany zostanie obiekt tymczasowy.

Z kolei w ciągu DW958 znajduje się 16 obiektów mostowych, z których 13 wymaga przebudowy (jako budowa nowego obiektu w miejscu istniejącego) tj.:

- M1 (odcinek 010 w km 2+747) na potoku Rokicianka. Istniejące światło poziome 10,6 m zostanie na poziomie jak obecnie, z nieznacznym zwiększeniem światła pionowego z 2,8-3,5 na 2,9-3,6. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M3 (odcinek 030 w km 1+168) na potoku Żelaźnica. Istniejące światło poziome 5,8 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 7,0 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M4 (odcinek 030 w km 6+178) na potoku Maciejowski. Istniejące światło poziome 7,2 m zostanie na obecnym poziomie. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M5 (odcinek 050 w km 0+460) na potoku Piekienik. Istniejące światło poziome 5,7+15,5+5,7 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 25,0 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.

- M6 (odcinek 060 w km 5+676) na potoku Czarny Dunajec. Istniejące światło poziome 18,7+25,8+18,7 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 66,0 m. Na czas budowy zostanie wyznaczony objazd – jeżeli nie będzie możliwości ani nie uzyska się uzgodnień z zarządcami dróg, na czas budowy wykonany zostanie obiekt tymczasowy.
- M7 (odcinek 080 w km 1+076) na potoku Czarny Dunajec. Istniejące światło poziome 8,8+8,8+8,8+8,8 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 44,8 m. Na czas budowy zostanie wyznaczony objazd – jeżeli nie będzie możliwości ani nie uzyska się uzgodnień z zarządcami dróg, na czas budowy wykonany zostanie obiekt tymczasowy.
- M8 (odcinek 080 w km 5+959) na potoku Magura. Istniejące światło poziome 7,0 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 7,5 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M8.1 (odcinek 080 w km 6+307) na dopływie Czarnego Dunajca. Istniejące światło poziome 7,5 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 8,0 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M9 (odcinek 080 w km 9+231) na potoku Siwa Woda. Istniejące światło poziome 108+13,7+10,8 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 49,2 m. Na czas budowy zostanie wyznaczony objazd – jeżeli nie będzie możliwości ani nie uzyska się uzgodnień z zarządcami dróg, na czas budowy wykonany zostanie obiekt tymczasowy.
- M10 (odcinek 080 w km 9+372) na potoku Lejowy. Istniejące światło poziome 8,4 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 8,9 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M11 (odcinek 080 w km 11+497) na potoku Kirowa Woda. Istniejące światło poziome 19,0 m zostanie zwiększone w ramach przebudowy obiektu do 19,5 m. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M13 (odcinek 080 w km 18+373) na potoku Młynisko. Istniejące światło poziome 7,0 m zostanie na obecnym poziomie. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.
- M15 (odcinek 090 w km 0+607) na potoku Bystry. Istniejące światło poziome 11,0 m zostanie na obecnym poziomie. Zapewniony zostanie ruch wahadłowy w czasie budowy.

W wielu przypadkach odstąpiono od wariantu mniej korzystnego dla środowiska, polegającego na realizacji obiektów tymczasowych. Obecne rozpoznanie pozwoliło autorowi karty informacyjnej założyć, że w czasie prowadzenia prac budowlanych możliwe będzie skierowanie ruchu na drogi objazdowe bądź wprowadzenie ruchu wahadłowego na obiektach. Ewentualne mosty tymczasowe zostaną wykonane bez podpór w korytach, a ich realizacja może okazać się konieczna jedynie w przypadku:

- mostu na potoku Wielki Rogoźnik (DW957 - M1), wówczas obiekt tymczasowy zostanie zlokalizowany równoległe do mostu istniejącego;
- mostu na potoku Czarny Dunajec (DW958 – M6), wówczas obiekt tymczasowy zostanie zlokalizowany równoległe do mostu istniejącego;
- mostu na potoku Czarny Dunajec (DW958 – M7), wówczas obiekt tymczasowy zostanie zlokalizowany równoległe do mostu istniejącego;
- mostu na potoku Siwa Woda (DW958 – M9), wówczas obiekt tymczasowy zostanie zlokalizowany równoległe do mostu istniejącego.

Nowe obiekty mostowe będą wznoszone w różnych technologiach z uwagi na ich odmienną formę konstrukcyjną. Szczegółowa technologia wznoszenia każdego z obiektów będzie opracowana na etapie projektu budowlanego/wykonawczego, po uzyskaniu pozwolenia na budowę/decyzji ZRID. Technologia wznoszenia będzie zależeć od bazy sprzętowej wybranego wykonawcy robót budowlanych, uwzględniać będzie środowiskowe uwarunkowania zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz ustalenia nadzoru przyrodniczego.

Nie przewiduje się zasadniczej zmiany parametru światła pionowego projektowanych obiektów mostowych, natomiast na wielu obiektach przewiduje się zwiększenie parametru światła poziomego w stosunku do obiektów istniejących. Światło pionowe obiektów mostowych nie ulegnie zasadniczym zmianom (niweleta drogi musi zostać zachowana), natomiast światło poziome obiektów zostało zwiększone w stopniu maksymalnie możliwym ze względu na zagospodarowanie i użytkowanie terenów w otoczeniu, likwidując podpory w korytach cieków. Zwiększenie parametru światła poziomego poza warunkami hydrologicznymi poprawi również biologiczną obudowę koryt. W czasie prowadzenia prac budowlanych przy obiektach, zostanie zapewniony swobodny przepływ wód. Konieczne umocnienia brzegów cieków (do 10 m przed i 10 m za obiektami) zostaną wykonane z materiałów naturalnych lub z zastosowaniem materiałów maskujących (np. maskowanie kamieniem, jako zatopienie w betonie kamieni/głazów). Nie planuje się wykonywania umocnień dna koryt cieków w obrębie obiektów mostowych. Parametry projektowanych mostów w ciągu dróg wojewódzkich DW957 i DW958 zostaną w większości przypadków dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

W ciągu drogi wojewódzkiej DW957 występują liczne przepusty – 173 szt., z których zdecydowana większość ma przekrój kołowy, bardzo rzadko występują przepusty skrzynkowe. Podobnie jest w przypadku drogi wojewódzkiej DW958, na której zlokalizowanych jest 96 przepustów. W ramach analizowanego przedsięwzięcia przewiduje się przede wszystkim odtworzenie funkcji przepustów, jako naprawę wlotów i wylotów oraz uporządkowanie terenu wokół przepustów (przy wlocie i wylocie). Przepusty mniejsze niż 0,8 m zostaną przebudowane ze względu na wymóg normatywny. Ponadto, niektóre przepusty wskazano do przebudowy w zakresie pełnienia przez nie funkcji również jako lokalny szlak migracji zwierząt (ok. 11 szt. w ciągu DW957, ok. 9 szt. w ciągu DW958). Na podstawie analiz hydrologicznych wytypowano również niektóre przepusty do przebudowy (poszerzenia) dla zapewnienia przepływu wód. W ramach przebudowy przepustów zostaną także wykonane (a czasami odtworzone) umocnienia rowu/cieku, aby zachować stabilność – najczęściej umocnienie wykonane będzie poprzez zastosowanie płyt ażurowych na dnie i na skarpach, na długości nie większej niż 5,0 m przed i za przepustem.

Wody opadowe z powierzchni modernizowanych dróg wojewódzkich DW957 i DW958 odprowadzane będą częściowo do rowów (trawiastych i/lub szczelnych), prowadzonych obustronnie wzdłuż jezdni, częściowo do ciągów kanalizacji deszczowej (istniejących i/lub projektowanych).

Odwodnienie DW957 i DW958 obecnie jest realizowane zasadniczo poprzez otwarte rowy drogowe oraz częściowo poprzez kanalizację deszczową. W ramach prac modernizacyjnych przewiduje się na wybranych odcinkach przebudowę oraz budowę nowych odcinków kanalizacji deszczowej przy nowo wykonanych chodnikach bądź ciągach pieszo-rowerowych, a na części odtworzenie i/lub oczyszczenie istniejących rowów z zachowaniem obecnego układu i wylotów. Wody opadowe z powierzchni drogi ujmowane będą wpustami deszczowymi i poprzez przykanaliki wprowadzane do ciągu kanalizacji deszczowej. Na ciągach kanalizacji deszczowej przewiduje się wykonanie studzienek kanalizacyjnych z kręgów betonowych lub żelbetowych o średnicy 1000-2000 mm. Odbiornikami wód opadowych z kanalizacji deszczowej będą rowy drogowe, istniejąca kanalizacja oraz odbiorniki zewnętrzne tzn. cieki wodne przecinające ww. drogi wojewódzkie. W ramach modernizacji przewiduje się również wykonanie nowych wylotów oraz urządzeń

oczyszczających (osadników) przed wylotami do cieków powierzchniowych (odbiorników zewnętrznych).

W ramach modernizacji DW957 przewiduje się realizację kanalizacji deszczowej na poszczególnych odcinkach w kilometrażu:

- odcinek 080/090: w km 9+150 – 0+010 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 90: w km 5+520 – 5+580 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 100: w km 2+120 – 2+280 z wylotem do rowu drogowego i w km 9+400 – 9+520 z wylotem (Wyl11) do Czarnej Orawy w km 9+520,
- odcinek 110: w km 0+820 – 0+870 z wylotem do rowu drogowego i w km 5+300 – 5+340 oraz 5+340 – 5+400 z wylotami (Wyl12a i Wyl12b) do cieku km 5+340,
- odcinek 120: w km 0+020 – 0+390 z wylotem (Wyl13) do rowu zewnętrznego w km 0+390, w km 0+400 – 0+470 z wylotem (Wyl14) do cieku w km 0+470; w km 0+480 – 0+590 z wylotem (Wyl15) do potoku Piekienik w km 0+590 oraz w km 2+780 – 3+000 i w km 6+560 – 6+720 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 130: w km 0+020 – 0+100 z wylotem do istniejącej kanalizacji,
- odcinek 160: w km 2+220 – 2+320 z wylotem do rowu drogowego i w km 3+600 – 3+780 z wylotem do istniejącej kanalizacji,
- odcinek 180: w km 0+200 – 0+260, 0+820 – 0+880 i 1+180 – 1+320 z wylotem do rowu drogowego.

W przypadku DW958 w ramach modernizacji, kanalizację deszczową zaprojektowano w kilometrażu:

- odcinek 10: w km 0+030 – 0+220 z wylotem (Wyl1) do cieku w km 0+030; w km 1+700 – 1+900 z wylotem (Wyl2) do cieku w km 1+700; w km 2+600 – 2+850 z wylotem (Wyl3) do rzeki Raby w km 2+600,
- odcinek 20: w km 2+500 – 2+640 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 30: w km 0+000 – 0+600 z wylotem (Wyl4) do rzeki Raby w km 0+010; w km 1+120 – 1+280 z wylotem do rowu drogowego; w km 2+100 – 2+300 z wylotem (Wyl6) do cieku w km 2+300; w km 2+700 – 2+920 z wylotem (Wyl7) do cieku w km 2+700; w km 2+920 – 3+140 z wylotem (Wyl8) do cieku w km 2+920; w km 3+140 – 3+220 z wylotem (Wyl9) do cieku w km 3+140; w km 3+220 – 3+400 z wylotem (Wyl10) do cieku w km 3+220 oraz w km 4+140 – 4+300 i 5+360 – 5+480 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 40: w km 0+160 – 0+380 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 040/050: w km 0+160 – 0+080 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 050/60: w km 4+900 – 5+660 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 60: w km 5+740 – 5+960 z wylotem (Wyl16) do Czarnego Dunajca i w km 7+230 – 7+380 z wylotem (Wyl16a) do cieku w km 7+230,
- odcinek 060/070: w km 7+800 – 0+040 z wylotem do rowu drogowego,
- odcinek 70: w km 0+360 – 0+480 z wylotem do istniejącej kanalizacji,
- odcinek 80: w km 1+180 – 1+340 z wylotem (Wyl19) do cieku w km 1+180; w km 1+850 – 1+940 z wylotem (Wyl20) do cieku w km 1+490; w km 2+520 – 2+640, 3+660 – 3+740 i 5+620 – 5+740 z wylotem do istniejącej kanalizacji; w km 5+960 – 6+080 z wylotem (Wyl24) do Lejowego Potoku; w km 6+080 – 6+300 z wylotem (Wyl25) do cieku w km 6+080; w km 6+300 – 6+440 z wylotem (Wyl26) i w km 9+360 – 9+460 z wylotem (Wyl25a) do Czarnego Dunajca; w km 7+7200 – 7+860 i km 11+000 – 11+500 z wylotem do rowu drogowego; w km 14+180 – 14+540 z wylotem (Wyl27) i w km 14+560 – 14+880 z wylotem (Wyl228) do Potoku Mała Łąka Czarnego Dunajca.

W ramach modernizacji DW957 i DW958 konieczna będzie przebudowa istniejących, kolidujących z przedsięwzięciem sieci elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych. Przebudowę powyższych sieci należy zaprojektować zgodnie z warunkami określonymi przez ich właścicieli.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z koniecznością wyburzeń obiektów budowlanych.

W rejonie drogi DW957 na terenie gmin: Maków Podhalanki, Zawoja i Jabłonka występują liczne osuwiska. Pojedyncze osuwiska pojawiają się również w gminie Czarny Dunajec i Nowy Targ, przy czym większość z nich usytuowana jest w dużym oddaleniu od drogi. W rejonie DW958 osuwiska pojawiają się na terenie gmin: Rabka Zdrój, Raba Wyżna, Czarny Dunajec oraz Kościelisko.

Osuwiska zagrażające inwestycji występują przy drodze DW958 w następującej lokalizacji: Raba Wyżna odcinek 020 km od ok. 0+160 do km ok. 0+380 oraz Bielanka odcinek 030 km od ok. 2+920 do km 3+350. Dla zabezpieczenia drogi wojewódzkiej na odcinku 020 (Raba Wyżna), stabilizację osuwiska można osiągnąć dzięki wykonaniu konstrukcji oporowej z gabionów utrzymujących nasyp od strony zachodniej wraz z wykonaniem materaca wzmacniającego w korpusie drogi, lub można zastosować pale iniekcyjne jet grunting o długości 5,0 m, a skarpy zabezpieczyć antyerozyjnie poprzez użycie geomat z humusowaniem i hydroobsiewem. Dla zabezpieczenia drogi na odcinku 30 (Bielanka), teren osuwisk należy odvodnić, a zbocza ustabilizować (tzn. wprowadzić konstrukcje oporowe utrzymujące korpus drogowy np. jako wykonanie pionowej ściany oporowej poniżej drogi w odległości ok. 3,0 m od jej krawędzi, lub zastosowanie płyty żelbetowej grubości 20 cm kotwioną z podłożem, lub poprzez zastosowanie żelbetowych pali wierconych wykonanych pionowo z dwóch stron drogi, które przeniosą obciążenia z drogi bezpośrednio na podłoże), co spowoduje poprawę stateczności stoku.

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

Nie stwierdzono powiązań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami. Przedmiotem przedsięwzięcia jest modernizacja odcinków istniejących dróg DW957 i DW958. Projektowana inwestycja nie będzie powodowała kumulowania oddziaływań.

c) wykorzystania zasobów naturalnych,

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego wykorzystania zasobów naturalnych. Na etapie budowy wykorzystywana będzie woda zarówno do prac budowlanych jak i dla zatrudnionych na budowie pracowników. W ramach przedsięwzięcia nie będzie pobierana woda z własnych ujęć powierzchniowych czy podziemnych – woda dostarczana beczkownikami 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. W czasie budowy wykorzystywane będą materiały budowlane, typowe dla inwestycji drogowych (m. in. beton, stal, nawierzchnie asfaltowe, elementy betonowe jak kostki, czy krawężniki betonowe, elementy kanalizacji deszczowej, w tym również osadniki, elementy oświetlenia drogowego, elementy zabudowy dróg jak wiaty przystankowe, znaki drogowe i inne, wymagane w zależności od szczegółowego zakresu prac do wykonania na danym odcinku drogi). Na etapie realizacji prac wykorzystywane będą paliwa np. olej napędowy, zarówno

do napędzania maszyn i urządzeń budowlanych jak i paliwo do pojazdów dostarczających na plac budowy materiały, czy wywożących z budowy odpady. Olej napędowy wykorzystywany może być również do wytworzenia energii na placu budowy. Energia na placu budowy może być pozyskana również z sieci energetycznej, po wcześniejszym uzgodnieniu warunków dostawy z gestorem sieci. Zapotrzebowanie na powyższe zasoby zakończy się wraz z etapem budowy.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

Realizacja inwestycji będzie powodować typowe dla okresu budowy uciążliwości związane z emisją hałasu oraz niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, powodowaną pracą maszyn budowlanych oraz ruchem samochodów ciężarowych dostarczających materiały budowlane. Analizowane przedsięwzięcie należy do tzw. inwestycji liniowych, zatem jego oddziaływanie na środowisko w trakcie budowy będzie skoncentrowane wzdłuż trasy przedmiotowych dróg wojewódzkich. Przewiduje się chwilowe pogorszenie standardów jakości środowiska na etapie prac budowlanych, jednak będzie to oddziaływanie niewielkie, krótkotrwałe i przemijające, związane z okresem realizacji inwestycji.

Ze względu na bliskie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej przy DW957 i DW958, prace uciążliwe pod względem akustycznym będą prowadzone poza godzinami porannymi oraz popołudniowego i wieczornego odpoczynku, tj. w godzinach 8.00 – 18.00. Dzięki rozłożeniu w czasie prac budowlanych (prace będą prowadzone w różnym okresie na różnych odcinkach), emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych nie będzie wyróżniana z tła i nie będzie stanowić ponadnormatywnej uciążliwości dla środowiska. Emisji tych nie da się zupełnie wyeliminować, można natomiast zminimalizować oddziaływanie inwestycji na etapie budowy poprzez odpowiednią organizację pracy, kontrolowanie na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie (tak, aby charakteryzowały się korzystnymi własnościami akustycznymi oraz były w pełni sprawne technicznie), zabezpieczanie przewożonych i składowanych materiałów sypkich np. plandekami, a w sytuacjach koniecznych zraszanie dróg technologicznych i innych powierzchni celem zminimalizowania pylenia.

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów na przedmiotowych odcinkach dróg, zwiększeniem udziału pojazdów klasy ciężkiej w potoku ruchu, czy też wprowadzeniem do środowiska jakichkolwiek nowych źródeł hałasu. Realizacja inwestycji z pewnością nie pogorszy obecnych warunków akustycznych. Nowa i równa nawierzchnia wykonana w ramach modernizacji przyczyni się do obniżenia poziomu emisji hałasu z dróg wojewódzkich DW957 i DW958. Co więcej, ze względu na bliskie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej na modernizowanych odcinkach dróg zostanie zastosowana nawierzchnia redukująca hałas o ok. 5 dB (w stosunku do nawierzchni standardowej). Zastosowanie takiej nawierzchni przyczyni się do znacznej poprawy klimatu akustycznego przy drogach wojewódzkich, co wpłynie również na poprawę warunków zamieszkania w sąsiedztwie DW957 i DW958.

Autorzy karty informacyjnej przedsięwzięcia wykonali obliczenia rozprzestrzeniania hałasu dla roku oddania dróg do użytku tj. 2017 na podstawie prognozy natężenia ruchu. Natężenia ruchu pojazdów zostały określone dla każdego z rozpatrywanych odcinków dróg jako natężenia średniodobowe. Zgodnie z prognozą ruchu dla DW957, przewiduje się natężenie ruchu na poziomie 2644 – 8780 poj./dobę (w zależności od analizowanego odcinka drogi) oraz dla DW958 – na poziomie 4151 – 7828 poj./dobę (w zależności od analizowanego odcinka drogi).

Obliczenia rozprzestrzeniania hałasu wykonano w siatce obliczeniowej obejmującej tereny sąsiadujące z drogą, które mogą być objęte jej oddziaływaniem akustycznym, a także w punktach recepcyjnych umieszczonych na budynkach mieszkalnych znajdujących się najbliżej drogi oraz w punktach recepcyjnych swobodnie umieszczonych na terenach chronionych przed hałasem (na wysokości 1,5 m).

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

Wyniki obliczeń wykazały, że przy zastosowaniu nawierzchni redukującej hałas o ok. 5 dB (w stosunku do nawierzchni standardowej), przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu udało się wyeliminować na budynkach przy drodze, a wartości niepewne (w granicy błędu) pojawiają się jedynie na styku terenu chronionego i pasa drogowego, gdzie najczęściej teren wykorzystywany jest jako trawnik, parking, czy ogród przed domem.

W zakresie oddziaływania inwestycji na powietrze atmosferyczne, na etapie eksploatacji modernizowanych dróg wojewódzkich DW957 i DW958 nie zwiększy się ilość zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery z ruchu samochodowego (nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu, ani wprowadzenia dodatkowych źródeł emisji). Poprzez wprowadzenie płynnej jazdy (dzięki wyeliminowaniu ruchu pieszego z jezdni, realizacji zatok autobusowych, przebudowie skrzyżowań) zmniejszeniu ulegnie emisja gazów i pyłów ze spalania paliw w pojazdach. Dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń w powietrzu nie zostaną przekroczone w wyniku realizacji przedsięwzięcia, co wykazały obliczenia emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu wykonane na etapie opracowania karty informacyjnej przedsięwzięcia, w związku z czym całe oddziaływanie zamknie się w obrębie pasa drogowego planowanej inwestycji.

Emisja zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i do ziemi związana będzie zasadniczo z odprowadzaniem wód opadowych z modernizowanych dróg, zarówno w trakcie ich modernizacji jak również w trakcie eksploatacji. Podczas prac budowlanych nie będą powstawały żadne ścieki technologiczne, a jedynie ścieki socjalno-bytowe, wynikające z potrzeb osób zatrudnionych na budowie, na potrzeby których Inwestor przewiduje instalację przewoźnych urządzeń sanitarnych. W związku z faktem, iż przedsięwzięcie dotyczy modernizacji istniejących dróg, na etapie eksploatacji jakość i ilość powstających wód/ścieków opadowych i roztopowych kształtowała się będzie na podobnym poziomie. Nieco większe ilości wód/ścieków opadowo-roztopowych mogą powstać na tych odcinkach, gdzie będą nowe powierzchnie utwardzone tj. chodniki, zatoki autobusowe lub nastąpi rozbudowa skrzyżowań. Ilości te nie wzrosną znacząco. Ilość wód opadowych odprowadzanych z modernizowanych dróg (przy przyjętym współczynniku spływu dla powierzchni asfaltowych -0,9 i powierzchni nieuszczelnionych (kostka brukowa) -0,8 oraz deszczu o czasie trwania 15 minut i prawdopodobieństwie $p = 50\%$) poszczególnymi wylotami do cieków powierzchniowych (odbiorników wód zewnętrznych) ustalono na poziomie:

Dla modernizowanej drogi DW957:

- odcinek 100 – odbiornik Czarna Orawa wylotem (Wyl11) z powierzchni zlewni 0,108 ha, spływ – 20,053 dm³/s,
- odcinek 110 – odbiornik ciek w km 5 + 340 wylotem (Wyl12a) z powierzchni zlewni 0,036 ha, spływ – 8,797 dm³/s i wylotem (Wyl12b) z powierzchnia zlewni 0,054 ha, spływ – 11,923 dm³/s,
- odcinek 120 – odbiornik ciek w km 0 + 390 wylotem (Wyl13) z powierzchni zlewni 0,324 ha, spływ – 45,710 dm³/s,
- odcinek 120 – odbiornik ciek w km 0 +470 wylotem (Wyl14) z powierzchni zlewni 0,063 ha, spływ – 13,385 dm³/s,
- odcinek 120 – odbiornik Potok Piekielnik (Wyl15) z powierzchni zlewni 0,099 ha, spływ – 18,786 dm³/s.

Dla modernizowanej drogi DW958:

- odcinek 010 – odbiornik ciek w km 0+030 wylotem (Wyl1) z powierzchni zlewni 0,171 ha, spływ – 28,304 dm³/s,
- odcinek 010 – odbiornik ciek w km 1+700 wylotem (Wyl2) z powierzchni zlewni 0,18 ha, spływ – 29,414 dm³/s,
- odcinek 010 – odbiornik Raba wylotem (Wyl3) z powierzchni zlewni 0,225 ha, spływ – 34,773 dm³/s,
- odcinek 030 – odbiornik Raba wylotem (Wyl4) z powierzchni zlewni 0,54 ha, spływ – 67,050 dm³/s,
- odcinek 030 – odbiornik ciek w km 2 +300 wylotem (Wyl6) z powierzchnia zlewni 0,18 ha, spływ – 29,414 dm³/s,
- odcinek 030 – odbiornik ciek w km 2 +700 wylotem (Wyl7) z powierzchni zlewni 0,198 ha, spływ – 31,594 dm³/s,
- odcinek 030 – odbiornik ciek w km 2 +920 wylotem (Wyl8) z powierzchni zlewni 0,198 ha, spływ – 31,594 dm³/s,
- odcinek 030 – odbiornik ciek w km 3 +140 wylotem (Wyl9) z powierzchni zlewni 0,072 ha, spływ – 14,795 dm³/s,
- odcinek 030 – odbiornik ciek w km 3 +220 wylotem (Wyl10) z powierzchni zlewni 0,162 ha, spływ – 27,18 dm³/s,
- odcinek 060 – odbiornik Czarny Dunajec wylotem (Wyl16) z powierzchni zlewni 0,216 ha, spływ – 33,725 dm³/s,
- odcinek 060 – odbiornik ciek w km 7 + 230 wylotem (Wyl16a) z powierzchni zlewni 0,135 ha, spływ – 23,706 dm³/s,
- odcinek 080 – odbiornik ciek w km 1 +180 wylotem (Wyl19) z powierzchni zlewni 0,144 ha, spływ – 24,882 dm³/s,
- odcinek 080 – odbiornik ciek w km 1 +490 wylotem (Wyl20) z powierzchni zlewni 0,081 ha, spływ – 16,161 dm³/s,
- odcinek 080 – odbiornik Lejowy Potok wylotem (Wyl24) z powierzchni zlewni 0,09 ha, spływ – 17,49 dm³/s,
- odcinek 080 – odbiornik ciek w km 6 +080 wylotem (Wyl25) z powierzchni zlewni 0,198 ha, spływ – 31,594 dm³/s,
- odcinek 080 – odbiornik Czarny Dunajec wylotem (Wyl26) z powierzchni zlewni 0,126 ha, spływ – 22,510 dm³/s,
- odcinek 080 – odbiornik Czarny Dunajec wylotem (Wyl25a) z powierzchni zlewni 0,09 ha, spływ – 17,49 dm³/s,
- odcinek 080 – odbiornik potok Mała Łąka wylotem (Wyl27a) z powierzchni zlewni 0,324 ha, spływ – 45,71 dm³/s,
- odcinek 080 – odbiornik potok Mała Łąka wylotem (Wyl28) z powierzchni zlewni 0,288 ha, spływ – 41,846 dm³/s.

Jakość odprowadzanych wód opadowych określana poprzez stężenia zawiesin ogólnych oraz substancji ropopochodnych w nich zawartych, zależna jest w głównej mierze od natężenia ruchu pojazdów. Dla opiniowanego układu drogowego, autorzy KIP przewidują występowanie w 2017 r., czyli w roku przekazania inwestycji do użytkowania, w wodach opadowych wielkości stężeń zanieczyszczeń we wskaźniku zawiesiny ogólnej na poziom 50 – 88 mg/dm³, przy dopuszczalnym w ściekach opadowych odprowadzanych do wód powierzchniowych w ilości 100 mg/dm³. Jednak z uwagi na możliwość wzrostu natężenia ruchu, jak również dla ochrony górskich potoków i rzek, na wylotach kanalizacji deszczowej do wód powierzchniowych przewiduje się urządzenia oczyszczające – osadniki o zdolności oczyszczania co najmniej 60 %. W ściekach opadowych

odprowadzanych z opiniowanych dróg nie występują również węglowodory ropopochodne w stężeniach przekraczających wartości dopuszczalne, co wymagałoby zastosowania separatorów do ich usuwania.

DW957 przebiega przez zlewnie ośmiu jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- JCWP Skawica (kod europejski PLRW2000122134499), która w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o dobrym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi dla silnie zmienionych części wód jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego,
- JCWP Zubrzyca (kod europejski PLRW120012822229). Jest to silnie zmieniona część wód, o dobrym stanie wód, dla której osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. Celem środowiskowym dla silnie zmienionych części wód jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego,
- JCWP Czarna Orawa od Zubrzycy do ujścia (kod europejski PLRW120014822279), która w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły została wyznaczona jako naturalna część wód, o złym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi dla naturalnych jednolitych części wód powierzchniowych jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego,
- JCWP Piekienik (kod europejski PLRW120012822249) wyznaczona jako naturalna część wód, o złym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi dla naturalnych jednolitych części wód powierzchniowych jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego,
- JCWP Piekienik (kod europejski PLRW2000232141149) wyznaczona jako naturalna część wód o dobrym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi dla tej części wód będzie utrzymanie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego,
- JCWP Czarny Dunajec (Dunajec) od Dziańskiego Potoku do Białego Dunajca (kod europejski PLRW200014211419). Jest to silnie zmieniona część wód, o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla przedmiotowej JCWP dopuszczono czasową derogację – 4(4)-1, którą uzasadniono sposobem użytkowania zasobów wód oraz koniecznością zapewnienia ochrony przed powodzią, co uniemożliwia likwidację zabudowy cieków i ich udrożnienie,
- JCWP Czarny Potok (kod europejski PLRW200062141152). Jest to silnie zmieniona część wód, o złym stanie wód. Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przedmiotowa JCWP zagrożona jest nieosiągnięciem celów środowiskowych.
- JCWP Wielki Rogoźnik (kod europejski PLRW2000122141169). Jest to naturalna część wód, która w Planie gospodarowania wodami zaliczona została do wód o złym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla naturalnych jednolitych części wód powierzchniowych jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego.

DW958 przebiega przez zlewnie siedmiu jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- JCWP Piekienik (kod europejski PLRW2000232141149),
- JCWP Czarny Dunajec (Dunajec) od Dziańskiego Potoku do Białego Dunajca (kod europejski PLRW200014211419),
- JCWP Raba od źródeł do Skomielnianki (kod europejski PLRW2000122138139), która w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o dobrym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi dla silnie zmienionych części wód jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego,

- JCWP Dunajec od Kirowej Wody do Dzianiskiego Potoku (kod europejski RW200012141138). Jest to silnie zmieniona część wód, o złym stanie wód, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi są osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego,
- JCWP Dunajec do Kirowej Wody (kod europejski PLRW20002214129) wyznaczona jako naturalna część wód, o dobrym stanie, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, którymi dla tej części wód będzie utrzymanie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego,
- JCWP Biały Dunajec do Młyniska (kod europejski PLRW2000122141229). Jest to silnie zmieniona część wód, o dobrym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla przedmiotowej JCWP dopuszczono czasową derogację -4(4)-1, którą uzasadniono sposobem użytkowania zasobów wód oraz koniecznością zapewnienia ochrony przed powodzią, co uniemożliwia likwidację zabudowy cieków i ich udroźnienie,
- JCWP Biały Dunajec (Zakopianka) od Młynisk do Potoku Olczyskiego (kod europejski PLRW20001214125). Wyznaczona jako silnie zmieniona część wód, o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla przedmiotowej JCWP dopuszczono czasową derogację -4(4)-1, którą uzasadniono sposobem użytkowania zasobów wód oraz koniecznością zapewnienia ochrony przed powodzią, co uniemożliwia likwidację zabudowy cieków i ich udroźnienie.

DW957 przebiega przez obszar trzech jednolitych części wód podziemnych: JCWPd 152, JCWPd 155 i JCWPd 161, natomiast DW958 przebiega przez obszar JCWPd 154, JCWPd 155 i JCWPd 156. Stan ilościowy i chemiczny JCWPd przez które przebiegają obie drogi oceniony został jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych, tj. utrzymanie tego stanu uznane zostało jako niezagrożone.

Z kolei wg podziału JCWPd zawartego w projekcie aktualizacji Planu gospodarowania wodami, DW957 przebiega przez obszar JCWPd 159, JCWPd 164 i JCWPd 165, a trasa DW958 przez JCWPd 161, JCWPd 165 i JCWPd 172. Stan ilościowy i chemiczny ww. JCWPd również oceniono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznane zostało za niezagrożone.

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

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie odcinkowych umocnień koryt przekraczanych cieków w obrębie przebudowywanych mostów. Jednak będą to krótkie odcinki i w aspekcie całej długości JCWP w obrębie których będą realizowane, nie wpłyną istotnie na elementy morfologiczne JCWP. W zakresie elementów biologicznych, największy wpływ inwestycja będzie mieć na etapie prowadzenia prac związanych z umocnieniem koryt cieków. Dojdzie wtedy do odcinkowych zniszczeń i uszkodzeń siedlisk w strefie nadbrzeżnej i w obrębie koryt cieków. Jednak również w tym zakresie należy uznać, iż z uwagi na niewielkie odcinki planowanych prac, zniszczenia te nie

będą istotne i w odniesieniu do całej długości JCWP w zlewniach których będą realizowane, nie będą stanowić zagrożenia dla celów środowiskowych. Ponadto, po realizacji inwestycji siedliska te będą miały możliwość przynajmniej częściowego odtworzenia się.

W ramach inwestycji większość obiektów mostowych w ciągu DW958 i DW957 zostanie przebudowana m.in. w celu zwiększenia światła obiektów, co wpłynie na polepszenie warunków przepływu wód powodziowych i zmniejszy zagrożenie wystąpienia wód powodziowych z koryt cieków. W świetle powyższego uznaje się, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie obejmować działań, które mogłyby zagrażać nieosiągnięciem celów środowiskowych wyznaczonych dla ww. JCWP.

Inwestycja nie będzie się wiązać z poborem wód podziemnych, zatem nie będzie wpływać na stan ilościowy JCWPd 152, JCWPd 154, JCWPd 155, JCWPd 156 i JCWPd 161, (wg podziału w projekcie aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły JCWPd 159, 161, 164, 165 i 172), a jakość odprowadzanych z jezdni wód opadowych nie będzie powodować pogorszenia stanu chemicznego ww. JCWPd. W związku z powyższym, realizacja inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWPd w obrębie których będzie realizowana.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapobiegający powstawaniu odpadów lub ograniczający ich ilość. Odpady powstające w związku z realizacją przedsięwzięcia będą zbierane w sposób selektywny, w celu skierowania maksymalnej ilości wytworzonych odpadów do odzysku czy unieszkodliwiania. Odpady generowane na etapie prac budowlanych będą magazynowane w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazane zostaną podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich odbiór. Magazynowane odpady będą odizolowane od gruntu, a miejsca ich tymczasowego przetrzymywania będą zabezpieczone poprzez zastosowanie ogrodzenia bądź ewentualny nadzór nad terenem budowy.

Jako że przedsięwzięcie dotyczy modernizacji istniejących dróg, odpady jakie będą powstawać na etapie eksploatacji nie będą zasadniczo różniły się rodzajem i ilością od powstających dotychczas w granicach pasa drogowego DW957 i DW958. Odpady mogą powstać przy czyszczeniu wpustów ulicznych odwadniających (nie będą magazynowane, lecz bezpośrednio po wytworzeniu przekazywane na składowiska odpadów), w wyniku utrzymania porządku i czystości na drogach, podczas drobnych i bieżących napraw jezdni (głównie po okresie zimowym), oraz w wyniku konserwacji oświetlenia drogi. Gospodarka wytwarzanymi odpadami powinna uwzględniać aktualnie obowiązujące przepisy oraz powinna być zgodna z regulacjami wprowadzonymi w tym zakresie na terenie poszczególnych gmin.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Następujące w ostatnich latach zmiany klimatyczne w naszym kraju tj. głównie wzrost średniej temperatury dobowej, wzrost maksymalnego opadu dobowego oraz liczby dni z opadami ekstremalnymi, prędkości wiatrów i skrócenie okresu zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie, winny mieć wpływ na poziom ryzyka podczas projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury drogowej. Przyjęte w zakresie modernizacji istniejących DW957 i DW958 rozwiązania uwzględniają maksymalnie możliwą i przewidywalną w przyszłości trwałość inwestycji, w odniesieniu do zmieniającego się charakteru zjawisk atmosferycznych. Projektowane mosty, przepusty oraz systemy odwodnienia są gotowe na prawdopodobieństwo wyższych stanów wód i wystąpienia powodzi. Wzrost temperatur oraz coraz częściej występujące susze mogą stać się przyczyną problemów z utrzymaniem właściwego stanu nawierzchni. Wysokie temperatury mogą doprowadzić do powstawania uszkodzeń powierzchni asfaltowej. Powstające w ten sposób koleiny mogą rzutować na procesy odprowadzania wód z powierzchni jezdni. Na problemy w utrzymaniu drogi wpływać mogą dodatkowo intensywne

opady śniegu w okresie zimowym. Inwestor winien zatem odpowiednio dobrać materiały do budowy dróg i infrastruktury technicznej, zarówno na etapie projektowania jak i realizacji inwestycji, tak, aby na etapie utrzymywania i eksploatacji zwiększona była odporność inwestycji na prognozowane zmiany klimatu. O ile oddziaływanie zmian klimatu będzie wpływać na całe przedsięwzięcie, to oddziaływanie realizowanej inwestycji na klimat lokalny będzie znikome.

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

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

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

Teren pod inwestycję stanowi jezdnia, pobocza DW957 i DW958, rowy drogowe oraz teren przyległy. W wyniku realizacji przedsięwzięcia, zajęcie terenów biologicznie czynnych ograniczy się jedynie do wąskiego pasa terenu przy drodze (poszerzenia pasa drogowego dotyczą terenów już zainwestowanych, zabudowanych, co związane jest z przebudową skrzyżowań, dobudową/przebudową chodników, zatok autobusowych). Poza wprowadzeniem w/w dodatkowych elementów drogi, dotychczasowy sposób wykorzystania terenu nie zmieni się.

Inwestycja nie wpłynie pogarszająco na walory krajobrazowe terenów przy DW957 i DW958 – nie zostaną wprowadzone nowe elementy zmieniające krajobraz (prace modernizacyjne obejmą budowę nowych obiektów mostowych lecz w miejscu istniejących mostów), niweleta drogi nie ulegnie zasadniczym zmianom, a wycinka zieleni będzie prowadzona tylko dla drzew i krzewów rosnących przy drodze, gdzie konieczne będzie poszerzenie granicy pasa drogowego.

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

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

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

b) występowanie obszarów wybrzeży,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wybrzeży.

c) możliwe występowanie obszarów górskich lub leśnych,

Tereny sąsiadujące z drogami DW957 i DW958 stanowią głównie tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rolnicze, tereny zieleni, lasów i zadrzewień. Tereny łąkowe stanowią przeważnie nieużytki lub łąki kośne, rzadziej wykorzystywane są jako pastwiska. Drogi wojewódzkie DW957 i DW958 przebiegają przez obszary pogórzy i gór, które w znacznym stopniu są zalesione. Według podziału fizyczno-geograficznego Polski na regiony,

DW957 przebiega przez mezoregiony: Beskid Makowski, Beskid Żywiecki oraz Kotlina Orawsko-Nowotarska, natomiast DW958 przebiega przez mezoregiony: Kotlina Rabczańska, Beskid Żywiecki, Kotlina Orawsko-Nowotarska, Pogórze Spisko-Gubałowskie oraz Rów Podhalański.

Analizowane przedsięwzięcie, jako modernizacja odcinków istniejących dróg wojewódzkich DW957 i DW958, nie wpłynie na zmianę ukształtowania terenu, jak również w sposób istotny i zauważalny nie zmieni walorów krajobrazowych terenu.

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

W rejonie przebiegu modernizowanych dróg zlokalizowane są ujęcia zarówno wód podziemnych jak i wód powierzchniowych. W KIP zidentyfikowano 36 ujęć wód podziemnych, (z czego 5 ujęć planowanych do wykonania, 7 ujęć zlokalizowanych na terenie miasta Nowy Targ nie jest aktualnie eksploatowanych, pozostałe ujęcia istniejące na terenie Zawoi, Jabłonki, Czarnego Dunajca, Białki, Skawicy, Rogoźnika, Ludźmierza i m. Stare Bystre są ujęciami istniejącymi i eksploatowanymi). Żadne z ujęć podziemnych nie posiada strefy ochrony pośredniej, a tylko część z nich (10 ujęć) ma wyznaczoną strefę ochrony bezpośredniej. Analizowane drogi przebiegają poza strefami ochrony bezpośredniej ujęć wód podziemnych.

Również planowane (2 ujęcia) i istniejące (17 ujęć) ujęcia wód powierzchniowych nie mają wyznaczonej strefy ochrony pośredniej. Strefę ochrony bezpośredniej posiada 5 ujęć: 4 w Kościelisku i 1 ujęcie w Chochołowie, z których woda pobierane jest na potrzeby lokalnych wodociągów. W przypadku ujęcia wody z potoku Kirowa na potrzeby wodociągu lokalnego w miejscowości Kościelisko, ujęcie położone jest powyżej wylotów kanalizacji z odwodnienia modernizowanej drogi DW958, natomiast w rejonie ujęcia wody z Dunajca w km 222+145 na potrzeby wodociągu wiejskiego brak jest wylotów kanalizacji opadowej, a najbliższy projektowany wylot kanalizacji opadowej jest oddalony od ujęcia o 2,5 km i znajduje się poniżej ujęcia. Podobnie jest w rejonie ujęcia wody z rzeki Raby w miejscowości Raba Wyżna na potrzeby Zakładu Wodociągowego - brak jest wylotów kanalizacji deszczowej z odwodnienia DW958. W przypadku ujęcia wody z potoku Skawica na potrzeby stawów pstrągowych, wyloty projektowanej kanalizacji opadowej z DW957 planowane są poniżej ujęcia. Należy zatem uznać, iż planowana modernizacja dróg DW957 i DW958 nie zagraża ujęciom wód powierzchniowych, w szczególności tych ujmowanych na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie następujących form ochrony przyrody:

1. Babiogórski Park Narodowy,
2. Tatrzański Park Narodowy,
3. Obszar Natura 2000 Torfowiska Orawsko-Nowotarskie PLH120016,
4. Obszar Natura 2000 Torfowiska Orawsko-Nowotarskie PLB120007,
5. Obszar Natura 2000 Babia Góra PLB120011,
6. Obszar Natura 2000 Ostoja Babiogórska PLH120001,
7. Obszar Natura 2000 Czarna Orawa PLH120002,
8. Obszar Natura 2000 Tatry PLC120001,
9. Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu.

Analizy oddziaływania przedmiotowej inwestycji należy dokonać z punktu widzenia kilku aspektów ochrony środowiska przyrodniczego.

Jednym z istotniejszych punktów jest konieczność rozpatrzenia wpływu planowanego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 – siedliska i gatunki oraz integralność i spójność tych obszarów. Inwestycja będzie przebiegała przez następujące obszary Natura 2000:

- obszar Natura 2000 Torfowiska Orawsko-Nowotarskie PLH120016 chroniący kilkanaście typów siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, w tym m.in.: 91D0 - bory i lasy bagienne, 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, 7110 - torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą, 6520 - górskie łąki konietlicowe użytkowane ekstensywnie. Ponadto, w obszarze chronione są gatunki z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej, takie jak kumak górski, traszka karpacka;
- przedmiotami ochrony w Obszarze Specjalnej Ochrony Ptaków Torfowiska Orawsko-Nowotarskie PLB120007 są: cietrzew, głuszec, derkacz i orlik krzykliwy. Szczególnie istotna jest rola tego obszaru w ochronie cietrzewia, którego populacja jest jedną z najważniejszych populacji tego gatunku w polskiej części Karpat;
- obszar Natura 2000 Tatry PLC120001 stanowi istotną ostoję dla dużych drapieżników - niedźwiedzia brunatnego, wilka i rysia. Obszar ma także bardzo duże znaczenie dla ochrony gatunków ptaków, występują tu m.in.: płochacz halny, pomurnik, drozd obrożny, głuszec, cietrzew, dzięcioł trójpalczasty, orzeł przedni czy sokół wędrowny. Obszar wyznaczono również dla zachowania siedlisk przyrodniczych o charakterze górskim i wysokogórskim m.in. górskich borów świerkowych, reliktowych lasów sosnowych, zarośli kosodrzewiny, wysokogórskich muraw acydofilnych i nawapiennych oraz wyleżysk śnieżnych, a także nawapiennych i krzemianowych ścian skalnych, piargów i gołoborzy, rumowisk wapiennych i jaskiń;
- obszar Natura 2000 Ostoja Babiogórska PLH120001 został utworzony dla ochrony co najmniej 18 typów siedlisk z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, wśród nich są: żyzne buczyny, górskie bory świerkowe, zarośla kosodrzewiny, ziołorośla górskie, murawy wysokogórskie. Ostoja odznacza się bogatą florą, wśród której występuje wiele gatunków rzadkich i zagrożonych oraz prawnie chronionych. Ponadto, jest to jedno z 3 miejsc występowania w Polsce karpackiego endemitu - darniówki tatrzańskiej i jedno z kilku znanych miejsc występowania sichrawy karpackiej. Wśród dużych drapieżników w ostoi obserwuje się rysia, wilka i niedźwiedzia;
- obszar Natura 2000 Babia Góra PLB120011 wyznaczono dla ochrony co najmniej 16 gatunków ptaków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 8 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Obszar ma szczególne znaczenie dla następujących gatunków: głuszec, cietrzew, jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, włośchatka, dzięcioł biało grzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, muchołówka mała, siwerniak, płochacz halny, bocian czarny, puchacz, zimorodek, lerka, gąsiorek;
- w obszarze Natura 2000 Czarna Orawa PLH120002 głównym przedmiotem ochrony są 3 gatunki ryb i minogów z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej: minóg ukraiński, brzanka i głowacz biało pętlawy. Ponadto, w obszarze ochronie podlega kumak górski i jego siedlisko i 2 siedliska przyrodnicze z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej: ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne oraz łągi wierzbowe, topolowe olszowe i jesionowe.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że inwestycja nie będzie powodować negatywnego wpływu na obszary Natura 2000, głównie z uwagi na jej lokalizację i zakres prac mieszczący się głównie w granicach pasa drogowego modernizowanych dróg. W przypadku gdy siedliska przyrodnicze chronione w obszarach znajdują się w pobliżu pasa drogowego zalecono, aby nie lokalizować w tych miejscach baz technicznych i materiałowych, a teren inwestycji ogrodzić taśmą. Drogi nie będą wygradzane, a dopuszczalne prędkości i natężenie ruchu na drogach nie ulegną zmianie z jednym wyjątkiem - na terenie leśnym Babiogórskiego Parku Narodowego

wskazano na konieczność ograniczenia prędkości do 50 km/h i ustawienia w terenie znaków ostrzegawczych o możliwości pojawienia się zwierząt na drodze.

W ramach prac drogowych przeprowadzone będą również roboty związane z przebudową mostów, które mogą ingerować w siedliska nadrzeczne. Zasadniczo w ramach inwestycji zostanie poszerzone światło poziome większości mostów oraz usunięte zostaną pionowe podpory w ciekach. Prace związane z ingerencją w koryto będą prowadzone pod nadzorem ichtiologicznym. Wszelkie prace w miejscach przecięcia drogi z ciekami będą prowadzone poza okresem tarła i inkubacji ryb (tj. poza miesiącami marzec-czerwiec). Dodatkowo, w ciekach wskazanych w karcie informacyjnej, w których występuje pstrąg potokowy, wyłączono z prac okres od września do listopada. Ograniczenie potencjalnego zmętnienia wód podczas robót budowlanych będzie odbywało się poprzez odpowiednie planowanie prac pod nadzorem przyrodniczym oraz zabezpieczenie terenu pod obiektem przed przedostawaniem się materiałów budowlanych do cieków np. z zastosowaniem mat, folii ochronnych. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane z dala od koryt rzek i poza terenami podmokłymi, sprzęt używany do prac będzie zabezpieczony przed wyciekami i awariami. Konieczne umocnienia brzegów w miejscu przecięcia drogi z rzekami planuje się tylko na odcinkach, gdzie okaże się ono niezbędne. Nie przewiduje się budowy umocnień, które stanowiłyby przeszkodę dla migracji ryb. Umocnienia zaplanowano na długości ok. 10 m od obiektu mostowego, poprzez wykonanie ich z materiałów naturalnych (kamień, faszyna). Dno cieków zostanie naturalne (bez stosowania betonowania i spoinowania). W granicy obszaru Natura 2000 Czarna Orawa nie planuje się umocnień brzegów i dna cieku.

Z uwagi na konieczność późniejszego uszczegółowienia zakresu prac i działań minimalizujących podejmowanych podczas przebudowy mostów, konieczne będzie dokonanie zgłoszenia do RDOŚ w Krakowie działań na podstawie art. 118 ustawy o ochronie przyrody.

W przypadku stwierdzenia zagrożenia w wyniku prowadzenia robót dla chronionych gatunków i ich siedlisk, należy podjąć odpowiednie działania przewidziane w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2015 r. poz. 1651 ze zm.).

W szczególnym przypadku – w obszarze Natura 2000 Torfowiska Orawsko-Nowotarskie PLB120007, gdzie przedmiotem ochrony jest m.in. cietrzew, z uwagi na okres trwania toków tego gatunku od 15 marca do 30 czerwca, prace modernizacyjne nie będą wtedy prowadzone.

W ramach inwestycji przewidziano wycinkę drzew przydrożnych i krzewów lub wykonanie cięć sanitarnych. Wycinka nie obejmie drzew pomnikowych. Będzie odbywała się poza okresem lęgowym ptaków (tj. poza okresem 1 marca – 15 października), chyba że stały nadzór przyrodniczy nie wykaże gniazdowania ptaków na drzewach i krzewach przeznaczonych do wycięcia. Prace ziemne i inne prace z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego w obrębie bryły korzeniowej drzew lub krzewów będą prowadzone w sposób najmniej szkodzący gatunkom. Na czas prowadzenia robót okazy, których nie planuje się usunąć, zostaną zabezpieczone poprzez ich ogrodzenie na powierzchni rzutu korony lub osłonięcie pni deskami/słomą. W ramach prac kompensacyjnych przeprowadzone zostaną nasadzenia zastępcze z wykorzystaniem gatunków rodzimych dla regionu.

Analizując wpływ planowanego przedsięwzięcia na gatunki chronione, wskazano w karcie informacyjnej, iż w ramach inwentaryzacji przyrodniczej i analizy danych przyrodniczych, w pasie dróg objętych inwestycją nie występują gatunki roślin, zwierząt i grzybów chronionych.

Kolejnym aspektem jest ocena wpływu inwestycji na herpetofaunę. W karcie informacyjnej wskazano, iż inwestycja nie będzie powodowała negatywnego oddziaływania na płazy i gady. Jako działania minimalizujące potencjalne oddziaływanie, zaproponowano w oparciu o lokalne wywiady i analizy terenowe, dostosowanie wybranych przepustów do funkcji dolnych przejść dla małych

zwierząt. Prace będą polegały na realizacji przepustów skrzynkowych lub eliptycznych, budowie pólek ziemnych lub podwieszanych. Wszelkie prace ingerujące w rowy melioracyjne i przebudowy przepustów prowadzone będą poza miesiącami marzec – maj (z uwagi na okres rozrodu płazów).

Podobną funkcję będą również pełniły koryta większych cieków pod obiektami mostowymi. Budowa przepustów oraz modernizacja obiektów mostowych powinna przyczynić się do poprawy warunków migracyjnych dla herpetofauny.

Następną grupą zwierząt, na które może mieć wpływ modernizacja i funkcjonowanie dróg są ssaki. Z analizy danych przedstawionych w karcie informacyjnej wynika, że drogi objęte inwestycją przecinają liczne korytarze ekologiczne (dużych ssaków drapieżnych, ssaków kopytnych, itd.). Z uwagi na przestrzenne i czasowe ograniczenia prowadzenia prac modernizacyjnych w porach dziennych, w godz. 8.00 – 18.00, nadal możliwe będzie przekraczanie tras przez zwierzęta w porach nocnych i w miejscach gdzie prace nie będą prowadzone. Analizując wpływ inwestycji na nietoperze, można stwierdzić, że z uwagi na brak wycinki drzew stanowiących ich schronienia oraz wycinki szpalerów drzew w obszarach Natura 2000, które stanowiłyby istotne korytarze dla tych ssaków, inwestycja nie będzie negatywnie na nie oddziaływać. Dodatkowo zaplanowano na terenie leśnym Babiogórskiego Parku Narodowego ograniczenie prędkości ruchu do 50 km/h i ustawienie w terenie znaków ostrzegawczych o możliwości pojawienia się zwierząt na drodze. Ponadto, zaplanowano zastosowanie nawierzchni dróg o obniżonej hałaśliwości, co ograniczy również wpływ na zwierzęta.

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia szczególny nacisk położono na konieczność prowadzenia na całym etapie prac przygotowawczych i wszystkich prac budowlanych w terenie, szczegółowego nadzoru przyrodniczego. Osoby nadzoru przyrodniczego będą brały udział w uzgodnieniach wszelkich czynności, które mogą mieć negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze, a także czynności, których zadaniem jest poprawa stopnia i zakresu istniejącego oddziaływania przedmiotowych dróg.

Biorąc pod uwagę, w szczególności lokalizację inwestycji w granicy istniejącego pasa drogowego oraz zakres przedsięwzięcia polegający głównie na modernizacji istniejących dróg, przy zastosowaniu działań minimalizujących (w tym udziału nadzoru przyrodniczego), nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym nie przewiduje się negatywnego wpływu na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 (siedliska przyrodnicze lub siedliska gatunków roślin i zwierząt dla ochrony, których te obszary zostały wyznaczone, a także mogących mieć wpływ na integralność obszarów i spójność sieci Natura 2000).

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

W ścisłych granicach terenu inwestycji istniejące drogi DW957 oraz DW958 stanowią źródło emisji komunikacyjnych, a zlokalizowana przy drogach zabudowa, zwłaszcza mieszkaniowa jest również źródłem niskiej emisji pochodzącej ze źródeł grzewczych, głównie w okresie jesienno-zimowym.

Monitoring jakości powietrza na terenie województwa małopolskiego prowadzi Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie. Gminy, przez które przedmiotowe drogi wojewódzkie przechodzą zostały zakwalifikowane do strefy małopolskiej. Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie (znak: NM.7016.64.2014MZ z dnia 04.12.2014 r.) w rejonie planowanych do modernizacji dróg DW957 i DW958, średnioroczne stężenia w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5}, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, benzenu oraz ołowiu w powietrzu nie przekraczają wartości dopuszczalnych określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*

(Dz. U. 2012 poz. 1031) oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 Nr 16 poz. 87).

Dla oceny oddziaływania dróg na zdrowie ludzi, zasadnicze znaczenie ma emisja dwutlenku azotu. Jest to substancja o największym oddziaływaniu, biorąc pod uwagę poziomy osiągniętych stężeń w stosunku do normatywów tych stężeń. Zawarta w karcie informacyjnej analiza emisji zanieczyszczeń do powietrza wskazuje, że przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości środowiska w zakresie stanu sanitarnego powietrza.

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

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

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

Realizacja inwestycji nie wpłynie w sposób negatywny na obiekty zabytkowe zlokalizowane na terenie gmin przez które przebiegają drogi wojewódzkie oraz poza ich granicami. Planowana inwestycja nie może naruszać, ani powodować uszkodzeń zabytków znajdujących się w pobliżu planowanych prac. Prowadzenie prac związanych z modernizacją dróg na odcinkach sąsiadujących z zabytkowymi budynkami wpisanymi do wojewódzkiego rejestru będzie wymagało uzyskania pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków, zgodnie z art. 36 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2014 poz. 1446 j. t.).

Ponieważ modernizowane drogi są istniejące, jest małe prawdopodobieństwo odkrycia nowych zabytków i stanowisk archeologicznych w trakcie robót budowlanych. Jednak w przypadku odkrycia podczas prac budowlanych znalezisk archeologicznych, należy niezwłocznie przerwać prowadzone prace oraz zawiadomić o znalezisku właściwe służby (Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków).

Biorąc pod uwagę zakres planowanej inwestycji, uważa się, że inwestycja realizowana zgodnie z przepisami ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz zgodnie z określonymi warunkami i obostrzeniami wskazanymi przez wojewódzkiego konserwatora zabytków, nie będzie wywierała negatywnego wpływu na dobra kultury objęte ochroną prawną i zlokalizowane w pobliżu dróg zabytki.

h) gęstość zaludnienia,

Drogi wojewódzkie DW957 i DW958 przewidziane do modernizacji, przebiegają w głównej mierze przez tereny wiejskie, w otoczeniu zabudowy zagrodowej. Budynki mieszkalne i zagrodowe pojawiają się w bliskim sąsiedztwie dróg, często w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego. W centrum wsi i miast zabudowa ma przeważnie charakter zwarty, a na pozostałych odcinkach występuje w formie rozproszonej. Na terenach zabudowanych, oprócz terenów zabudowy mieszkaniowej pojawiają się również usługi, produkcja oraz zieleń o charakterze urządzonym i nieurządzonym: skwery, parki, cmentarze. Pozostałe tereny otaczające drogi stanowią w głównej mierze tereny rolnicze, nieużytkowane lub wykorzystywane przeważnie jako łąki kośne oraz tereny leśnych zadrzewień.

i) obszary przylegające do jezior,

DW957 i DW958 zlokalizowane są poza obszarami przylegającymi do jezior. W rejonie inwestycji występują nieliczne zbiorniki wód powierzchniowych antropogenicznego pochodzenia. W pobliżu drogi wojewódzkiej DW957 są dwa takie miejsca – staw hodowlany w miejscowości Białka (oddalony o ok. 308 m od drogi) oraz zbiorniki w miejscowości Czarny Dunajec (położone

w odległości ok. 117 m). W rejonie drogi wojewódzkiej DW958 usytuowany jest staw w miejscowości Raba Wyżna, oddalony o ok. 80 m od przedmiotowej drogi.

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,*

Modernizowana droga wojewódzka DW958 przebiega przez teren administracyjny gminy Rabka-Zdrój. Miasto Rabka-Zdrój posiada status uzdrowiska górskiego. Od roku 1924 Rabka-Zdrój uznana jest za uzdrowisko posiadające charakter użyteczności publicznej. Podstawowe tworzywa uzdrowiskowe Rabki-Zdroju to naturalne wody mineralne (solanki jodkowo - chlorkowo - sodowo - bromkowe) oraz klimat. Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na warunki uzdrowiskowe tej miejscowości.

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

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

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

b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,*

Ze względu na położenie, skalę przedsięwzięcia oraz szacowany zasięg oddziaływania na środowisko, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Przewidywany lokalny zasięg oddziaływania (ograniczający się do terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją) nie będzie miał wpływu na środowisko poza granicami kraju. Najmniejsza odległość, jaką dzieli teren przedsięwzięcia od granicy Polski z Republiką Słowacką wynosi ok. 1,0 km i jest to dystans pomiędzy odcinkiem DW958 w miejscowości Chochołów, a granicą państwa.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu przedmiotowych dróg DW957 i DW958 poprzez wyeliminowanie zagrożeń płynących ze złego stanu nawierzchni dróg i braku chodników. Położenie nowej nawierzchni (cicha nawierzchnia redukująca hałas o 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej) w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej wpłynie na polepszenie klimatu akustycznego, w porównaniu ze stanem obecnym. Jeżeli chodzi o inne komponenty środowiska w związku z eksploatacją przedsięwzięcia, nie stwierdzono zwiększenia oddziaływań już występujących w tym rejonie.

d) *Prawdopodobieństwa oddziaływania, czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania,*

W trakcie realizacji inwestycji wystąpią z całym prawdopodobieństwem oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych, które będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu budowy. Po zakończeniu prac budowlanych zakończy się okres jego zwiększonego oddziaływania

i ewentualne uciążliwości spowodowane ruchem pojazdów i maszyn wykorzystywanych do prowadzenia prac zanikną. W trakcie eksploatacji planowanej inwestycji generowane uciążliwości będą podobne jak w chwili obecnej na tym obszarze, a w zakresie emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza zauważalna będzie poprawa.

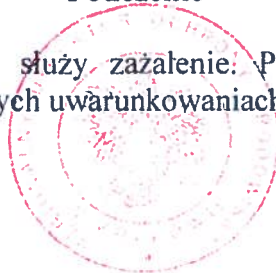
Dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi obligatoryjny obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dokonana analiza materiałów przedłożonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, iż znaczna większość uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko nie wystąpi w stosunku do przedmiotowej inwestycji, a pozostałe będą miały znikomy wpływ. W związku z powyższym uznano, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie w znaczący sposób oddziaływać na środowisko, wobec czego nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie nie służy zażalenie. Postanowienie można zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Restecki

Otrzymują:

1. Pan Robert Górecki – Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie ds. Inwestycji, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków – Pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.,
3. OO.JP a/a.