



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.420.1.15.2018.AMi

Kraków, 25 listopada 2020 r.

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. 2017 poz. 1405 ze zm. - cyt. dalej jako "UUOŚ"), art. 4 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. *o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. 2019 poz. 1712) oraz art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. 2020 poz. 256 t. j. ze zm. - cyt. dalej jako "k.p.a."), a także § 3 ust. 1 pkt 60, 65 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71), w brzmieniu § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. 2019 poz. 1839),

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

wniosku z dnia 2 października 2018 r. znak: 5307/DOS/3500/2018 złożonego przez Pana Sebastiana Biernackiego, będącego Pełnomocnikiem Zarządu Województwa Małopolskiego, reprezentowanego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa połączenia DK 87 w Nowym Sączu z DW 969**”

o r z e k a m

I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa połączenia DK 87 w Nowym Sączu z DW 969” w wariantcie C (tzw. pomarańczowym) i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest wniosek dotyczący budowy połączenia drogi krajowej DK nr 87 w Nowym Sączu z drogą wojewódzką DW nr 969. Długość planowanego odcinka wynosi ok. 3,4 km. Planowane przedsięwzięcie przebiega przez granice trzech gmin: miasto Nowy Sącz, gminę Podegrodzie oraz gminę Chelmic.

W ramach koncepcji programowej zaprojektowane zostały 4 główne warianty realizacji inwestycji – wariant A, wariant B, wariant C oraz wariant D. Jako wariant preferowany został wybrany wariant C, natomiast jako alternatywny został wskazany wariant D.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje: budowę połączenia DK 87 z DW 969 w obrębie miasta Nowy Sącz, po nowym śladzie, jako drogi jednojezdniowej, dwupasowej, klasy G, budowę obiektów inżynierskich, w tym obiektu mostowego: na rzece Dunajec, na potoku Dąbrówka i na potoku Majdan, budowę wiaduktu pod linią kolejową (nr 96 Tarnów – Leluchów), rozbudowę dróg poprzecznych i łącznic (pomiędzy nowym, a istniejącym przebiegiem drogi DK 87), budowę dróg dojazdowych oraz zjazdów publicznych i indywidualnych obsługujących

31-542 Kraków, ul. Mogilska 25* tel. +48 (12) 619 81 20, +48 (12) 619 81 21 * fax +48 (12) 619 81 22

e-mail: sekretariat.krakow@rdos.gov.pl; www.krakow.rdos.gov.pl

teren przyległy, budowę odwodnienia drogi, w tym przepustów, rowów przydrożnych, zbiorników retencyjnych (otwartych i zamkniętych), niezbędnych odcinków rowów odprowadzających wody do odbiorników, ciągu pieszo-rowerowego, budowę urządzeń infrastruktury technicznej związanej z drogą, w tym oświetlenia drogowego, niezbędnych odcinków kanalizacji deszczowej, budowę potencjalnych stanowisk do ważenia pojazdów, przebudowę kolidujących urządzeń infrastruktury, w tym m.in. odcinkową regulację cieków, przebudowę zasilania kolejowej linii trakcyjnej, budowę urządzeń ochrony środowiska, w tym ekranów akustycznych.

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

1. Prace budowlane w terenach zabudowy mieszkaniowej należy prowadzić w porze dziennej (godz. 6:00 – 22:00) z ograniczeniem do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów.
2. Na etapie budowy należy zapewnić ścisły nadzór archeologiczny.
3. Prace w obrębie cieków należy prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych. Prace należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ciągłości przepływu wody.
4. Podczas wykonywania betonowych elementów przęsła mostu, szczeliny pomiędzy deskowaniami należy odpowiednio uszczelnić, tak aby uniemożliwić dostanie się zaprawy cementowej lub mleczka do koryta potoku. Uszczelnienie to może zostać wykonane np. gipsem.
5. Miejsca prowadzenia prac, tankowania oraz konserwacji maszyn i sprzętu, a także miejsca magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych należy wyposażać w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych.
6. Zaplecze budowy i place magazynowe należy zorganizować w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego i w odległości minimum 100 m od cieków. Zakazuje się lokalizowania zapleczy/placów magazynowych w międzywalu Dunajca.
7. Place postojowe i technologiczne baz technicznych należy zabezpieczyć przed infiltracją zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego (np. poprzez wyłożenie pełnymi płytami betonowymi).
8. Na etapie realizacji przedsięwzięcia odwodnienie wykopów budowlanych oraz odprowadzenie wody z tego odwodnienia należy wykonać na warunkach określonych w przepisach odrębnych. Wody z odwodnienia wykopów budowlanych przed odprowadzeniem do wód lub do ziemi lub do zewnętrznych urządzeń kanalizacyjnych należy oczyścić z zawiesiny.
9. Odpady powstające w czasie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia magazynować selektywnie w wyznaczonych miejscach i w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami, a następnie przekazywać podmiotom posiadającym zezwolenie w zakresie gospodarowania odpadami.
10. Spływ powierzchniowy z terenów baz technicznych, narażonych na zanieczyszczenie powinien być ukierunkowany i zabezpieczony rowami/korytkami opaskowymi przed niekontrolowanym odpływem.
11. Wskazuje się na konieczność przeniesienia przez nadzór przyrodniczy zagrożonych zniszczeniem okazów roślin chronionych - centurii pospolitej (*Centaurea*

- erythraea), wrześni pobrażnej (*Myricaria germanica*) oraz ewentualnie innych gatunków roślin chronionych w pobliże niezagrożonych inwestycją innych stanowisk tych roślin. Zaplecza techniczne i drogi dojazdowe należy lokalizować poza miejscem występowania roślin chronionych oraz zachować bezpieczną odległość od granic ich występowania w sąsiedztwie pasa robót, a także należy stosować wygradzenia i widoczne oznakowania stanowisk tych roślin. Nadzór przyrodniczy zweryfikuje miejsca zaplecza technicznego.
12. Wycinkę kolidującą z inwestycją drzew i krzewów należy poprzedzić ponowną inwentaryzacją, wykonaną w pasie zajętości terenu na etapie opracowywania szczegółowych rozwiązań projektowych. Wycinkę należy realizować poza okresem lęgowym ptaków (poza okresem od 1 marca do 15 października). Dopuszcza się wycinkę w okresie lęgowym jedynie dla pojedynczych okazów drzew i krzewów i tylko w wyjątkowych przypadkach pod ścisłym nadzorem ornitologicznym. Kontrola ornitologiczna takich drzew lub krzewów powinna być wykonana nie wcześniej niż na tydzień przed planowaną wycinką.
 13. W przypadku konieczności wycinki starych drzew z dziuplami i wypróchnieniami (np. ogłowionych wierzb), ich wycinkę należy prowadzić również pod nadzorem entomologa mającego doświadczenie w monitoringu próchnojadów - w celu inwentaryzacji dziupli oraz ewentualnego potwierdzenia lub wykluczenia obecności chronionych owadów (głównie pachnicy dębowej). Drzewa, w których istnieje potencjalna możliwość występowania tych gatunków należy wytypować wcześniej i dla terminu i sposobu wycinki oraz postępowania z wyciętymi kłódami i próchnowiskami należy stosować odpowiednie wytyczne metodyczne (m.in. zawarte w podręczniku ochrony pachnicy dębowej – A.Oleksiak (ed) 2012, Ochrona pachnicy w Polsce. Propozycja programu działań. Fundacja EkoRozwoju, Wrocław. Pp.139).
 14. Pnie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, znajdujących się w bliskiej odległości od prowadzonych prac należy w odpowiedni sposób zabezpieczyć przed uszkodzeniem np. za pomocą deskowania. Prace ziemne w bezpośrednim sąsiedztwie drzew należy prowadzić ręcznie, odsłonięte w wykopach systemy korzeniowe drzew należy zabezpieczać przed utratą wilgoci (np. przez ich okrycie mokrymi matami). Bezpośrednio pod koronami drzew (w obrysie) zakazuje się składowania ziemi, materiałów budowlanych, ciężkiego sprzętu itp.
 15. Utrata terenów zadrzewionych (wycinka drzew i krzewów) stanowiących siedliska wielu gatunków roślin i zwierząt wymaga przeprowadzenia działań kompensacyjnych/nasadeń zastępczych drzew i krzewów. Udział powierzchni terenu przeznaczonej do odtworzenia zadrzewień i nasadeń kompensacyjnych w stosunku do powierzchni wycinek trwałych powinien wynosić minimum 25%. Dobór nasadeń powinien obejmować sadzonki z gatunków dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych (np. typowych dla siedlisk lęgowych). Dodatkowo na wszystkich powierzchniach, które nie zostaną zajęte pod drogę oraz infrastrukturę towarzyszącą należy dopuścić sukcesję roślinności.
 16. Utratę miejsc lęgowych ptaków oraz potencjalnych schronień nietoperzy należy również zminimalizować poprzez wprowadzenie budek lęgowych dla ptaków oraz budek dla nietoperzy na siedliskach wokół inwestycji. Proponuje się wywieszenie: 40 budek przeznaczonych dla małych ptaków (budka typu A), 20 budek przeznaczonych dla średnich dziuplaków (budka typu B) i 10 budek półotwartych, a także 10 budek dla nietoperzy. Wyboru odpowiednich budek oraz sposobu ich wywieszenia powinny dokonać osoby z nadzoru ornitologicznego i chiropterologicznego.

17. Wszelkie prace budowlane, w szczególności związane z niwelacją jakichkolwiek zagłębień wypełnionych wodą, w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji, należy wykonywać pod stałą kontrolą nadzoru herpetologicznego, a wszelkie stwierdzone osobniki płazów, gadów (w tym dorosłe osobniki, formy rozwojowe i młodociane) lub innych drobnych zwierząt należy odłowić i przenieść poza teren inwestycji na bezpieczną odległość (min. 500 m) i na siedliska odpowiednie dla poszczególnych gatunków (płazy proponuje się przenieść w rejon zlokalizowanego poza buforem kompleksu stawów). W przypadku prowadzenia prac budowlanych w okresie migracji płazów (marzec – maj i wrzesień – październik) tereny podmokłe oraz inne prawdopodobne lub stwierdzone tereny migracji należy tymczasowo odgrodzić tak, aby migrujące płazy nie mogły przemieszczać się w kierunku prowadzonych prac. Odłowione na ogrodzeniach płazy również należy przenieść na bezpieczną odległość.
18. Zniszczone w międzywalu rzeki Dunajec przez prace budowlane niewielkie zbiorniki lub zagłębienia terenu stanowiące siedliska płazów (nawet jeżeli miały charakter okresowy) w ramach prac rekultywacyjnych/porządkowych należy odtworzyć.
19. Przy organizacji i prowadzeniu prac budowlanych w międzywalu rzeki Dunajec należy uwzględnić konieczność ochrony pobliskiego płata siedliska naturalnego - pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220). Zakazuje się niszczenia tego siedliska, oraz wskazuje się na konieczność jego zabezpieczenia przed wpływem prac budowlanych np. przez oznakowanie lub tymczasowe wygrodenienie.
20. Prace w korycie rzeki Dunajec należy prowadzić pod stałym nadzorem ichtiologa. Prace te, związane z realizacją ustroju nośnego mostu, należy w miarę możliwości technicznych wykonać przy zastosowaniu technologii pozwalającej na minimalną ingerencję w koryto rzeki lub jej brak. Prace te powinny być prowadzone poza okresem tarła gatunków ryb będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088, w szczególności w przypadku gdy mogą przyczyniać się do zamulenia i mętnienia wód w korycie rzeki.
21. Wskazuje się konieczność takiego prowadzenia i takiej organizacji prac budowlanych aby zachowana została możliwość migracji lądowej w poprzek pasa robót oraz aby docelowe ukształtowanie i zagospodarowanie terenu pod mostem na Dunajcu (rekultywacja płatów powierzchni biologicznie czynnej przy wykorzystaniu wcześniej zdjętej warstwy próchnicznej gleby) również zapewniało optymalne warunki migracji.
22. Wskazuje się aby konstrukcję i parametry obiektu mostowego oraz sposób jego wykończenia i oznakowania (kolorystyka, oświetlenie) dobrano w sposób, zapewniający jego widoczność dla ptaków, co pozwoli na zminimalizowanie ryzyka kolizji z elementami mostu. Powyższe czynności należy uzgodnić ze specjalistą ornitologiem.
23. Materiały wykorzystane do konserwacji elementów mostu na rzece Dunajec oraz innych elementów konstrukcyjnych nad ciekami powinny być bezpieczne dla środowiska w tym dla organizmów wodnych (o odpowiednich atestach gwarantujących nieprzenikanie do środowiska wodnego substancji toksycznych).
24. Należy zminimalizować powierzchnie przeznaczone pod zaplecza budowy oraz drogi technologiczne. W szczególności w międzywalu rzeki Dunajec powierzchnie dróg dojazdowych należy ograniczyć do niezbędnego minimum, uwarunkowanego koniecznością sprawnej organizacji robót. Po zakończeniu budowy zajęte tereny należy zrehabilitować – przywrócić do stanu pierwotnego.

25. Docelowy system odwodnienia planowanej drogi, także urządzenia podczyszczające, należy wykonać w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zwierząt do tych obiektów i urządzeń. Uwzględniając zasadę przezorności należy również stosować rozwiązania pozwalające zwierzętom na samodzielne uwolnienie się z powyższych obiektów (np. rampy lub rury uciezkowe). W przypadku, gdy osadniki lub studzienki posiadają otwory wlotowe należy je zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie drobnej zwierzyny, w tym płazów do wnętrza obiektów (np. kraty), przyjmując rozwiązania kompromisowe pomiędzy wymaganiami ochrony a wymaganiami hydrologicznymi. Wielkość oczek krat na otworach wlotowych (odstępów między prętami) powinna zapewnić przynajmniej zatrzymywanie dorosłych płazów. Powyższe rozwiązania należy zaprojektować i wykonać w uzgodnieniu z herpetologiem.
26. Glebę (humus) zdjęty z terenów trwale zajmowanych pod drogę należy ponownie wykorzystać do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej lub do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo (na okres budowy).

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

1. Należy zastosować ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie:

Numer ekranu	Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu [m]	Typ ekranu	Kilometraż	Ulica	Uwagi
E1P	13,6	3,5	Odbijający (przeźroczysty)	od (-) 0+040 do 0+000	Węgierska (w kier. gr. miasta Nowego Sącza)	Z przesuwными bramownicami na zjazdach
E2P	25,7	4,5	Odbijający (przeźroczysty)	od 0+000 do 0+026	Węgierska (w kier. gr. miasta Nowego Sącza)	Z przesuwными bramownicami na zjazdach
E3P	76,6	3,5	Odbijający (przeźroczysty)	Od 0+030 do 0+242	Węgierska (w kier. gr. miasta Nowego Sącza)	Z przesuwными bramownicami na zjazdach
E4P	75,0	3,5	Pochłaniający (nieprzeźroczysty)	od 0+070 do 0+115	Węgierska (proj. rondo)	-
E5L	150,0	3,5	Pochłaniający (nieprzeźroczysty)	od 3+245 – 3+398	Węgierska (w kier. ul. Asnyka)	-

2. Obiekty mostowe mają posiadać parametry techniczne umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
 3. Elementy konstrukcji obiektu mostowego na rzece Dunajec (podpory i przyczółki) nie powinny naruszać konstrukcji wałów przeciwpowodziowych.
 4. Posadowienie fundamentów podpór obiektu mostowego powinno zostać tak zaprojektowane, aby ograniczyć do minimum ingerencję w lewą skarpe brzegową rzeki Dunajec oraz koryto rowu odpływowego od przepustu w prawym wale przeciwpowodziowym.
 5. Wyniesienie spodu konstrukcji obiektu mostowego na rzece Dunajec powinno umożliwiać swobodne prowadzenie prac utrzymaniowych i modernizacyjnych zarówno na wałach przeciwpowodziowych jak i w międzywalu.
 6. Wody opadowe lub roztopowe z terenu drogi należy ująć w szczelny system odwodnienia (obejmujący rowy drogowe oraz kanalizację deszczową). Wody opadowe lub roztopowe przed odprowadzeniem do odbiornika mają być oczyszczane w urządzeniach oczyszczających (osadnik i separator substancji ropopochodnych).
 7. Wody opadowe lub roztopowe przed odprowadzeniem do odbiornika powinny być retencjonowane w zbiornikach retencyjnych, tak aby utrzymać odpływ ze zlewni na poziomie odpływu nie większym niż ze zlewni naturalnej (przed zabudową).
- 1.4. **Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska:** Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.
- 1.5. **Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko:** Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko z uwagi na odległość przedsięwzięcia od Granicy Państwa i jego charakter.
- II. **Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie dotrzymania standardów jakości środowiska dla ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**
- III. **Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Na obecnym etapie nie stwierdza się konieczności utworzenia takiego obszaru. Ewentualna potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania przeanalizowana będzie przy wykonywaniu analizy porealizacyjnej.**
- IV. **Niniejszej decyzji, na wniosek pełnomocnika Inwestora z dnia 29 października 2020 roku, nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**
- V. **Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawiera „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.**

U Z A S A D N I E N I E

Pan Sebastian Biernacki, działając na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Zarząd Województwa Małopolskiego reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, zwrócił się wnioskiem z dnia 2 października 2018 r. znak: 5307/DOS/3500/2018 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (dalej RODŚ w Krakowie) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa połączenia DK 87 w Nowym Sączu z DW 969” przebiegającego w części przez tereny zamknięte.

Z uwagi na przebieg inwestycji przez tereny kolejowe (działka 57/9, obręb ewidencyjny 108 Nowy Sącz), które zgodnie z Decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w *sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych* (Dz. Urz. MInR z 2014 r., poz. 25 ze zm.) zaliczają się do terenów zamkniętych, zgodnie z art. 75 ust. 1 lit. b UWOŚ, w związku z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. *o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw* organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

W toku prowadzonego postępowania, do wniosku załączono wymagane dokumenty wyszczególnione w art. 74 ust. 1 UWOŚ.

Zarząd Województwa Małopolskiego, 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 za wydanie niniejszej decyzji.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne w brzmieniu § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. 2019 poz. 1839), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie 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*” oraz z § 3 ust. 1 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 *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 t. j.).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem znak: ST-II.420.25.2018.ED z dnia 15.10.2018 r. powiadomił strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. Krąg stron postępowania przyjęto zgodnie z granicami obszaru realizacji i oddziaływania inwestycji. Na podstawie przedłożonych map ewidencyjnych oraz wypisów z rejestru gruntów, ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Z uwagi na powyższe, zgodnie z art. 74 ust. 3 UWOŚ, zastosowano przepis art. 49 k.p.a., mówiący o zawiadamianiu stron poprzez publiczne obwieszczenie. Zawiadomienie zostało skutecznie wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Chelmec, Urzędu Gminy Podegrodzie oraz Urzędu Miasta Nowego Sącza. Ponadto,

informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku. W ww. zawiadomieniu poinformowano, iż o kolejnych etapach postępowania, zgodnie z art. 49 § 1 k.p.a. strony powiadamiane będą poprzez udostępnienie pism w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

W toku prowadzonego postępowania pismami z dnia 15 października 2018 r., znak: ST-II.420.25.2018.ED Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowym Sączu oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Odpowiadając na powyższy wniosek Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 29 października 2018 r., znak: KR.RZŚ.435.276.2018.AB (data wpływu do RDOŚ 30.10.2018 r.) wyraził opinię, że przedsięwzięcie pn.: „Budowa połączenia DK 87 w Nowym Sączu z DW 969” nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przy uwzględnieniu w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków w zakresie ochrony zasobów wodnych, przedstawionych w rozstrzygnięciu wymienionej opinii.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Sączu w opinii sanitarnej nr 443/18 z dnia 31 października 2018 r. (wpływ do RDOŚ: 06.11.2018 r.) stwierdził, że analizowane przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu w zakresie określonym w art. 66 UOŚ - ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi, ochrony powierzchniowych i podziemnych ujęć wody.

Po wnikliwej analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając stanowisko Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowym Sączu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał postanowienie znak: OO.420.1.15.2018.JS (ST-II.420.25.2018.ED) z dnia 20 listopada 2018 r. o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając jednocześnie zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, a także zawiadamiając wszystkie strony postępowania o jego wydaniu. Obwieszczenie o przedmiotowym postanowieniu zamieszczone zostało w sposób skuteczny na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Postanowieniem znak: OO.420.1.15.2018.JS (ST-II.420.25.2018.ED) z dnia 11 stycznia 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiesił z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie wydania niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia raportu. Zawiadomienie o wydanym postanowieniu o zawieszeniu postępowania administracyjnego zamieszczone zostało skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Pełnomocnik Inwestora, przy piśmie znak: 5307/DOS/969/2020 z dnia 23.04.2020 r. (data wpływu: 27.04.2020 r.) przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Postanowieniem znak: OO.420.1.15.2018.AMi z dnia 12 maja 2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie podjął zawieszone w dniu 11 stycznia 2019 r.

postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Obwieszczenie o podjęciu zawieszonego postępowania zamieszczone zostało w sposób skuteczny na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Pismem znak: OO.420.1.15.2018.AMi z dnia 5 czerwca 2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz do przedłożenia pozostałych (brakujących) wypisów z rejestru gruntów dla działek objętych wnioskiem.

Pełnomocnik Inwestora przy pismach znak: 5307/DOS/1763/2020 z dnia 29.06.2020 r. i 15.07.2020 r. dokonał uzupełnienia w zakresie Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia i przedłożył brakujące wypisy z rejestru gruntów dla działek objętych wnioskiem.

W toku prowadzonego postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem znak: OO.420.1.15.2018.AMi z dnia 17 lipca 2020 r. wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowym Sączu o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji oraz z uwagi na niewielkie zmiany w przebiegu preferowanego wariantu, powodujące zmianę obszaru realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia oraz wskazanie przez Inwestora nowego wariantu alternatywnego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o uzgodnienie warunków realizacji dla ww. przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 18.08.2020 r. znak: PSE.NNZ.420.276.2020.MM Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Sączu wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wezwanie Inwestora do przedłożenia wyjaśnień w zakresie przedstawionym w piśmie. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia niniejszych informacji pismem z dnia 19.08.2020 r. znak: OO.420.1.15.2018.AMi. Pełnomocnik Inwestora pismem z dnia 25.08.2020 r. przedłożył wyjaśnienia w ww. zakresie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny wydał opinię sanitarną znak: PSE.NNZ.420.276.2020.MM z dnia 22.09.2020 r. opiniując pozytywnie inwestycję pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych przy uwzględnieniu w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków wskazanych w niniejszym piśmie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał postanowienie znak: KR.RZŚ.4360.25.2020.AB z dnia 18.09.2020 r. uzgadniając realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie C, wskazał warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia uwzględniające konieczność ochrony wód podziemnych i powierzchniowych oraz określił wymagania dotyczące ochrony wód konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 UUOŚ. Uwarunkowania dotyczące prowadzenia prac budowlanych wynikające z przepisów odrębnych, w tym przepisów BHP, do przestrzegania których Inwestor jest ustawowo zobligowany nie zostały wpisane w warunkach do niniejszej decyzji.

Na podstawie art. 80 ust. 2 UUOŚ, drogi publiczne zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W ramach projektowanej infrastruktury drogowej realizowana będzie także regulacja wód, jednak na terenie na którym będzie ona realizowana brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Nowego Sącza.

OPIS PLANOWANEGO DO REALIZACJI PRZEDSIĘWZIECIA

Przedsięwzięcie będące przedmiotem postępowania polegać będzie na budowie nowego połączenia drogowego DK 87 z DW 969 wraz z budową mostu przez rzekę Dunajec, po nowym śladzie. Projektowana droga ma za zadanie częściowo przejąć ruch samochodowy odbywający się po obecnym przebiegu ul. Węgierskiej, moście Piłsudskiego jak i moście w Starym Sączu w ciągu DW 969. Nowe połączenie mostowe poprawi warunki komunikacyjne dla Nowego Sącza i sąsiadujących z nim gmin. Z jednej strony inwestycja łączyć się będzie z ul. Węgierską (przebieg DK 87), a po przeciwnej stronie z tzw. Zachodnią Obwodnicą Nowego Sącza (DP 1583K). Powierzchnia obejmująca cały projektowany odcinek, na którym planuje się wykonać prace budowlane wynosi ok. 67 ha, natomiast długość odcinka wynosi ok. 3,4 km.

W zakres inwestycji wchodzić będzie:

- budowa połączenia DK 87 z DW 969 w obrębie miasta Nowy Sącz, po nowym śladzie jako droga jednojezdniowa, dwupasowa, klasy G, z dostosowaniem nawierzchni do obciążenia 115 kN/oś,
- budowa obiektów inżynierskich, w tym m.in. obiektu mostowego przez rzekę Dunajec o nośności kl. A (50 t) o przekroju 2x3,5 m wraz z chodnikiem (jednostronny ciąg pieszo-rowerowy) szerokości 3,5 m,
- rozbudowa dróg poprzecznych i łącznic (pomiędzy nowym a istniejącym przebiegiem drogi DK 87),
- budowa dróg dojazdowych oraz zjazdów publicznych i indywidualnych obsługujących teren przyległy oraz ciągów pieszo-rowerowych,
- budowa odwodnienia drogi, w tym przepustów, rowów przydrożnych, zbiorników retencyjnych (otwartych i zamkniętych), niezbędnych odcinków rowów odprowadzających wody do odbiorników,
- budowa urządzeń infrastruktury technicznej związanej z drogą, w tym oświetlenia drogowego w rejonie skrzyżowań, niezbędnych odcinków kanalizacji deszczowej,
- przebudowa innych kolidujących urządzeń infrastruktury, w tym m. in. regulacja cieków, przebudowa zasilania kolejowej linii trakcyjnej,
- budowa urządzeń ochrony środowiska, w tym budowa urządzeń oczyszczających wody opadowe, ekranów akustycznych.

Dla drogi głównej jako podstawowy przyjęto przekrój jednojezdniowy dwupasowy, z ciągiem pieszo-rowerowym po jednej stronie drogi. W ramach niniejszego opracowania planuje się przebudowę odcinków DK 87 stanowiących wloty projektowanych skrzyżowań z planowanym Łącznikiem. Są to krótkie odcinki dróg, dlatego zostały na nich zachowane istniejące elementy przekroju poprzecznego DK 87 oraz ich szerokości. Przebudowa zachodniej obwodnicy Nowego Sącza dotyczy jedynie odcinka obejmującego nowe skrzyżowanie z planowanym Łącznikiem. W ramach niniejszej dokumentacji przewidziano także przebudowę odcinków dróg powiatowych stanowiących wloty skrzyżowań na terenie Nowego Sącza (ul. G. Piramowicza). Planowany Łącznik pomiędzy DK 87 i DW 969 przecina kilka dróg gminnych, dla których zaplanowano budowę skrzyżowań lub przełożenie odcinków dróg.

W fazie budowy w miejscach, które tego wymagają planuje się wykonanie robót ziemnych m. in.: budowę nowej trasy drogi i dróg dojazdowych, budowę obiektów mostowych, budowę chodników, ciągów pieszo-rowerowych, rowów, przepustów, zbiorników retencyjnych (otwartych i zamkniętych).

W ramach inwestycji wykonana będzie również wszelka niezbędna infrastruktura towarzysząca wynikająca z odpowiednich uzgodnień. W przypadku kolizji bądź zbliżenia się do istniejących sieci uzbrojenia, na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego zostaną uzyskane od właścicieli i zarządców sieci warunki techniczne, na

podstawie których zostaną określone odpowiednie środki zabezpieczenia lub przebudowy sieci. Skrzyżowania z podziemnym uzbrojeniem zabezpieczone zostaną stalowymi rurami ochronnymi.

Między DK 87 i DW 969 pochylenia podłużne niwelety drogi mieszczą się w zakresie 0.5 % – 4.8 %. Największe pochylenia niwelety występują na odcinkach przejścia przez skarpe doliny Dunajca (około km 3+300). Najmniejsze pochylenia podłużne są przyjęte na moście nad Dunajcem oraz na terasach położonych po wschodniej stronie rzeki (około km 0+200, km 1+260 – km 1+840).

W ramach niniejszego opracowania nie planuje się budowy zjazdów z nowego odcinka Łącznika między DK 87 i DW 969. Obsługa terenów sąsiadujących z planowanym pasem drogowym ma być zapewniona poprzez układ istniejących dróg lokalnych oraz projektowanych dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych. Planuje się jedynie odtworzenie istniejących zjazdów publicznych i indywidualnych na odcinkach dróg, które będą przebudowywane w wyniku budowy nowych skrzyżowań z Łącznikiem. Powyższe nie wyklucza jednak wykonania innych zjazdów na późniejszym etapie pod warunkiem uzyskania zgody zarządcy drogi.

Planowany przebieg łącznika między DK 87 i DW 969 na końcowym fragmencie opracowania krzyżuje się z linią kolejową nr 96 Tarnów – Leluchów.

W miejscu skrzyżowania został zaprojektowany obiekt mostowy w istniejącym nasypie tak, aby pozostawić przebieg linii kolejowej bez zmian, natomiast projektowana droga będzie zlokalizowana pod linią kolejową.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są w trakcie prac przygotowawczych dla modernizacji linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz. W ramach tej inwestycji kolejowej rozważana jest budowa nowej łącznicy na odcinku pomiędzy stacjami Nowy Sącz Chełmiec – Nowy Sącz Biegonice tak, aby pociągi mogły jeździć z pominięciem niekorzystnego geometrycznie odcinka linii nr 104 Nowy Sącz Chełmiec – Nowy Sącz bez konieczności zmiany kierunku ruchu. W chwili obecnej jest znany jedynie ogólny przebieg nowej łącznicy bez szczegółowych rozwiązań projektowych. Na następnych etapach dokumentacji uzgodnione zostaną rozwiązania wybranego wariantu łącznika z PKP PLK S.A. pod względem koordynacji obu projektowanych przedsięwzięć.

ANALIZOWANE WARIANTY

Na potrzeby opracowania niniejszej dokumentacji analizą objęto cztery warianty połączenia przebiegu DK 87 z DW 969: wariant A - czerwony, wariant B – jasno różowy, wariant C – pomarańczowy i wariant D - zielony. Jako wariant proponowany przez wnioskodawcę został wskazany wariant C, natomiast jako wariant alternatywny został wybrany wariant D.

Wszystkie warianty przebiegają przez tereny rolne lub cenne przyrodniczo. Najkrótszy jest wariant A (ok. 3,0 km), najdłuższy wariant B (ok. 4,2 km). Warianty C i D mają zbliżoną do siebie długość (3,4 km i 3,5 km). Aktualnie teren planowanej inwestycji przebiega przez mozaikę nieużytków, odlogów i ugorów, miejsc ruderalnych, pól uprawnych, spontanicznie tworzących się zakrzaczeń, terenów łąkowych, płątów trzcinowisk oraz zadrzewień stanowiących pozostałość większych kompleksów leśnych, odcinkowo przecina także obszary zieleni urządzonej oraz przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i usługowej.

Z uwagi na fakt, iż wariant B jest najdłuższy z analizowanych, zaistnieje konieczność wybudowania większej ilości infrastruktury drogowej. Najmniejsza zajętość terenu będzie w wariantcie A.

W wariantcie C w porównaniu z pozostałymi - najmniejsza będzie ilość cennych siedlisk przewidzianych do utraty. Ilość planowanej wycinki będzie także korzystniejsza w wariantcie

C. Wyburzenia zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej będą miały miejsce w każdym z wariantów. Najmniejsza ilość jest w wariantach C i D.

Przedmiotowa inwestycja będzie stanowiła dominantę w krajobrazie szczególnie w wariantach A, z uwagi na najdłuższy obiekt mostowy ekspozycja na krajobraz będzie najistotniejsza. Jej ekspansywność będzie zależała jednak od miejsca obserwatora.

Przebieg korytarza drogowego przez tereny zabudowane wymagające ochrony akustycznej znajduje się na terenie miasta Nowy Sącz w okolicy ul. Węgierskiej. Każdy z analizowanych wariantów ma oddziaływanie na zbliżonym poziomie, tzn. ilość ekranów w wariantach A i B oraz w wariantach C i D są porównywalne.

Wpływ planowanej inwestycji na florę związany jest przede wszystkim z zajęciem pasa terenu pod nowy ślad drogi wraz z pasem budowy. Skutkiem tego będzie strata części powierzchni biologicznie czynnej. Wszystkie warianty są zaprojektowane na wysokich nasypach.

Inwentaryzowany obszar cechuje się bogatą różnorodnością gatunkową fauny. Wszystkie warianty przebiegają przez teren o bardzo zbliżonych warunkach i rodzaj występujących gatunków fauny jest analogiczny. Przebieg obwodnicy w każdym z wariantów inwestycyjnych koliduje z obszarem Natura 2000. Mimo, iż Wariant C wiąże się ze znaczną utratą powierzchni zadrzewionych i zakrzaczonych, pod względem form ochrony przyrody występujących na analizowanym terenie najgorzej wypada wariant A.

W przebiegu wszystkich wariantów zachowana jest drożność krajowych i regionalnych korytarzy ekologicznych. Obiekty mostowe we wszystkich wariantach są dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

W raporcie wykazano, że skutki związane z występowaniem katastrofy budowlanej, czy też katastrofy naturalnej są w każdym z wariantów analogiczne, w przypadku lokalizacji trasy w wariantach A ryzyko wystąpienia awarii będzie większe.

Oddziaływanie związane ze zmianami klimatu i wpływem przedsięwzięcia na klimat są analogiczne we wszystkich wariantach.

Analizując proponowane warianty przebiegu obwodnicy pod kątem przejścia natężenia ruchu należy uznać, że wariant C i D pod względem przejścia ruchu kształtuje się korzystniej od pozostałych.

Preferowany wariant C posiada najlepsze przejście przez Dunajec, maksymalne obejście terenów inwestycyjnych i możliwość ich późniejszego zainwestowania, koncepcję z ominięciem terenów zamieszkałych oraz najkorzystniejszy aspekt ekonomiczny (osiągnięty efekt w stosunku do poniesionych nakładów).

W raporcie przedstawiono matrycę analizy oddziaływania wszystkich wariantów na poszczególne elementy środowiska. Mając na uwadze różne aspekty, w tym środowiskowe, społeczne, techniczne, ekonomiczne, na podstawie których dokonano porównania wariantów, jako wariant najlepszy wybrany został wariant C.

Jak wskazano w raporcie, wszystkie warianty (A, B, C i D) zostały przekazane do zaopiniowania przez Zarządcę Rzeki Dunajec, tj. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które najlepiej oceniło wariant C i B, najgorzej natomiast wariant A i D (m.in. z uwagi na istniejący stan i zagospodarowanie koryta oraz wałów rzeki). Podobnie ze względu na ingerencję poprzez budowę mostu w obszarze z mniejszą ilością siedlisk Naturowych wariant C jest najkorzystniejszy.

Z uwagi na powyższe wariant C wskazano jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Istniejąca droga krajowa Nr 87, na odcinku przebiegającym po obszarze Nowego Sącza, posiada obecnie liczne skrzyżowania i zjazdy do terenów istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz terenów o charakterze gospodarczym. Sytuacja taka stwarza utrudnienia w ruchu

drogowym powodując korki, brak płynności ruchu, obniżenie bezpieczeństwa na drodze i utrudnienie dostępu do terenów przyległych, powodując tym samym coraz większe zanieczyszczenie środowiska miejskiego skutkami komunikacji.

Droga wojewódzka Nr 969 stanowi odcinek zrealizowanej obwodnicy Podegrodzia po zachodniej stronie rzeki Dunajec.

Teren, analizowany pod kątem przeprowadzenia po nim nowego odcinka drogi klasy „G” i budowy nowej przeprawy mostowej przez Dunajec, położony jest w południowo - zachodniej części obszaru Nowego Sącza, który w strukturze administracyjnej kraju pełni funkcję wydzielonego powiatu grodzkiego i jest siedzibą powiatu ziemskiego. Nowy Sącz z uwagi na swoje usytuowanie jest miastem tranzytowym i znajduje się na skrzyżowaniu następujących ważnych szlaków komunikacyjnych, zaliczanych do kategorii dróg krajowych:

- DK 28 z zachodu na wschód Wadowice - Nowy Sącz - Przemyśl - Gr. Państwa,
- DK 75 z północy na południe Brzesko - Nowy Sącz - Krzyżówka - Gr. Państwa oraz
- DK 87 Nowy Sącz - Stary Sącz - Piwniczna - Gr. Państwa.

Cały układ drogowy Nowego Sącza charakteryzuje się jednak słabą dostępnością komunikacyjną, którą miastu zapewniają obecnie:

- w.w. drogi krajowe Nr 28, 75 i 87
- linia kolejowa Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – Gr. Państwa
- linia kolejowa Chabówka – Limanowa – Nowy Sącz (wyłącznie dla pociągów typu Retro) oraz
- układ ulic G, GP i Z stanowiący odcinki dróg krajowych.

Wymienione wyżej drogi krajowe i linie kolejowe posiadają niskie parametry techniczne, co powoduje, że dostępność komunikacyjna miasta jest słaba, a szybki dostęp do Nowego Sącza jest utrudniony. Również parametry techniczne ulic, gdzie występuje nakładanie się ruchu tranzytowego na ruch miejski, nie spełniają wymagań normatywnych i powodują utrudnienia komunikacyjne związane z brakiem obejść drogowych zarówno na kierunku północ - południe jak i wschód - zachód. Oddana do użytku obwodnica północna odciąża częściowo obszar śródmiejski z ruchu tranzytowego, natomiast część południowa i wschodnia miasta wymaga dopiero rozwiązania tego komunikacyjnego problemu.

Obszary w zakresie planowanej inwestycji zdominowane są przez tereny wiejskie. Analizowany obszar zajmują głównie pola uprawne, łąki i nieużytki. W rejonie planowanej inwestycji znajdują się również zadrzewienia oraz zabudowa mieszkaniowo – zagrodowa.

W zakres planowanej inwestycji wchodzi dolina rzeki Dunajec, pełniąca funkcję przyrodniczą na terenie miasta Nowy Sącz, gminy Chełmec, Podegrodzie. Dolina Dunajca pełni tu rolę lokalnego korytarza ekologicznego.

Zabudowa występująca w otoczeniu planowanej inwestycji jest charakterystyczna dla terenów wiejskich i podmiejskich. Większość terenów zajmują jednak obszary pozostające w użytkowaniu rolniczym. Są to głównie pola uprawne i łąki położone w obrębie doliny rzeki. Występują gleby głównie III i IV klasy bonitacyjnej. Znaczna część gleb jest jednak słabo użytkowana i stanowi nieużytki.

Planowana droga w ramach połączenia DK 87 z DW 969 przecina na analizowanym odcinku rzekę Dunajec. Występują tu także kolizje z urządzeniami infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą; napowietrznymi liniami elektroenergetycznymi (głównie 115 kV), kablowymi liniami teletechnicznymi. Kolizja z układem komunikacyjnym wskazuje również na przebiegającą linię kolejową nr 96 (Nowy Sącz – Muszyna) oraz planowaną budowę nowej linii kolejowej „Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna”.

BUDOWA GEOLOGICZNA

Analizowana inwestycja położona jest w obrębie największej jednostki tektonicznej Karpat Zewnętrznych – płaszczowiny magurskiej, w jej strefie facjalnej zwanej Raczyńską oraz w jednostce zapadlisko sądeckie. Płaszczyzna magurska charakteryzuje się skomplikowaną budową geologiczną, szczególnie w strefach nasunięć tektonicznych. Płaszczyzna magurska na skutek pomioceńskiego nasunięcia jest pocięta wieloma głębokimi uskokami i uległa zapadnięciu tworząc tzw. Kotlinę Sądecką.

Zbudowana jest ona ze skał osadowych wieku kredowego i paleogeńskiego składających się z naprzemianległych piaskowców i łupków – typowych utworów fliszowych. Warstwy fliszu są zaburzone tektonicznie, generalnie zapadają się w kierunku południowo – zachodnim i południowym, pod różnej wielkości kątami, miejscami konsekwentnie do zbocza, które budują. Na osady sfałdowanego fliszu, w środkowym miocenie miała miejsce transgresja morska. Utwory miocenne wykształciły się w postaci ilów, ilów piaszczystych, mułków, piasków i lignitów określanych jako formacja biegonicka.

Na omawianym terenie w podłożu występują piaski, żwiry i mułki rzeczne zlodowacenia środkowopolskiego oraz piaski, żwiry, mady rzeczne oraz torfy i namuły (Holocen). Utwory czwartorzędowe budują plejstocenne utwory, wykształcone w okresie zlodowaceń w postaci żwirów i głazów rzecznych, piasków i glin tarasów erozyjno – akumulacyjnych.

Wśród osadów czwartorzędowych największe rozprzestrzenienie mają gliny, gliny pyłowate i ily oraz gliny, gliny lessopodobne oraz mułki różnej genezy, określane jako karpacka odmiana lessu. Miąższość tych osadów jest zróżnicowana i wynosi do kilkunastu metrów w strefach przydolinnych. Doliny rzek i potoków wypełniają żwiry, głazy rzeczne, piaski, gliny i ily oraz mułki z domieszką piasków tarasów nadzalewowych 3-6 m n.p. rzeki oraz żwiry i głazy, piaski, gliny i ily tarasów zalewowych 0,5 – 3 m n.p. rzeki. Dna dolinek denudacyjnych wypełnione są mułkami i glinami deluwialnymi.

HYDROGRAFIA I HYDROLOGIA

Analizowany obszar będący prawobrzeżną zlewnią górnej Wisły charakteryzuje się gęstą siecią hydrograficzną, co świadczy o sytuacji geologicznej na tym terenie. Gęstość cieków świadczy o małej przepuszczalności podłoża, która może mieć wpływ na wahania stanów wód powierzchniowych i być powodem występowania wezbrań i wyższych stanów wód. Rzeki na terenie powiatu nowosądeckiego cechują się znaczną zmiennością przepływów i stanów wody, które wynikają z obfitych i częstych opadów, szybkich spływów powierzchniowych oraz koncentrycznego układu rzek.

Analizowana inwestycja przechodzi przez rzekę Dunajec i niewielki potok Dąbrówka Polska.

POKRYWA GLEBOWA

W rejonie planowanej inwestycji znajdują się większe kompleksy rolne. Skład mechaniczny i właściwości gleby są ściśle związane z budową geologiczną, rzeźbą terenu i klimatem. Glebami charakterystycznymi dla tego terenu są gleby bielcowe o charakterze lessowym oraz gleby brunatne kwaśne. W dolinach rzecznych z naniesionych materiałów aluwialnych wykształciły się mady rzeczne wytworzone z glin pylastych i mady gliniaste (rejon doliny Dunajca). Gleby położone w obrębie doliny rzeki są z reguły słabo przepuszczalne, sprzyjające stagnacji wód opadowych i roztopowych, będące trudne w uprawie.

Na obszarze opracowania przeważającymi glebami są mady zaliczane do klas bonitacyjnych II, III, IV i V. Według podziału na kompleksy rolniczej przydatności gleb analizowane warianty przechodzą przez kompleks: pszenny dobry śródgórski i podgórski, użytki zielone słabe i bardzo słabe, kompleks zbożowy górski, kompleks zbożowo pastewny słaby oraz użytki zielone średnie. Część gleb po wschodniej stronie Dunajca, w jego

bezpośrednim sąsiedztwie należy do gleb rolniczo nieprzydatnych. Pozostałe fragmenty terenów, przez które przebiega inwestycja stanowią wody, lasy i obszary zabudowane.

OBIEKTY ZABYTKOWE I STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE

Analizowany teren jako obszar rozwijający się od średniowiecza złożony jest z zespołów wykształconych w różnych okresach historycznych, o zachowanych w dużym stopniu cechach różnych epok. W pobliżu analizowanej inwestycji nie stwierdzono obiektów będących w rejestrze lub w ewidencji konserwatora zabytków. Żaden z obiektów zabytkowych nie znajduje się w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji. W granicach obszaru przeznaczonego pod przedmiotową inwestycję oraz w bezpośrednim jego sąsiedztwie nie występują nieruchome zabytki archeologiczne objęte ochroną prawną. Najbliższymi obiektami objętymi ochroną w formie wpisu do rejestru zabytków jest położony w Nowym Sączu - Dąbrówce Polskiej kościół świętego Rocha oraz znajdujący się przy nim cmentarz wojskowy z I wojny światowej (rej. zab. A=206), kościół pw. św. Wawrzyńca w Nowym Sączu Biegonicach (rej. zab. A-516) i położony przy ul. Węgierskiej 11 budynek mieszkalny, w którego ścianach piwnic znajdują się wmurowane macewy z cmentarza żydowskiego (rej. zab. A-594). Wszystkie trzy wskazane obiekty znajdują się w znacznym oddaleniu – ponad 1000 m – od planowanego przebiegu poszczególnych wariantów inwestycji.

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Krakowie, Delegatura w Nowym Sączu pismem z dnia 11.09.2018 r. (znak: OZNS.5183.291.2018.KM1) przekazał informację o lokalizacji stanowisk archeologicznych na analizowanym terenie. Wariant B i A w minimalnym stopniu koliduje ze stanowiskiem archeologicznym.

W wyniku przeprowadzonych obecnie badań powierzchniowych stwierdzono tylko w dwóch przypadkach możliwość kolizji stanowisk archeologicznych z rozpatrywanymi wariantami planowanej inwestycji. W pierwszym przypadku stwierdzono możliwość kolizji wariantów A i B ze stanowiskiem Nowy Sącz 15 (AZP 112-63/18), na którym zlokalizowane jest stanowisko o charakterze śladu osadniczego kultury przeworskiej datowanego na okres późnego okresu wpływów rzymskich i okresu wędrówek ludów. W drugim przypadku istnieje możliwość kolizji wariantów A i B ze stanowiskiem Nowy Sącz 18 (AZP 112-63/17) rozpoznanym jako ślad osadniczy z epoki neolitu lub wczesnej epoki brązu.

Pozostałe, znajdujące się w sąsiedztwie planowanej inwestycji, stanowiska archeologiczne, położone są w znacznym oddaleniu od wszystkich czterech rozpatrywanych wariantów (A, B, C i D) i nie są zagrożone zniszczeniem w trakcie prac ziemnych związanych z realizacją wskazanej inwestycji drogowej.

Niezależnie od wyników badań sondażowych, konieczne będzie na etapie budowy sprawowanie ścisłego nadzoru archeologicznego. Wymóg ten dotyczy wszystkich proponowanych wariantów, a jego obowiązek wynika z faktu, że wszystkie warianty planowanej do realizacji inwestycji przebiegają u podstawy oraz wkraczają na wysoką terasę nadzalewową Dunajca, na której zlokalizowane jest stosunkowo gęste osadnictwo pradziejowe związane okresem wczesnej epoki brązu oraz okresem wpływów rzymskich i okresem wędrówek ludów.

W trakcie realizacji inwestycji konieczny będzie nadzór archeologiczny.

WPLYW NA WALORY KRAJOBRAZOWE

Realizowana inwestycja w każdym z zaproponowanych przebiegów będzie nowym elementem w krajobrazie. Dysharmonijnego charakteru będą nadawały dla otoczenia ciężki sprzęt budowlany oraz inne pojazdy mechaniczne używane przy budowie drogi. Ujemnie na walory widokowe mogą wpływać również unoszone podczas prac budowlanych pyły, pary i dymy. Kolejnymi czynnikami zaburzającymi obecnie funkcjonujący krajobraz będą np.:

- a. zaplecze budowy wraz z drogami technologicznymi,

- b. powstałe w wyniku prac odkryte powierzchnie gleb oraz nagromadzone masy ziemne,
- c. wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,
- d. budowa ekranów akustycznych.

Uciążliwości związane z budową ustąpią wraz z jej zakończeniem, a wycinka zrekompensowana zostanie nasadzeniami.

Krajobraz terenów, na których zlokalizowana jest projektowana inwestycja należy zaliczyć do typu krajobrazu kulturowego pod dużym wpływem działalności człowieka. Projektowana inwestycja przebiega częściowo przez otwarte tereny pól, łąk oraz obszary nieużytków, porośnięte często kępami drzew oraz krzewów. Inwestycja przebiegać będzie fragmentem wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

W wyniku budowy przedsięwzięcia na znacznym odcinku zostanie stworzony nowy element adaptujący przestrzeń do tej pory niezorganizowaną z urbanistycznego punktu widzenia.

Niemniej jednak droga wśród obszarów zurbanizowanych stanowi typowy element krajobrazu przekształconego antropogenicznie.

ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU

Oddziaływanie inwestycji na klimat będzie miało dwa podstawowe obszary oddziaływania:

1. Obszar oddziaływania: bezpośrednia i pośrednia emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla.
2. Obszar oddziaływania: zmniejszenie areału terenów, które zapewniają sekwestrację dwutlenku węgla.

Mając jednak na uwadze skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na lokalny, czy też ponadlokalny klimat. Prace związane z budową drogi będą miały charakter tymczasowy, a wybudowana droga nie wpłynie znacząco na sekwestrację CO₂. Wycinka drzew wpłynie na zmniejszenie powierzchni sekwestracyjnej, ale w skali klimatu miasta, regionu czy mikroklimatu, będzie nieodczuwalna.

Nie przewiduje się, aby zmiany klimatyczne obserwowane na terenie Polski istotnie wpłynęły w fazie realizacji na planowaną inwestycję. Technologia budowy ciągów komunikacyjnych jest odpowiednio zaadaptowana do prognozowanych temperatur i warunków meteorologicznych.

Do pozytywnych aspektów wpływu inwestycji na klimat zaliczyć można skrócenie czasu podróży - budowa nowego ciągu komunikacyjnego, stworzenie nowego połączenia, wpłynie korzystnie na osiąganie optymalnego czasu podróży, co przełoży się na zmniejszenie ilości wprowadzanych do powietrza zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, a wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych poprawi jakość życia mieszkańców Nowego Sącza.

POWIETRZE ATMOSFERYCZNE

Na warunki aerosanitarne występujące na analizowanym terenie wpływ mają zarówno czynniki naturalne, wynikające z położenia geograficznego i ukształtowania terenu, jak również procesy antropogeniczne. Dominujący wpływ na jakość powietrza ma niska emisja związana z ogrzewaniem budynków mieszkalnych indywidualnymi źródłami ciepła. Poza tym na jakość powietrza wpływ ma również napływ zanieczyszczeń z obszaru gmin ościennych. Wpływ na wielkość napływu ma lokalizacja tych źródeł zanieczyszczeń oraz uwarunkowania naturalne wynikające z warunków klimatycznych i meteorologicznych, a w szczególności z dominujących kierunków wiatrów.

Wpływ na stan czystości powietrza na terenie powiatu nowosądeckiego mają głównie powierzchniowe źródła emisji, mniejsze znaczenie posiadają źródła liniowe, z kolei najmniejsze znaczenie mają źródła punktowe. Jak wskazano w raporcie głównym zagrożeniem

dla stanu powietrza na terenie powiatu nowosądeckiego są: emisja niska pochodząca z przydomowych palenisk, duży udział indywidualnych systemów grzewczych na paliwa stałe, spalanie odpadów w indywidualnych paleniskach domowych, zakłady przemysłowe generujące emisję punktową, emisja komunikacyjna wywołana przez nadmierny ruch samochodowy.

Tło zanieczyszczeń dla analizowanej inwestycji wykazuje przekroczenia wartości dopuszczalnych dla pyłu zawieszonego PM10 oraz PM2,5 z analizowanych substancji. Stan taki występuje przy funkcjonowaniu obecnego układu drogowego, gdyż droga jest jednym z emitorów zanieczyszczeń wchodzących w skład istniejącego tła.

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie występowała zarówno ze względu na ruch pojazdów, jak i ze względu na pracę ciężkiego sprzętu na terenie budowy. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót. Budowa będzie wymagała pracy sprzętu typu frezarki, zrywarki, ładowarki, samochody transportujące materiały budowlane, walce dynamiczne i statyczne, itp. W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będą się zmieniały, różnorodne będzie też ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego, polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x, SO₂) i pyłów. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko- lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót w poszczególnych wariantach oraz lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowych).

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą:

- zapylenie powstające w wyniku przemieszczania mas ziemnych przez maszyny wykonujące roboty ziemne oraz transport materiałów,
- spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu,
- substancje odorotwórcze, powstające na skutek układania mas bitumicznych.

Dla asfaltów stosowanych w drogownictwie emisja gazów nie występuje w stężeniach szkodliwych dla przyległych terenów.

Oddziaływania na powietrze atmosferyczne związane z magazynowaniem odpadów, z uwagi na krótkotrwały okres magazynowania odpadów na zapleczu budowy, będą miały ograniczony zakres czasowy i przestrzenny. Odpady w postaci sypkiej mogą ulegać pyleniu oraz rozwiewaniu.

W celu określenia wpływu inwestycji na stan aerosanitarny w jej otoczeniu wykonano prognozę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza. Prognozę zanieczyszczeń powietrza wykonano dla następujących horyzontów czasowych:

- roku 2023 - oddania inwestycji do eksploatacji,
- roku 2033 – stanu po 10 latach eksploatacji inwestycji.

Istniejące tło zanieczyszczeń nie wykazuje przekroczeń wartości dopuszczalnych, prócz pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5. Analiza wykazała, że funkcjonowanie analizowanej inwestycji w każdym z wariantów nie pogorszy stanu powietrza atmosferycznego w tym terenie, a zastosowane środki minimalizujące (zraszanie powierzchni, transport i składowanie materiałów, odpadów, sprawne maszyny budowlane i środki transportu spełniające wymogi norm Euro) wpłyną na ograniczenie oddziaływania na powietrze podczas okresu robót budowlanych.

Dokonując analizy porównawczej otrzymanych maksymalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza względem dopuszczalnego stężenia średniorocznego, przy uwzględnieniu tła zanieczyszczeń wykazano, że wartości te stanowią nieznaczny udział w zanieczyszczeniu powietrza na omawianym terenie. Inwestycja nie będzie źródłem negatywnych oddziaływań na sąsiadujące z nią tereny. Emisja od pojazdów poruszających się po drodze jest już jednym ze składników obecnego tła zanieczyszczeń. Istnieje zatem możliwość zachowania standardów jakości środowiska po wybudowaniu drogi, gdyż wielkość ładunku zanieczyszczeń

pochożących od pojazdów poruszających się po nich nie będzie przyczyną przekroczeń wartości dopuszczalnych.

Mając na uwadze wartości dopuszczalne dla okresu roku kalendarzowego dla analizowanych substancji (NO_2 , PM_{10} , SO_2 , Pb , $\text{PM}_{2.5}$, $\text{B}_{(a)}\text{P}$), żadna z analizowanych substancji zanieczyszczających nie będzie emitowana w ponadnormatywnych ilościach. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie generować negatywnego ponadnormatywnego wpływu na jakość powietrza w przedmiotowym obszarze.

Ze względu na niskie emisje normowanych zanieczyszczeń powietrza nie przewiduje się konieczności prowadzenia monitoringu w tym zakresie w otoczeniu analizowanego połączenia DK 87 w Nowym Sączu z DW 969 w każdym z wariantów.

KLIMAT AKUSTYCZNY

Pod względem istotnych źródeł hałasu przez analizowany teren (miasto Nowy Sącz, gminę Chelmeć, Podegrodzie) przechodzi droga krajowa nr 28 (Wadowice – Nowy Sącz – Przemyśl – Granica Państwa), droga krajowa nr 75 (Brzesko – Nowy Sącz – Krzyżówka – Granica Państwa) oraz droga krajowa nr 87 (Nowy Sącz – Stary Sącz – Piwniczna – Granica Państwa). Dodatkowo układ komunikacyjny wewnętrzny i zewnętrzny na terenie Nowego Sącza zapewnia: linia kolejowa Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – Granica Państwa, linia kolejowa Chabówka – Limanowa – Nowy Sącz oraz układ ulic G, GP, Z, drogi dojazdowe i lokalne.

Nowa przeprawa mostowa i połączenie DK 87 z DW 969 spowoduje przeniesienie ruchu (zwłaszcza tranzytowego) poza obszary mocno skoncentrowanej chronionej akustycznie zabudowy mieszkaniowej.

Podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu. Ciężki sprzęt budowlany może być w bezpośrednim jego pobliżu źródłem dźwięku o wysokim poziomie. Samochody transportujące maszyny i urządzenia oraz materiały budowlane generują hałas o poziomie większym niż dopuszczalny dla terenów podlegających ochronie akustycznej. Istotnymi źródłami dźwięku będą środki transportu (samochody ciężarowe i dostawcze), które wytwarzają hałas o mocy akustycznej $L_{WA}=80 - 88$ dB, maszyny budowlane ($L_{WA}=89 - 107$ dB) oraz koparki, spycharki, ładowarki ($L_{WA}=106 - 110$ dB). Zakłada się, iż poziom dźwięku od maszyn budowlanych w stanie „postoju” (na biegu jałowym) w odległości 18 m będzie wynosił około 65 dB.

W czasie realizacji inwestycji prace będą wykonywane w tym samym czasie w różnych miejscach inwestycji. Prace te z uwagi na różne etapy wykonywania inwestycji będą znajdowały się w różnej fazie. Największa uciążliwość akustyczna dla środowiska będzie na etapie wykonywania robót ziemnych z uwagi na koncentrację ciężkiego sprzętu na niewielkim obszarze.

W celu obniżenia hałasu powstałego w fazie budowy należy:

- wykonywać prace budowlane w godzinach 6⁰⁰ - 22⁰⁰ w rejonie zabudowy mieszkaniowej, za wyjątkiem prac, których technologia wymaga pracy w nocy,
- stosować nowoczesne maszyny wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska,
- unikać jednoczesnej pracy maszyn ciężkich odpowiedzialnych za generację ponadnormatywnych wartości równoważnego poziomu dźwięku
- dążyć do minimalizacji ilości przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w sąsiedztwie budynków mieszkalnych,
- prace wykonać w możliwie jak najkrótszym czasie,
- odpowiednio usytuować lokalizację zaplecza budowy jak najdalej od budynków pełniących funkcję mieszkaniową,

- wprowadzić ograniczenia prędkości maszyn budowlanych na terenach zaplecza, jeżeli będą zlokalizowane w bliskiej odległości od zabudowy mieszkaniowej.

Hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem okresowym, charakteryzować go będzie duża dynamika zmian i odwracalność (zanik bezpośrednio po zakończeniu robót).

W celu określenia stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi wykonano prognozy propagacji hałasu dla projektowanych wariantów przebiegu inwestycji. Analizy akustyczne przeprowadzono dla planowanego roku oddania inwestycji do użytkowania – 2023 r. oraz dla roku 2033.

W modelu obliczeniowym generowaną przez źródło liniowe moc akustyczną determinują przede wszystkim takie czynniki jak natężenie ruchu, prędkość pojazdów oraz nawierzchnia drogowa. Istotną kwestią są również warunki jezdne potoku ruchu.

W obliczeniach emisji oraz propagacji hałasu w środowisku posłużono się metodyką NMPB-Routes-96 (Guide du Bruit) dla państw członkowskich UE nie posiadających krajowych metod obliczeniowych.

Do prognozowania przyjęta została nawierzchnia SMA 11 dla wszystkich wariantów inwestycji. Średnią prędkość poruszających się pojazdów przyjęto na przedmiotowej trasie na poziomie 50 km/h w obszarze zabudowy, a poza obszarem zabudowy prędkość była zmienna w zależności od odcinków i wynosiła 70-90 km/h.

W wyniku wykonanych obliczeń otrzymano dane dotyczące rozprzestrzeniania się dźwięku na terenach sąsiadujących z analizowanym przedsięwzięciem w podziale na porę dnia oraz porę nocy. Na podstawie otrzymanych zasięgów izolinii dokonano szczegółowej analizy wartości równoważnego poziomu dźwięku występującego na fasadach budynków, dla których możliwe jest występowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu.

Wyniki analiz dotyczą zarówno oddziaływania projektowanej inwestycji jak również oddziaływania skumulowanego z linią kolejową. Na podstawie wykonanych obliczeń dokonano analiz konieczności wprowadzenia zabezpieczeń akustycznych. Stwierdza się, że występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku ma miejsce w Nowym Sączu w okolicy włączenia w ul. Węgierską we wszystkich wariantach. W związku z powyższym dla wszystkich wariantów inwestycyjnych zaproponowano zastosowanie odpowiednich środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne drogi, polegających na budowie ekranów akustycznych.

Oddziaływanie na otoczenie analizowanej nowej drogi w zakresie drgań może wystąpić tylko na etapie realizacji inwestycji. W okresie realizacji będzie to związane z pracą ciężkich maszyn na terenie przedsięwzięcia. Ze względu na to, że zdecydowana część trasy przebiega poza terenami zabudowy mieszkaniowej, mieszkańcy okolicznych terenów nie będą zagrożeni negatywnym oddziaływaniem drgań.

Aby maksymalnie ograniczyć oddziaływanie w zakresie drgań na etapie realizacji inwestycji w miarę możliwości w rejonach zabudowanych ograniczona zostanie praca urządzeń mogących wywoływać potencjalnie znaczące drgania.

Po oddaniu inwestycji do użytku powstawać będą drgania pochodzenia komunikacyjnego. Źródłem drgań komunikacyjnych będzie ruch pojazdów samochodowych takich jak samochody osobowe i dostawcze, autobusy, motocykle, a przede wszystkim samochody ciężarowe.

Z uwagi na fakt, że projektowana droga posiadać będzie nową i równą nawierzchnię, a ruch drogowy będzie płynny, możliwość powstawania drgań będzie ograniczona. W skład nowej nawierzchni będzie wchodziło kilka warstw z kruszywa mające cechy tłumiące, przez co możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka. W związku z powyższym na etapie funkcjonowania inwestycji (niezależnie od wariantu drogi) nie przewiduje się negatywnego oddziaływania drogi w zakresie drgań.

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE

Na potrzeby wykonania niniejszej dokumentacji autorzy Raportu przeanalizowali informacje zamieszczone w biuletynie informacyjnym Urzędu Gminy Nowy Sącz, Podegrodzie i Chelmec w zakresie wykazu przedsięwzięć dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach lub zrealizowano takie zadanie na podstawie przedmiotowych decyzji w buforze 200 m od obszaru przedmiotowego przedsięwzięcia. Analiza danych pozwala na stwierdzenie, iż nie będzie miała miejsce kumulacja oddziaływań na przedmiotowym terenie powodowana w żadnym z komponentów środowiska.

W przypadku inwestycji drogowej, jaką jest planowane przedsięwzięcie, głównym oddziaływaniem jakie może wystąpić, a które może ulegać kumulacji powodującej wzrost niekorzystnych zjawisk w środowisku jest oddziaływanie w zakresie hałasu. Zastosowane środki jego minimalizacji pozwolą na spełnienie obowiązujących norm. W sytuacji zrealizowania planowanej inwestycji oddziaływanie w zakresie hałasu skumuluje się z oddziaływaniem sąsiadującej linii kolejowej nr 96 (Nowy Sącz – Muszyna). Na końcowym odcinku (ok. 500 m) inwestycja jest zlokalizowana równolegle do linii kolejowej. Na potrzeby niniejszego opracowania wykonano obliczenia akustyczne uwzględniające wzajemne oddziaływanie ruchu drogowego oraz ruchu kolejowego. W wyniku wspólnego oddziaływania hałasu pochodzącego od drogi wojewódzkiej nr 969, drogi krajowej nr 87 oraz linii kolejowej dochodzi do przekroczeń równoważnego poziomu dźwięku w wariantach inwestycyjnych WA, WB, WC oraz WD. Koniecznym jest więc zastosowanie środków mających na celu poprawę klimatu akustycznego. Niemniej jednak to oddziaływanie akustyczne pochodzące od ruchu drogowego jest dominujące i wpływa bezpośrednio na występowanie przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku. Ruch kolejowy nie wpływa znacząco na stan klimatu akustycznego w otoczeniu analizowanej inwestycji.

W zakresie emisji do powietrza obliczenia przeprowadzono uwzględniając istniejące tło zanieczyszczeń i stwierdza się brak przekroczeń wartości dopuszczalnych. Dla innych komponentów środowiska nie przewiduje się również wystąpienia oddziaływań skumulowanych.

GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z korpusu projektowanego połączenia drogowego DK87 w Nowym Sączu z DW 969 odbywać się będzie poprzez system rowów trawiastych lub system szczelnych rowów drogowych oraz kanalizację deszczową. Powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zapewnione zostanie poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, umożliwiających sprawny odpływ wody. W miejscach projektowanych krawężników ujmowane wpustami wody deszczowe kierowane będą do kanalizacji deszczowej lub szczelnego rowu drogowego poprzez studnie ściekowe i przykanaliki. Rowy przydrożne pełnić będą głównie funkcje odbiornika dla wód deszczowych spływających z terenu projektowanego pasa drogowego. Niemniej niektóre odcinki rowów, które zależnie od zagospodarowania pasa drogowego – gdzie nie występują projektowane drogi innej kategorii - będą również zbierały wody deszczowe z terenów sąsiednich. Spływ wód deszczowych z terenów sąsiednich (na odcinkach gdzie to ma miejsce) został uwzględniony w obliczeniach zlewni i urządzeń odwadniających.

W celu wyrównania odpływu wód opadowych do odbiorników podczas ulewnych deszczy, na przedmiotowym odcinku drogi zaprojektowano 4 zbiorniki retencyjne oraz przebudowę istniejącego zbiornika ZB0. Odpływ wód opadowych ze zbiorników realizowany będzie pompowo. Przed wprowadzeniem wód do zbiorników retencyjnych będą one oczyszczane w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych.

Odbiornikiem końcowym wód opadowych i roztopowych z poszczególnych odcinków drogi będzie rzeka Dunajec i potok Dąbrówka.

Sposób ujmowania i odprowadzania wód opadowych na poszczególnych odcinkach przebiegu drogi w ujęciu zlewniowym według wariantu C przedstawia się następująco:

W obrębie oddziaływania projektowanego skrzyżowania (typu rondo) zachodniej obwodnicy Nowego Sącza z projektowanym łącznikiem, przewiduje się budowę odcinków kanalizacji deszczowej wraz z przebudową zbiornika retencyjnego ZB0 i urządzeń oczyszczających. Odprowadzanie wód opadowych ze zbiornika będzie się odbywało do istniejącego rowu drogowego.

Zlewnia I

Odcinek od km ok. 0+000 do ok. 0+295 (L) i ok. 0 + 000 do ok 0+270 (P) – odwodniany będzie szczelnymi rowami drogowymi, z których wody opadowe wprowadzane będą do projektowanego zbiornika retencyjnego ZB1 w km 0+200, a następnie przepompowywane będą do rowu drogowego prawego w km 0 +280.

Odcinek od km ok. 0+295 do ok. 1+280 (L) i ok. 0 + 000 do ok 0+270 (P) –odwadniany będzie szczelnymi rowami drogowymi, a wody opadowe z rowów łącznie z wodami ze zbiornika ZB1 wprowadzane będą do projektowanego zbiornika retencyjnego ZB2 z pompownią w km 1 +135.

Odcinek od km ok. 1+280 do ok. 1+610 (L) i ok. 1 + 300 do ok 1+6100 (P) – odwadniany będzie kanalizacją deszczową z której wody wprowadzane będą do rowów szczelnych poprzedniego odcinka i wspólnie odcinkiem projektowanej kanalizacji wprowadzane do zbiornika retencyjnego ZB2.

Odbiornikiem końcowy dla wód opadowych z wyżej wymienionych zlewni będzie rzeka Dunajec. Odpompowane ze zbiornika ZB2 wody opadowe odprowadzane będą projektowanym odcinkiem kanalizacji deszczowej. Przekroczenie prawego wału przeciwpowodziowego rzeki Dunajec nastąpi przewiertem w km 1 +360 projektowanej drogi. Na odcinku od projektowanego wylotu do rzeki Dunajec wykonany zostanie rów odprowadzający wody opadowe do rzeki Dunajec w km 1+420 projektowanej inwestycji.

Zlewnia II

Odcinek od km.ok. 1+610 do ok. 2+125 (L) i ok.1 + 610 do ok 1+850 (P) – odwadniany będzie kanalizacją deszczową, a następnie wody z kanalizacji wprowadzane będą do rowów przydrożnych odcinków sąsiednich.

Odcinek od km ok. 1+880 do ok. 1+960 (L) i od km ok.1 + 880 do ok 1+960 (P) –odwadniany będzie rowami trawiastymi.

Odcinek od km ok. 1+960 do 2 +125 do km 2 +280 (L) –odwodnienie rowami szczelnymi z których wody wprowadzane będą do odcinków rowów trawiastych.

Od km ok.2 +125 do km 2 +800(L)) – odwadnianie rowami trawiastymi i kanalizacją deszczową, a wody opadowe z kanalizacji deszczowej wprowadzane będą do szczelnych rowów drogowych.

Od km ok.1 +960 do km 2 +330(P) - odwodnienie drogi rowami trawiastymi

Wody opadowe z wyżej wymienionych odcinków drogi ujęte zostaną z rowów przydrożnych kanalizacją i wprowadzone do zbiornika retencyjnego ZB3 z pompownią, w km 1 +960. Ze zbiornika wody będą odpompowywane i odcinkiem projektowanej kanalizacji deszczowej wprowadzane do rowu melioracyjnego w km 1 +800 projektowanej inwestycji. Kanalizacja deszczowa zakończona zostanie wylotem betonowym z klapą zwrotną, usytuowanym na prawym brzegu rowu melioracyjnego. Istniejącym rowem melioracyjnym wody opadowe z odwodnienia drogi wprowadzane będą do rzeki Dunajec, stanowiącej ich końcowy odbiornik.

Zlewnia III

Odcinek drogi od km ok.2 +800 do km 2 +900(P) - odwadniany będzie kanalizacją deszczową z której wody opadowe wprowadzane będą do Potoku Dąbrówka przecinającego projektowaną drogę w km 2 +900. Wylot kanalizacji deszczowej zlokalizowany będzie na lewym brzegu potoku.

Zlewnia IV

Odcinek drogi od km ok.2 +900 do km 3 +380(P) oraz skrzyżowanie typu rondo na ul. Węgierskiej i Piramowicza - odwadniane będą kanalizacją deszczową z której wody opadowe odprowadzane będą do zbiornika retencyjnego ZB4 z pompownią, zlokalizowanego w km 3 +240 inwestycji. Wody ze zbiornika projektowanym wylotem wprowadzane będą do rowu biegnącego wzdłuż ul. Podmłynie w km 0+050 tej ulicy. Odbiornikiem końcowym tej zlewni będzie Potok Dąbrówka, do którego wprowadzane są wody z rowu odwadniającego biegnącego wzdłuż ul. Podmłynie.

Zlewnia V

Obszar obejmujący łącznik rondo i ul. Podmłynie – odwadniany będzie kanalizacją deszczową. Wody opadowe z kanalizacji projektowanym wylotem wprowadzane będą do Potoku Dąbrówka w km ok.0 + 140 ul. Podmłynie.

Przed zbiornikami retencyjnymi ale również przed odpływem wód opadowych do potoku Dąbrówka na którym nie planuje się budowy zbiornika retencyjnego, przewiduje się zabudowę urządzeń oczyszczających wody opadowe tj. osadników i separatorów. Przepustowość urządzeń oczyszczających przyjęto dla deszczu o natężeniu 15 l/s/ha. Wyższe przepływy wprowadzane będą obejściem do zbiorników retencyjnych bez podczyszczania. Poniżej podano przewidywane wielkości dopływu deszczu do urządzeń oczyszczających, ilości ścieków oczyszczonych oraz konieczne przepustowości urządzeń oczyszczających dla wariantu preferowanego C.

Urządzenia oczyszczające UO	Odbiornik	Szacowana wielkość dopływu do urządzeń oczyszczających	Obliczeniowa wielkość dopływu podlegająca oczyszczaniu dla natężenia deszczu $q=15 \text{ [l/s/ha]}$	Przewidywana przepustowość urządzeń oczyszczających Q_{nom} / Q_{max}
		[l/s]	[l/s]	[l/s]
Zlewnia do istniejącego zbiornika ZB0	Istniejący rów drogowy	W ramach opracowania przewidywana zmiana lokalizacja istniejącego zbiornika retencyjnego wraz z istniejącymi urządzeniami oczyszczającymi bez zmiany ich parametrów		
Zlewnia 1 (I) ZB1	Przepompownia do ZB2	176,7	15,3	20 / 200
Zlewnia 2 (II) ZB2	Rzeka Dunajec	413,5	35,8	50 / 500
Zlewnia 3 (III) ZB3	Rzeka Dunajec	345,0	29,9	40 / 400
Zlewnia 4 (IV) ZB4	Potok Dąbrówka	10,9	0,9	3 / 30
Zlewnia 5 (V) ZB5	Potok Dąbrówka	148,6	12,9	15 / 150

W celu wyrównania odpływu wód opadowych do odbiorników podczas ulewnych deszczy projektuje się system zbiorników retencyjnych. Zbiorniki retencyjne zostaną zaprojektowane o pojemnościach gwarantujących przejęcie w całości wód opadowych powstających w wyniku wystąpienia deszczu nawalnego o maksymalnym natężeniu, jak również deszczy długotrwałych o mniejszym natężeniu. Poprzez czasowe przetrzymywanie wód opadowych w zbiornikach retencyjnych zabezpieczone zostaną odbiorniki przed nadmierną ilością wód opadowych napływających z nawierzchni projektowanej drogi.

Dla projektowanego odcinka drogi w wariantcie C przewiduje się przebudowę istniejącego zbiornika oraz realizację czterech zbiorników retencyjnych o pojemnościach

minimalnych : ZB1 – 150 m³, ZB2 – 700 m³, ZB3 – 360 m³, ZB4 – 150 m³. Zbiorniki ZB1, ZB2 i ZB3 będą zbiornikami otwartymi ziemnymi , natomiast ZB4 zbiornikiem zamkniętym podziemnym.

Przedsięwzięcie planowane jest w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Dunajec od Obidzkiego Potoku do Zb. Rożnów, kod: PLRW20001521439 oraz w obrębie jednolitej części wód podziemnych o kodzie: PLGW2000166.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911, z późn. zm.)):

- JCWP Dunajec od Obidzkiego Potoku do Zb. Rożnów, kod: PLRW20001521439 jest to silnie zmieniona część wód dla której wyznaczono cel środowiskowy: dobry potencjał ekologiczny i możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego oraz dobry stan chemiczny. Aktualna ocena stanu wykazała zły stan wód. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem osiągnięcia celów środowiskowych, dla której zaplanowano derogację, ze względu na brak możliwości technicznych. W programie działań zaplanowano działanie opracowanie wariantowej analizy sposobu udroźnienia budowli piętrzących na odcinku cieku istotnego - Dunajec ze wskazaniem wariantu do realizacji oraz opracowaniem dokumentacji projektowej obejmujące szczegółową analizę lokalnych uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań technicznych. Wdrożenie konkretnych działań naprawczych będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu ww. analiz.
- JCWPd 166 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

W „Raporcie ...” przeanalizowany został wpływ przedsięwzięcia na stan wód. Stwierdzono, że zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno spowodować wystąpienia negatywnego oddziaływania na stan JCWP i JCWPd, mogących utrudnić lub uniemożliwić osiągnięcie celów środowiskowych im przypisanych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą część wód powierzchniowych oraz jednolitą część wód podziemnych przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Przedsięwzięcie planowane jest poza terenami ochrony pośredniej stref ochronnych ujęć wody, w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP 437 Dolina rzeki Dunajec (Nowy Sącz) oraz częściowo na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Informacje zawarte w „Raporcie ...” pozwalają na stwierdzenie, że planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Mając jednak na uwadze potrzebę ochrony wód

powierzchniowych i podziemnych organ wskazał warunki realizacji przedsięwzięcia dotyczące konieczności zabezpieczenia przed przedostawaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.

GOSPODARKA ODPADAMI

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie powodował emisję odpadów do środowiska. Podczas budowy drogi powstawać będą odpady m.in. z następujących prac: rozbiórki kolidujących sieci uzbrojenia terenu, wycinki drzew i krzewów, robót ziemnych, odwodnienia, ułożenia nawierzchni drogi, budowy oświetlenia drogi, przebudowy oraz zabezpieczenia sieci uzbrojenia terenu, związanych z zapleczem sanitarnym i placem budowy.

W przypadku odpadów magazynowanych na placu budowy niedopuszczalne jest przechowywanie ich na terenach wrażliwych pod względem przyrodniczym: w dolinach rowów i rzek oraz w strefach ochrony bezpośredniej ujęć wód. Odpady winny być magazynowane w sposób selektywny.

W oparciu o dostępne dane i oceny stwierdzono, iż na etapie realizacji inwestycji wytworzone zostaną odpady niebezpieczne. Będą one gromadzone w szczelnych pojemnikach, a następnie przekazywane specjalistycznym firmom, uprawnionym do ich unieszkodliwiania. Nie można ich mieszać z innymi rodzajami odpadów, o ile nie służy to efektywności unieszkodliwiania, a ich transport powinien się odbywać zgodnie z zaleceniami dotyczącymi transportu towarów niebezpiecznych.

Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane selektywnie w wydzielonym miejscu, o szczelnym podłożu, w oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.

Ziemia z wykopów (kod 17 05 04) powinna być magazynowana na gruncie w wyznaczonym miejscu w uporządkowany sposób – z rozbiciem na ziemię urodzajną i pozostałą. Masy ziemne z wykopów wykonawca robót budowlanych powinien wykorzystać na miejscu (w jak największym stopniu i o ile to będzie możliwe ze względu na ich własności) na cele związane z realizacją inwestycji, np. do formowania nasypów czy do rekultywacji terenu. Gleba (humus) z terenów trwale zajmowanych pod drogę powinna zostać wykorzystana do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy, np. może być użyta do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej. W przypadku innego zagospodarowania masy ziemne winny być traktowane jako odpad. Dopuszczalne jest przekazanie osobom fizycznym lub jednostkom niebędącym przedsiębiorcami, na potrzeby własne.

Podczas eksploatacji drogi powstaną odpady m.in. związane z: remontami, utrzymaniem i konserwacją dróg, funkcjonowaniem oświetlenia drogi, funkcjonowaniem elementów odwodnienia oczyszczających wody spływające z powierzchni jezdni (kolizjami i wypadkami drogowymi, wśród których znajdują się również odpady niebezpieczne).

Oddziaływanie wszystkich wymienionych odpadów na środowisko będzie niewielkie. Powstają one w pasie drogowym (głównie na powierzchni uszczelnionej drogi) i są łatwe do usunięcia, a następnie do zutylizowania lub ponownego wykorzystania.

W wyniku zaistnienia poważnej awarii (zdarzeń losowych) mogą powstawać tzw. odpady z wypadków i kolizji. Wszystkie odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Przy zapewnieniu warunków właściwej organizacji systemu gospodarki odpadami zarówno realizacja, jak i eksploatacja przedsięwzięcia nie będą generować znaczących oddziaływań na ten komponent środowiska.

PRACE PRZYGOTOWAWCZE

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się wykonywania prac przygotowawczych, o których mowa w art. 74 ust. 1 pkt 7 UOU.

ŚWIAT PRZYRODNICZY

Inwentaryzacja przyrodnicza dla potrzeb przedmiotowego przedsięwzięcia została wykonana w terminie pomiędzy kwietniem 2018 a lutym 2020 r. Badania te były poprzedzone pracami kameralnymi, polegającymi na analizie dostępnych danych literaturowych, map topograficznych, ortofotomap oraz istniejących opracowań naukowych dotyczących terenu badań. Przedstawioną w ww. dokumencie metodykę badań terenowych należy uznać za właściwą – dającą możliwość przyrodniczej waloryzacji terenu przedsięwzięcia oraz wskazania warunków jego realizacji.

W rejonie lokalizacji planowanej inwestycji, roślinność potencjalną stanowią łągi wierzbowo – topolowo – olszowo - jesionowe, które utrzymały się fragmentami w bezpośrednim sąsiedztwie Dunajca. Oprócz łągów punktowo spotyka się grądy, głównie z grabem pospolitym i dębem szypułkowym. W związku z okresowymi zalewami przynoszącymi żyzne namuły runo jest bogato rozwinięte. W korycie rzeki kamieńce i żwirowiska porastają zarośla wrześni i wierzby siwej. Pozostałe tereny wokół inwestycji pokryte są przez mozaikę nieużytków, odłogów i ugorów, miejsc ruderalnych, pól uprawnych, spontanicznie tworzących się zakrzaczeń, terenów łąkowych, płątów trzcinowisk oraz zadrzewień stanowiących pozostałość większych kompleksów leśnych, odcinkowo także przez obszary zieleni urządzonej. Stan zachowania siedlisk jest różny i zależy od formy bieżącego gospodarowania, przy czym najbardziej wartościowe są płaty półnaturalnej roślinności porastającej dolinę Dunajca. Miejscami ślad drogi przechodzi w sąsiedztwie zabudowy oraz obszarów poprzemysłowych.

W wyniku realizacji inwestycji w wariantcie preferowanym dojdzie do zniszczenia stanowisk dwóch gatunków roślin objętych ochroną częściową - centurii pospolitej (*Centaurea erythraea*) oraz wrześni pobrzeżnej (*Myricaria germanica*). W związku z powyższym wobec tych gatunków wskazano w niniejszej decyzji działania minimalizujące, polegające na przeniesieniu przez nadzór przyrodniczy zagrożonych zniszczeniem okazów w pobliżu niezagrożonych inwestycją innych stanowisk tych roślin. Inne konieczne do zastosowania działania minimalizujące wobec siedlisk i stanowisk roślin chronionych obejmują lokalizację zaplecza technicznego i dróg dojazdowych poza miejscem ich występowania oraz zachowanie bezpiecznej odległości od ich granic, znajdujących się w sąsiedztwie pasa drogowego, a także ich wygrodzenie i widoczne oznakowanie.

Teren objęty inwestycją nie charakteryzuje się wyróżniającym bogactwem gatunkowym lub obecnością rzadkich gatunków zwierząt, największą wartością przyrodniczą przedstawia skład gatunkowy awifauny. Swoją reprezentację mają również przedstawiciele chronionej teriofauny (w tym chiropterofauny) i herpetofauny.

Zadrzewienia wzdłuż koryta rzeki Dunajec oraz samo koryto rzeki stanowią tereny żerowiskowe oraz migracyjne kilku gatunków nietoperzy - borowca wielkiego (*Nyctalus noctula*) oraz nocka dużego (*Myotis myotis*) jednak należy uznać, że realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje wystąpienia istotnie negatywnych oddziaływań na te gatunki. W zasięgu wykonanej inwentaryzacji nie zidentyfikowano schronień dziennych tych ssaków, nie zlokalizowano także miejsc hibernacji zimowych nietoperzy. Ryzyko kolizji tych zwierząt z pojazdami jest również niewielkie.

Innymi cennymi gatunkami ssaków, dla których teren inwestycji może być terenem potencjalnego występowania są: wydra (*Lutra lutra*) oraz bóbr (*Castor fiber*). Są to jednak gatunki o dużych terytoriach osobniczych, a w pobliżu inwestycji nie stwierdzono ich nor czy żeremi, co wskazuje, że ten obszar stanowi jedynie ich żerowisko (stwierdzono ślady żerowania). Na etapie realizacji prac związanych z budową obiektów mostowych, może dojść do czasowego płoszenia zwierząt. Fakt ten, patrząc pod kątem wielkości zajmowanego arealu, stanowić będzie marginalne ograniczenie przestrzeni życiowej. Na etapie eksploatacji, duża dostępność dogodnych siedlisk w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji oraz możliwość

przechodzenia pod obiektem mostowym wskazuje na brak istotnego negatywnego wpływu planowanej inwestycji na oba chronione gatunki ssaków.

Realizacja inwestycji będzie się wiązać ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu, pracą maszyn i urządzeń oraz obecnością ludzi i będzie skutkować znacznym wzrostem antropopresji. Powodować to może płoszenie zwierząt, które na ten okres przeniosą się najprawdopodobniej na dalsze tereny. Duża dostępność dogodnych dla zwierząt siedlisk w rejonie opisywanej inwestycji nie spowoduje jednak wystąpienia istotnie negatywnych oddziaływań na lokalne populacje zwierząt lądowych.

Analizując powyższe można uznać, że jedną z najbardziej narażonych przez inwestycję grup zwierząt są przedstawiciele awifauny, tym bardziej że w obszarach zadrzewionych (np. w nadrzecznych łęgach, trzinach, wiklinach) występują korzystne warunki do ich bytowania w tym gniazdowania. W trakcie inwentaryzacji w obszarze realizacji inwestycji stwierdzono łącznie łągi 72 gatunków ptaków znajdujących się pod częściową lub całkowitą ochroną gatunkową, w tym 2 gatunki wymienione w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej. Z gatunków cenniejszych należy wymienić gatunki charakterystyczne dla siedlisk wodno – błotnych - pasów trzcinowisk, wilgotnych łąk. Do tej grupy zaliczyć można świerszczaka (*Locustella naevia*), czajkę (*Vanellus vanellus*), derkacza (*Crex crex*), a także związane z korytami rzek sieweczki rzeczne (*Charadrius dubius*) i biegusy piskliwe (*Actitis hypoleucos*), czy z wysokimi brzegami jaskółki brzegówki (*Riparia riparia*). Na porośniętych płatami trzciny fragmentach międzywała stwierdzono występowanie potrzosów (*Emberiz schoeniclus*), trzciniaaków (*Acrocephalus arundinaceus*), trzcinniczek (*Acracephalus scirpaceus*). Na terenie inwestycji występują także cenne gatunki zalatujące np. czaple siwe (*Ardea cinerea*) i rybitwy rzeczne (*Sterna hirundo*). Realizacja inwestycji i planowana wycinka drzew i krzewów niewątpliwie uszczupli areał siedliskowy i znacznie obniży komfort bytowania ptaków w rejonie pasa drogowego. Z płoszeniem ptaków mogą być związane nawet bezpośrednie straty w łęgach. Oddziaływanie to będzie zminimalizowane pod warunkiem, że planowane prace przygotowawcze (wycinka drzew i krzewów) będą miały miejsce poza okresem lęgowym ptaków (poza okresem od 1 marca do 15 października). Warunek zawarty w niniejszej decyzji dopuszcza wycinkę w okresie lęgowym jedynie dla pojedynczych okazów drzew i krzewów i tylko w wyjątkowych przypadkach. Wskazuje się również na konieczność maksymalnej kompensacji utraty miejsc lęgowych poprzez wykonanie nasadzeń zastępczych drzew oraz wprowadzenie budek lęgowych dla ptaków na siedliskach wokół inwestycji.

W nawiązaniu do powyższego należy stwierdzić, że przebieg inwestycji nie koliduje z lokalizacją kolonii brzegówek, których norki występują na skarpach brzegowych w znacznej odległości powyżej preferowanego wariantu inwestycji.

Inną grupą zwierząt, na którą inwestycja będzie miała niewątpliwą wpływ jest herpetofauna reprezentowana przez 4 gatunki płazów oraz 3 gatunki gadów objęte ochroną częściową lub ścisłą. Dodatkowo kumak górski (*Bombina variegata*) wymieniony został w II Załączniku Dyrektywy Siedliskowej. Znalaziono zarówno miejsca rozrodu płazów, jak i zidentyfikowano ich lokalne korytarze migracyjne. Z uwagi na dużą dostępność efemerycznych (okresowych) zbiorników wodnych, szczególnie atrakcyjny dla płazów jest obszar zlokalizowany w lewobrzeżnej części międzywała Dunajca. Tutaj, w różnego typu wypełnionych wodą zagłębieniach, stwierdzono licznie występujące kumaki górskie (*Bombina variegata*) oraz żaby zielone (*Rana esculenta complex*). W wyniku realizacji inwestycji (estakad i obiektu mostowego) część tych siedlisk narażona jest na zniszczenie. Dlatego też wszelkie prace budowlane, szczególnie prowadzone w międzywale należy wykonywać pod kontrolą nadzoru herpetologicznego, a wszelkie stwierdzone osobniki przenosić w rejon zlokalizowanego poza buforem kompleksu stawów. W ramach kompensacji należy również odtworzyć w międzywale zniszczone niewielkie zbiorniki lub zagłębienia terenu, nawet jeżeli będą miały charakter okresowy.

Również na końcowym odcinku przebiegu inwestycji, w rejonie przejścia przez ciek Dąbrówka stwierdzono obecność płazów w wypełnionych wodą zagłębieniach terenu. Przed rozpoczęciem prac, nadzór przyrodniczy, w przypadku potwierdzenia dalszego istnienia tego stanowiska powinien przenieść płazy.

Głównym korytarzem przemieszczania się płazów jest koryto Dunajca. Planowany most posiadać będzie parametry umożliwiające swobodne przemieszczanie się płazów na tym odcinku międzywała.

Planowane przedsięwzięcie przekraczając koryto rzeki Dunajec, przecina również obszar sieci Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088. Obszar ten zajmujący stosunkowo niewielką powierzchnię (ok. 750 ha) obejmuje rzekę Dunajec na odcinku od północnej granicy Ostoi Pieniny do ujścia lewobrzeżnego dopływu Smolnik, dolną część potoku Ochotnica, dolną część potoku Kamienica Gorczańska oraz dolną część potoku Słomka. Koryto rzeki Dunajec jest z jednej strony ograniczone wałem drogowym (niekiedy umocnionym), z drugiej nadbrzeżnymi wzniesieniami. Koryto rzeki tworzą pojedyncze głazy, otoczone kamieniem lub żwir, rzadziej piasek. Liczne odsypy porasta roślinność pionierska, a w dolinach Ochotnicy i Kamienicy występują rozległe kamieńce nadrzeczne. Dla tego obszaru został ustanowiony plan zadań ochronnych - **Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 8 stycznia 2018r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 wraz z uzasadnieniem** – (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z 12.01.2018 r. Poz. 461). Zgodnie z zapisami tego dokumentu celem ochrony w obszarze jest utrzymanie we właściwym stanie zachowania siedlisk przyrodniczych wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Siedliskowej oraz populacji zwierząt z II Załącznika tej Dyrektywy. Do przedmiotów ochrony należą:

- siedliska charakteryzujące się dobrą oceną ogólną stanu zachowania (B): zarośla wrześni na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków Salici-Myricarietum część - z przewagą wrześni (3230), zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków Salici-Myricarietum część - z przewagą wierzby (3240)
- siedliska charakteryzujące się znaczną oceną ogólną stanu zachowania (C): pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220), łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (91E0)
- gatunki charakteryzujące się dobrą oceną ogólną stanu populacji (B): brzanka (*Barbus peloponensius*)
- gatunki charakteryzujące się znaczącą oceną ogólną stanu populacji (C): głowacz białopłetwy (*Cottus gobio*), boleń (*Aspius aspius*).

Zgodnie z zapisami planu zadań ochronnych, siedliska 3220, 3230 i 3240 charakteryzują się znakomitą (A) oceną ogólną stanu zachowania, natomiast siedlisko 91E0 oceną dobrą (B). W odniesieniu do zwierząt, populacja brzanki otrzymała ocenę doskonałą (A), a głowacza utrzymała ocenę znaczącą (C). Pozostałe, występujące na terenie obszaru gatunki wyszczególnione w II Załączniku do Dyrektywy Siedliskowej – wydra (*Lutra lutra*), bóbr (*Castor fiber*) i kumak górski (*Bombina variegata*) nie osiągają liczebności pozwalającej na zaliczenie ich do przedmiotów ochrony obszaru.

Oprócz powyższego zapisy planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 identyfikują dla przedmiotów ochrony kilka działań ochronnych i ich celów.

Dla siedlisk kamieńcowych istotnymi celami jest: „ograniczenie niepożądanych negatywnych oddziaływań na siedlisko przyrodnicze polegających na nielegalnym poborze żwiru z koryta Dunajca oraz na porzucaniu odpadów w obrębie siedlisk nadrzecznych, poprzez działania o charakterze edukacyjnym” oraz „zachowanie optymalnych warunków funkcjonowania siedliska przyrodniczego, mierzone średnią wartością bezwzględną „szerokość kamieńców”

poprzez zachowanie naturalnego charakteru koryta w miejscach występowania siedliska i na obszarach do nich przyległych”. Dla chronionych gatunków ryb istotne cele to: „poprawa stanu ochrony gatunku – odtworzenie ciągłości cieków i zachowanie miejsc dogodnych do tarła (żwirowe, naturalne odcinki cieków)” oraz ponownie „ograniczenie niepożądanych negatywnych oddziaływań na siedlisko przyrodnicze polegających na nielegalnym poborze żwiru z koryta Dunajca oraz na porzucaniu odpadów w obrębie siedlisk nadrzecznych poprzez działania o charakterze edukacyjnym”.

Wśród wskazanych dla wszystkich przedmiotów ochrony działań ochronnych, do istotnych z punktu widzenia realizowanej inwestycji należą: „zapobiegnięcie pogorszeniu stanu hydromorfologicznego rzek i potoków poprzez pozostawienie kształtowania koryt procesom naturalnym” oraz „utrzymanie naturalnego zróżnicowania substratu dennego”.

Głównymi zagrożeniami wskazywanymi dla przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 jest: regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych (kod J02.03.02.), budowa niewielkich projektów hydrotechnicznych i jazów (kod J02.05.05.), budowa tam i ochrona przeciwpowodziowa w śródlądowych systemach wodnych (kod J02.12.02.), inne spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych (kod J02.15.), erozja (kod K01.01.)

W pobliżu przebiegu wariantu preferowanego, na północ od planowanej przeprawy mostowej (w buforze 100 m), w korycie rzeki zlokalizowany jest niewielki płat siedliska chronionego w obszarze Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 - pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220), którego łącznie w opisywanym obszarze Natura 2000 zinwentaryzowano ok. 97 ha. W dalszej odległości położony jest również chroniony płat zarośli wierzy siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków *Salici-Myricarietum* (3240). Oba płaty nie są bezpośrednio zagrożone zniszczeniem w wyniku planowanych prac budowlanych. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie koryta Dunajca, ślad analizowanej drogi, w każdym z wariantów znajduje się w kolizji z płatami siedlisk łągowych. Jednak siedliska te, z uwagi na stan zachowania, niewielką powierzchnię i znaczne rozczłonowanie oraz znaczny stopień przekształcenia (bardzo duży udział w runie gatunków inwazyjnych, ślady po wypalaniu), nie są reprezentatywne i nie są zaklasyfikowane jako siedlisko „naturowe” 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe), a więc nie stanowią przedmiotu ochrony w obszarze Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088. Analiza zastosowanych rozwiązań projektowych i realizacyjnych oraz działań minimalizujących pozwala stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na morfologię koryta rzeki oraz charakterystykę i parametry przepływów oraz nie wymaga stosowania nowych umocnień brzegowych lub prac regulacyjnych, tym samym nie będzie generowała wskazanych powyżej zagrożeń dla siedlisk stanowiących przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088, w tym na wspomniane najbliższe płaty siedlisk chronionych jak i na te, które są położone w górę lub w dół rzeki, w dalszej odległości od przebiegu inwestycji. Ze względu na powyższe nie przewiduje się również znacząco negatywnego wpływu inwestycji na gatunki ryb chronione w tym obszarze Natura 2000 (brzanka, głowacz białopłetwy, boleń). Warunkiem w tym przypadku jest jednak zastosowanie działań minimalizujących negatywny wpływ bezpośredniej ingerencji w koryto związanej przede wszystkim z budową i następnie demontażem 3 podpór tymczasowych oraz budową podpór stałych i realizacją innych prac budowlanych w międzywalu. Prace w korycie powinny być prowadzone poza okresem tarła ww. gatunków ryb (marzec – czerwiec), w szczególności w przypadku gdy mogą przyczyniać się do mętnienia wód w korycie rzeki. Prace przy podporach stałych oraz inne prace w międzywalu powinny być zabezpieczone przed możliwością przedostania się do wód płynących osadów ziemnych (bezpośrednio lub np. z wodą opadową, powodziową), związanych z realizacją inwestycji.

Ponieważ planowana inwestycja nie wiąże się z potrzebą wykonania dodatkowych prac umocnieniowych, regulacyjnych lub innych, które mogą spowodować pogorszenie aktualnego stanu hydromorfologicznego rzeki i zasadniczo nie stanowi istotnej przeszkody w kształtowaniu koryta poprzez procesy naturalne oraz nie powinna mieć istotnego wpływu (przy zastosowaniu działań minimalizujących) na utrzymanie naturalnego zróżnicowania substratu dennego, nie przewiduje się aby jej realizacja stanowiła zagrożenie dla możliwości prowadzenia zdefiniowanych (dla poszczególnych przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000) działań ochronnych. Także ponieważ planowana inwestycja nie wiąże się z poborem żwiru z koryta rzeki jak również jej realizacja nie spowoduje istotnych zmian w naturalnym charakterze i przebiegu koryta (nie przewiduje się stosowania umocnień liniowych w obrębie brzegu i dna rzeki), możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych nie jest zagrożona w związku z realizacją inwestycji.

Realizacja inwestycji z uwagi na niski poziom ingerencji w koryto rzeki Dunajec – zarówno prac budowlanych jak i samego obiektu mostowego o zoptymalizowanych parametrach konstrukcyjnych - oraz przewidziane do zastosowania i wskazane w niniejszej decyzji środki minimalizujące ingerencję w zbiorowiska nadrzeczne i potencjalne siedliska chronionych gatunków ryb, nie powinna mieć również istotnego wpływu na spójność i integralność sieci Natura 2000.

Ślad analizowanej inwestycji przecina również Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu (POChK). Ochrona tego obszaru jest uregulowana prawnie w uchwale nr XX/274/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 kwietnia 2020 roku (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z 22.05.2020 r. Poz. 3482), która wskazuje ustalenia dotyczące czynnej ochrony różnych ekosystemów oraz szereg obowiązujących zakazów. Analiza uwarunkowań prawnych dotyczących tej formy ochrony przyrody, w szczególności art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody wskazuje jednak, że realizacja planowanej inwestycji, która stanowi inwestycję celu publicznego, nie podlega zakazom obowiązującym na terenie obszaru chronionego krajobrazu. Realizacja inwestycji jakkolwiek stanowi przykład ingerencji środowiskowej i krajobrazowej o charakterze liniowym i jest przyczyną fragmentacji siedlisk nadrzecznych, nie powinna również wpłynąć znacząco negatywnie na możliwość realizacji ustaleń dotyczących ochrony ekosystemów POChK, w szczególności ekosystemów wodnych takich jak: utrzymanie i tworzenie stref buforowych wzdłuż cieków wodnych (...) w postaci pasów szuwarów, zakrzewień i zadrzewień, jako naturalnej obudowy biologicznej, celem zwiększenia bioróżnorodności oraz ograniczenia spływu substancji biogennej; zachowanie i odtwarzanie korytarzy ekologicznych opartych o ekosystemy wodne, celem zachowania dróg migracji gatunków; zachowanie cieków i zbiorników wód powierzchniowych wraz z ich naturalną obudową biologiczną.

Planowana inwestycja znajduje się w kolizji z przebiegiem korytarza ekologicznego Dolina Górnego Dunajca (KPd-11A), wskazanego na mapie Korytarzy ekologicznych w Polsce, opracowanej w 2012 roku przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży (obecnie Instytut Biologii Ssaków). Korytarz ten biegnący wzdłuż koryta rzeki jest łącznikiem pomiędzy odnogą głównego korytarza karpackiego (GKK-3 Beskid Sądecki), a odnogą głównego korytarza południowego (GKPd- 9 Pogórze Rożnowskie). Jest to potencjalnie bardzo istotne połączenie pomiędzy głównymi korytarzami migracji (regionalnej) w Polsce południowej, jednak lokalnie, przechodząc np. przez pobliskie ścisłe centrum Nowego Sącza, charakteryzuje się ograniczoną drożnością. Wykonane tropienia potwierdziły przemieszczanie się w rejonie inwestycji głównie płazów, oraz drobnych i średnich ssaków, np. saren w ramach lokalnych migracji krótkodystansowych (w trakcie żerowania), przy czym możliwe są również migracje sezonowe na dalszych dystansach. Uwzględniając rangę wspomnianego korytarza należy uznać, że przyjęte w wariantach preferowanym parametry obiektu mostowego są odpowiednie i wystarczające dla zachowania możliwości przemieszczania się wzdłuż stref

brzegowych zarówno małych, średnich jak i dużych zwierząt, a więc wszystkich stwierdzonych i potencjalnych zwierząt lądowych w rejonie inwestycji. Dla etapu realizacji należy jednak wskazać konieczność takiego prowadzenia i takiej organizacji prac aby zachowana została również na tym etapie możliwość migracji lądowej oraz aby docelowe ukształtowanie i zagospodarowanie terenu pod mostem (rekultywacja płatów powierzchni biologicznie czynnej przy wykorzystaniu wcześniej zdjętej warstwy próchnicznej gleby) również zapewniało optymalne warunki migracji.

Oprócz powyższego na przebiegu projektowanej drogi nie zaprojektowano dodatkowych przejść dla zwierząt. Jest to działanie celowe i uzasadnione ponieważ teren, przez który przechodzi inwestycja (aktualnie wolny od zabudowy), objęty jest już dopuszczeniami inwestycyjnymi na podstawie obowiązujących dokumentów planistycznych, wydanych decyzji o warunkach zabudowy i pozwoleń na budowę, które wskazują na postępujące przekształcenie terenu i rosnącą antropopresję. Perspektywa bliskiej urbanizacji wskazuje, że areale bytujących w tym obszarze zwierząt, a więc i ich szlaki przemieszczania się, wycofywać się będą w stronę międzywala Dunajca.

Badania inwentaryzacyjne potwierdziły, że korytarz Dunajca jest także intensywnie wykorzystywany przez przedstawicieli awifauny. Dlatego wskazuje się aby konstrukcję i parametry obiektu mostowego oraz sposób jego wykończenia i oznakowania (kolorystyka, oświetlenie) dobrano w sposób, zapewniający jego widoczność dla ptaków, co pozwoli na zminimalizowanie ryzyka kolizji z elementami mostu.

Przedmiotowa inwestycja wymaga wycinki drzew i krzewów. Łącznie do wycinki przewidziano ok. 16,4 ha zadrzewień i zakrzewień, przy czym minimum 1 ha tych wycinek ma charakter tymczasowy i zadrzewienia ulegną odtworzeniu. Dodatkowo zakłada się nasadzenia kompensacyjne na powierzchni ok. 4 ha. W związku z powyższym, udział powierzchni terenu przeznaczonej do odtworzenia zadrzewień i nasadzeń kompensacyjnych w stosunku do powierzchni wycinek trwałych wynosi nieco ponad 25 %. Proponuje się, aby dobór nasadzeń obejmował sadzonki z gatunków dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych. Dodatkowo na wszystkich powierzchniach, które nie zostaną zajęte pod drogę oraz infrastrukturę towarzyszącą, dopuszczona zostanie sukcesja roślinności i będą one funkcjonować jako powierzchnie biologicznie czynne.

Dla zapewnienia skutecznej ochrony wartości przyrodniczych wskazano na konieczność prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym i stosowania się do jego wskazań. Wprawdzie raport w dostateczny sposób rozpoznaje stan środowiska przyrodniczego obszaru objętego przedsięwzięciem i możliwe zagrożenia związane z jego realizacją jednak naturalna zmienność i wrażliwość tego środowiska wymaga czynności nadzorczych i konieczności zaproponowania ewentualnych dodatkowych działań ochronnych jeżeli taka potrzeba zostanie stwierdzona w toku prowadzonych prac budowlanych. Od osób z nadzoru przyrodniczego wymagane jest doświadczenie w prowadzeniu tego typu prac oraz specjalizacja przynajmniej z takich dziedzin jak herpetologia, ornitologia, dendrologia. Osoby nadzoru powinny brać udział w przedsięwzięciu począwszy od prac przygotowawczych. Na tym etapie wskazana jest konsultacja lokalizacji zapleczy budowy, sposobu prowadzenia prac w miejscach wrażliwych, sposobu wycinki drzew i zabezpieczenia drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki, sposobu zabezpieczenia terenu budowy przed niepożądanym wchodzeniem zwierząt. Na etapie budowy nadzór przyrodniczy powinien kontrolować sposoby wykonywania prac, w tym wykopy, studzienki, osadniki, które mogą stanowić zagrożenie dla zwierząt, nadzorować prace prowadzone w korytach cieków, lokalizować miejsca migracji zwierząt, miejsca i sposoby prowadzenia nasadzeń zastępczych itp. Jeżeli zaistnieje konieczność wykonania prac poza optymalnymi i wcześniej wyznaczonymi terminami nadzór powinien rozpoznać taką możliwość i określić warunki prowadzenia prac.

W przypadku konieczności zniszczenia siedliska gatunku chronionego lub konieczności zniszczenia lub zabicia gatunku chronionego należy zwrócić się z wnioskiem do odpowiednich organów - Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, o uzyskanie stosownego zezwolenia (decyzji derogacyjnej).

WNIOSKI STRON I UDZIAŁ SPOŁECZNY

W trakcie postępowania administracyjnego dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, na spotkaniu w dniu 18.08.2020 r., Prezydent Miasta Nowego Sącza jako strona postępowania wniósł o doposażenie w zakresie przedsięwzięcia ścieżek rowerowych, które realizowane będą wzdłuż projektowanej drogi, przy istniejących drogach lokalnych, zlokalizowane w obszarze zajętości niniejszego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 6.10.2020 r. Inwestor zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z prośbą o uwzględnienie w wydawanej decyzji przebiegu ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż całego odcinka projektowanej drogi, w tym na terenie miasta Nowy Sącz. Z uwagi na fakt, iż ciągi pieszo-rowerowe były elementem analiz w raporcie i nie stanowią przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko (są elementami peryferyjnymi) oraz ich realizacja nie wykracza poza obszar realizacji i oddziaływania inwestycji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przychylił się do ww. prośby.

Ponadto Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie rozpatrywał indywidualne wnioski stron postępowania i jeżeli było to uzasadnione uwzględniał w rozwiązaniach postulaty.

Za pośrednictwem drogi elektronicznej (wiadomość e-mail z dnia 16.01.2019 r.) Pani Bożena Damasiewicz Prezes Fundacji Pomyśl o Przyszłości wystąpiła z zapytaniem w sprawie możliwości uczestniczenia fundacji w postępowaniu na prawach strony w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego przedsięwzięcia. Pismem z dnia 4.02.2020 r. znak: OO.420.1.15.2018.JS Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie udzielił odpowiedzi na powyższe zapytanie oraz wskazał warunki, jakie muszą być spełnione, aby zaistniała możliwość dopuszczenia fundacji do udziału w postępowaniu.

Pismem z dnia 19.02.2020 r. Pani Agnieszka Radkowiak-Kiedacz, Savas Radcowie Prawni Kiedacz, Radkowiak-Kiedacz Sp. p. wystąpiła o dopuszczenie firmy FAKRO Sp. z o. o. do udziału w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego przedsięwzięcia. Pismem z dnia 6.03.2020 r. znak: OO.420.1.15.2018.JS.MSI Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie odpowiedział, iż firma FAKRO Sp. z o. o. na obecnym etapie jest stroną w niniejszym postępowaniu.

Pismem z dnia 4.03.2019 r. Pan Sławomir Grzegorzek Prezes Zarządu LAMINTEX Sp. z o. o. zwrócił się z pisemną prośbą o informację o stanie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Pismem z dnia 18.03.2019 r. znak: OO.420.1.15.2018.JS Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska odpowiedział na ww. pismo.

Za pośrednictwem drogi elektronicznej (wiadomość e-mail z dnia 20.10.2020 r.) Pani Agnieszka Radkowiak-Kiedacz, Savas Radcowie Prawni Kiedacz, Radkowiak-Kiedacz Sp. p. działając w imieniu firmy FAKRO Sp. z o. o. wystąpiła o udostępnienie dokumentów dołączonych do akt postępowania po 31.07.2020 r. Ww. dokumenty zostały przesłane drogą elektroniczną (e-mail) w dniu 28.10.2020 r.

Za pośrednictwem drogi elektronicznej (wiadomość e-mail z dnia 3.11.2020 r.) Pani Agnieszka Radkowiak-Kiedacz, Savas Radcowie Prawni Kiedacz, Radkowiak-Kiedacz Sp. p. działając w imieniu firmy FAKRO Sp. z o. o. wystąpiła o udostępnienie dokumentów dołączonych do akt postępowania po 9.10.2020 r. Ww. dokumenty zostały przesłane drogą elektroniczną (e-mail) w dniu 5.11.2020 r.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 UUOŚ, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej

Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Nowy Sącz, Urzędu Gminy Podegrodzie i Urzędu Gminy Chełmec wywieszono obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.420.1.15.2018.AMi z dnia 16.07.2020 r., informujące m.in. o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień, o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy i możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie od 20.07.2020 r. do 18.08.2020 r. Zamieszczenie obwieszczenia odbyło się w sposób skuteczny na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz Urzędu Miasta Nowy Sącz, Urzędu Gminy Podegrodzie i Urzędu Gminy Chełmec, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W wyznaczonym terminie z aktami sprawy oraz raportem wraz z uzupełnieniami zapoznali się:

- w dniu 31.07.2020 r. Pani Karina Puchalska upoważniona przez radcę prawnego Panią Agnieszkę Radkowiak-Kiedacz, będącą pełnomocnikiem FAKRO Sp. z o. o.,
- w dniu 20.07.2020 Pani Agnieszka Machowska Kierownik Wydziału Budownictwa, Geodezji i Ochrony Środowiska Gminy Chełmec wiadomością e-mail zwróciła się z prośbą o udostępnienie wersji elektronicznej dokumentacji złożonej w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia,
- w dniu 6.08.2020 r. Pani Małgorzata Fiut działająca w imieniu Zarządu Spółki LAMINTEX Sp. z o. o.,
- Zastępca Prezydenta Miasta Nowego Sącza Artur Bochenek, Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu Adam Konicki, Dyrektor Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta w Nowym Sączu Marta Poremba, w czasie spotkania w dniu 18.08.2020 r., w którym uczestniczyli również pracownicy Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W trakcie udziału społecznego do RDOŚ w Krakowie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski od społeczeństwa.

Pismem znak: OO.420.1.15.2018.AMi z dnia 9.10.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów, w terminie 5 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Zawiadomienie zamieszczone zostało skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Pełnomocnik Inwestora pismem z dnia 29.10.2020 r. wystąpił o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, w trybie art. 108 §1 k.p.a. Z uwagi na powyższe pismem znak: OO.420.1.15.2018.AMi z dnia 30.10.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ponownie zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów, w terminie 3 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Zawiadomienie zamieszczone zostało skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W trybie art. 10 §1 k.p.a. za pismem z dnia 12.11.2020 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynęło stanowisko Strony postępowania – FAKRO sp. z o. o., z siedzibą w Nowym Sączu, ul. Węgierska 144a, 33-300 Nowy Sącz reprezentowanej przez radcę prawnego Agnieszkę Radkowiak-Kiedacz, SAVAS Radcowie Prawni Kiedacz,

Radkowiak-Kiedacz sp. p., ul. Piotra Borowego 11a, 30-215 Kraków. W niniejszym piśmie wskazano, iż najkorzystniejszym wariantem realizacji przedsięwzięcia dla środowiska – w tym również dla mieszkańców oraz przedsiębiorców prowadzących swoje zakłady na terenie Nowego Sącza i okolic, jest wariant D. Pismem z dnia 20.11.2020 r. znak: OO.420.1.15.2018.AMi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie odpowiedział na przedstawione stanowisko oraz poruszone w nim kwestie.

Wybór wariantu poprzedzony był konsultacjami ze społeczeństwem na etapie opracowania koncepcji przez Inwestora. Regionalny Dyrektor ocenia, czy wariant preferowany jest wariantem racjonalnym, najkorzystniejszym środowiskowo. W trakcie całej procedury nie zaistniały przesłanki przemawiające za zmianą wybranego do realizacji wariantu.

Celem weryfikacji przyjętych w raporcie założeń, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nałożył na Inwestora konieczność przeprowadzenia pomiarów weryfikujących oddziaływanie w zakresie emisji hałasu w ramach analizy porealizacyjnej, przeprowadzonej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Powyższe pozwoli na sprawdzenie, czy obliczenia zawarte w raporcie, przyjęte prognozy ruchu i lokalizacja infrastruktury drogowej spełnią wymagania w zakresie ochrony środowiska, czy też istnieje konieczność wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń bądź utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie zalicza się do zakładów „o zwiększonym ryzyku” wystąpienia awarii albo do zakładów „o dużym ryzyku” awarii, zgodnie z definicją określoną w art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

Pani Anna Kosak pismem z 29 października 2020 roku powołując się na ważny interes społeczny wystąpiła o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. k.p.a. dla planowanego przedsięwzięcia. Głównym celem planowanej inwestycji jest wyeliminowanie ruchu tranzytowego oraz poprawa przepustowości istniejących połączeń komunikacyjnych na terenie powiatu sądeckiego, poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz poprawa warunków ekologicznych w korytarzu istniejących ul. Węgierskiej i Prażmowskiego w Nowym Sączu. Przedmiotowa inwestycja również odciąży jeden z głównych korytarzy komunikacyjnych Nowego Sącza, tj. ul. Węgierskiej (DK87) poprzez wyprowadzenie części ruchu, nową przeprawą mostową przez Dunajec, poza teren miasta, jednocześnie dając możliwości pojazdom, których docelowym punktem jest Nowy Sącz, łatwiejszy nowy/alternatywny wjazd do miasta.

Przedmiotowa inwestycja otrzymała pozytywną opinię Ministra Inwestycji i Rozwoju co do zasadności finansowania przedmiotowego zadania z dotacji celowych budżetu Państwa w ramach programu "Mosty dla Regionów", otrzymując jednocześnie środki na przygotowanie dokumentacji i niezbędnej do pozyskania decyzji budowlanej w ramach niniejszego programu.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę ekranów akustycznych dla ochrony zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia. Obecnie brak jest jakichkolwiek urządzeń minimalizujących oddziaływanie w obszarze ul. Węgierskiej i Piramowicza w zakresie hałasu. Szybkie przygotowanie i realizacja inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i sztuką budowlaną, winno sprawić,

że mieszkańcy posesji zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu odczują znaczną poprawę warunków zdrowotnych.

Nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przyspieszy proces przygotowania jak i realizacji inwestycji, wpłynie korzystnie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz bezpośrednio wpłynie na poprawę warunków zdrowotnych mieszkańców posesji zlokalizowanych w obszarze objętym zakresem wniosku. Pozwoli również Inwestorowi niezwłocznie podjąć dalsze działania zmierzające do realizacji przedsięwzięcia, w tym na możliwość skorzystania ze środków finansowych w ramach Programu „Mosty dla regionów”.

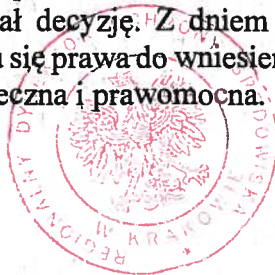
Biorąc pod uwagę strategiczny charakter planowanego przedsięwzięcia z punktu widzenia rozwoju społeczno – gospodarczego całego regionu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, uznając, iż spełnione są przesłanki art. 108 k.p.a., przychylił się do wniosku i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

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 (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa), za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków), 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.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki

Otrzymują:

1. Pełnomocnik – Pani Anna Kosak,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.AMi. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Sączu,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

INFORMACJA ADMINISTRATORA O PRZETWARZANIU DANYCH OSOBOWYCH

W związku z obowiązywaniem od dnia 25 maja 2018r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (zwanego dalej RODO), informujemy, że:

- 1/ administratorem Pana/Pani danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska z siedzibą w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków*
- 2/ Pana/Pani dane osobowe będą przetwarzane przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Krakowie w celu prowadzenia postępowania administracyjnego/sądowo-administracyjnego, zgodnie z art. 6 ust.1 lit c) RODO.
Podanie Pana/Pani danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do realizacji obowiązku prawnego w postaci rozpatrzenia sprawy.*
- 3/ dane Pana/Pani mogą być udostępniane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie podmiotom upoważnionym do uzyskania informacji na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa.*
- 4/ Podane przez Pana/Panią dane osobowe będą przechowywane przez okres wymagany przepisami prawa.*
- 5/ posiada Pan/pani prawo dostępu do swoich danych osobowych oraz prawo ich sprostowania, ograniczenia ich przetwarzania oraz prawo do przenoszenia danych.*
- 6/ w związku z przetwarzaniem Pana/Pani danych osobowych ma Pan/Pani prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.*
- 7/ dane kontaktowe Inspektora Ochrony Danych: adres e-mail: iod.krakow@rdos.gov.pl adres pocztowy: ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków.*



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.420.1.15.2018.AMi
z dnia: 25 listopada 2020 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie pn. „Budowa połączenia DK 87 w Nowym Sączu z DW 969”, polegać będzie na budowie nowego połączenia drogowego DK 87 z DW 969 wraz z budową mostu przez rzekę Dunajec, po nowym śladzie. Dla drogi głównej jako podstawowy przyjęto przekrój jednojezdniowy dwupasowy, z ciągiem pieszo-rowerowym po jednej stronie drogi.

Parametry poszczególnych elementów przyjęto następująco:

- szerokość jezdni: 7.00 m,
- szerokość pasa ruchu: 3.50 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2 %,
- szerokość poboczy (gruntowych lub wzmocnionych kruszywem): min. 1.25 m do 2.00 m,
- szerokość pasa zieleni: 3.50 m,
- pochylenie skarp 1:1,5 1:3,
- szerokość dna rowów: 0.50 m,

Lokalizacja ciągu pieszo-rowerowego względem jezdni Łącznika zmienia się ze strony lewej na prawą w zależności od istniejącego zagospodarowania terenu i zapotrzebowania na wydzieloną przestrzeń dla ruchu pieszego i rowerowego.

W ramach niniejszego opracowania planuje się przebudowę odcinków drogi krajowej nr 87 stanowiących wloty projektowanych skrzyżowań z planowanym Łącznikiem. Są to krótkie odcinki dróg, dlatego zostały na nich zachowane istniejące elementy przekroju poprzecznego DK 87 oraz ich szerokości:

- szerokość jezdni: 9.00 m,
- szerokość pasa ruchu: 4.50 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2 %,
- szerokość chodnika bezpośrednio przy krawędzi jezdni: 2.0 m,

Przebudowa zachodniej obwodnicy Nowego Sącza dotyczy jedynie odcinka obejmującego nowe skrzyżowanie z planowanym Łącznikiem. Na końcach zakresu opracowania dołączono się do stanu istniejącego drogi oddanej do użytkowania o poniższych parametrach:

- szerokość jezdni: 7.00 m,
- szerokość pasa ruchu: 3.50 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2 %,
- szerokość poboczy gruntowych 1.50 m,

W ramach niniejszej dokumentacji przewidziano przebudowę odcinków dróg powiatowych stanowiących wloty skrzyżowań na terenie Nowego Sącza (ul. G. Piramowicza) o parametrach:

- szerokość jezdni: 6.00 m,
- szerokość pasa ruchu: 3.00 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2 %,
- szerokość chodnika bezpośrednio przy krawędzi jezdni: 2.0 m,
- pochylenie poprzeczne chodnika: 2 %, w stronę jezdni,
- szerokość poboczy gruntowych: 1.00 m,

Nowe odcinki dróg gminnych zaprojektowano o poniższych parametrach:

a. Drogi gminne klasy L

- szerokość jezdni: 5.50 m,
- szerokość pasa ruchu: 2.75 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2 %,
- szerokość poboczy gruntowych 0.75 m,
- pochylenie skarp i przeciwskaarp rowów: 1:1.5,

b. Drogi gminne klasy D:

- szerokość jezdni: 5.00 m,
- szerokość pasa ruchu: 2.50 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2 %,
- szerokość poboczy gruntowych: 0.75 m,

W ramach inwestycji, pomiędzy DK 87 i DW 969 zostały zaprojektowane poniższe skrzyżowania:

- km 0+000 – skrzyżowanie nr 1 z DP nr 1583K (zachodnia obwodnica Nowego Sącza) i DG nr 293981K (dr. Podrzecze),
- km ok. 1+027 – skrzyżowanie nr 2 z drogą gminną o podwyższonym standardzie Nowy Sącz (ul. Jagodowa) – Chełmiec – Brzeźna, projektowaną w osobnej dokumentacji i łącznikiem do DG nr 290256K,
- km ok. 2+077 – skrzyżowanie nr 3 z dodatkowymi jezdniami do obsługi terenów przyległych,
- km ok. 3+206 – skrzyżowanie nr 4 z DK 87 (ul. Węgierska) i DG nr 293258K (ul. Podmłynie)
- km 3+332 – skrzyżowanie nr 5 z DK 87 (ul. Węgierska) i DP nr 1594K (ul. Piramowicza).

Zaprojektowano obiekty inżynierskie o poniższych parametrach:

Estakada dojazdowa lewobrzeżna:

Długość całkowita
Szerokość obiektu

Lc= około 278,5m
B= około 14,9 m

Projektowany przekrój poprzeczny na obiekcie:

Jezdnia
Ciąg pieszo-rowerowy
Chodnik roboczy

$2 \times 3,5\text{m} + 2 \times 0,5\text{m} = 8,0\text{m}$
min 3,9m
min 2,0m

Obiekt wykonany z betonu zbrojonego lub sprężonego. Filary zaprojektowano równolegle do osi rzeki, co zapewnia swobodny przepływ wody na terenie zalewowym. Podpory należy zabezpieczyć przed rozmyciem.

Most przez rzekę Dunajec:

Długość całkowita	$L_c = \min 164,8\text{m}$
Szerokość obiektu	$B = \text{około } 19,9\text{ m}$

Projektowany przekrój poprzeczny na obiekcie:

Jezdnia	$2 \times 3,5\text{m} + 2 \times 0,5\text{m} = 8,0\text{m}$
ciąg pieszo-rowerowy	$\min 3,9\text{m}$
chodnik roboczy	$\min 2,0\text{m}$

Obiekt zaprojektowano jako ustrój wolnopodparty o konstrukcji łukowej. Zaprojektowano łuk stalowy, dopuszcza się alternatywną konstrukcję żelbetową. Filary usytuowane równolegle do osi rzeki. Kształt filarów zapewnia swobodny przepływ wody na terenie zalewowym. Podpory należy zabezpieczyć przed rozmyciem.

Estakada dojazdowa prawobrzeżna:

Długość całkowita	$L_c = \text{około } 82,9\text{m}$
Szerokość obiektu	$B = \text{około } 18,1\text{ m}$

Projektowany przekrój poprzeczny na obiekcie:

Jezdnia	$2 \times 3,5\text{m} + 2 \times 0,5\text{m} = 8,0\text{m}$
ciąg pieszo-rowerowy	$\min 3,9\text{m}$
chodnik roboczy	$\min 2,0\text{m}$

Obiekt wykonany z betonu zbrojonego lub sprężonego. Filary usytuowane równolegle do osi rzeki lub okrągłe jednosłupowe. Podpory należy zabezpieczyć przed rozmyciem.

Most nad ciekim wodnym Majdan (nazwa lokalna ciek)

Długość całkowita	$L_c = 16,4\text{m}$
Szerokość obiektu	$B = 11,8\text{ m}$
Wysokość konstrukcyjna	$h_k = 1,15\text{m}$

Projektowany przekrój poprzeczny na obiekcie:

- | | |
|-------------------|---|
| • Jezdnia | $2 \times 3,5\text{m} + 2 \times 0,5\text{m} = 8,0\text{m}$ |
| • chodnik roboczy | $2,0\text{m}$ |

Obiekt zaprojektowano jako ustrój ramowy jednoprzęsłowy. Przyczółki zaprojektowano żelbetowe masywne ze skrzydłami równoległymi do osi drogi. Na obiekcie zaprojektowano obustronnie chodnik roboczy o szerokości 2m. na krawędzi zamontowano barierę poręczną.

Most nad potokiem Dąbrówka

Długość całkowita	$L_c = 27,1\text{m}$
Szerokość obiektu	$B = 11,8\text{ m}$
Wysokość konstrukcyjna	$h_k = 1,51\text{m}$

Projektowany przekrój poprzeczny na obiekcie:

- | | |
|-------------------|---|
| • Jezdnia | $2 \times 3,5\text{m} + 2 \times 0,5\text{m} = 8,0\text{m}$ |
| • chodnik roboczy | $2,0\text{m}$ |

Obiekt zaprojektowano jako ustrój wolnopodparty jednoprzęsłowy. Ustrój nośny oparto na przyczółkach za pomocą łożysk elastomerowych. Przyczółki zaprojektowano żelbetowe masywne ze skrzydłami równoległymi do osi drogi. Na obiekcie zaprojektowano obustronnie chodnik roboczy o szerokości 2m. na krawędzi zamontowano bariero poręczę.

Wiadukt pod linią kolejową

Długość całkowita

Lc= 25,0m

Szerokość obiektu

B= 15,4 m

Wysokość konstrukcyjna

hk= 2,3m

Obiekt zaprojektowano jako ramę żelbetową. Na wlocie i wylocie obiektu zaprojektowano mury oporowe ścianami równoległymi do osi drogi. Pod obiektem zaprojektowano jezdnię o szerokości 2x7m.

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki