



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

D5 6+2 + 78
W

Stamp: ZARZĄD WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO
Data Godz 04. 11. 2016
Nr D 14668 podpis

A.2.
14.11.
G

OO.4210.30.2014.AŚI

Kraków, dnia 28.10.2016 r.

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 104 oraz art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016 r. poz. 23 ze zm.), art. 63, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz ust. 6, art. 80 ust. 2, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2016 poz. 353 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz pkt 7, pkt 33 i pkt 65 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71 j. t.),

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

wniosku złożonego przez Inwestora tj. Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, działając kolejno przez Pełnomocników Pana: Krzysztofa Pach (upoważnienie z dnia 15.07.2014 r. znak: ZDW/PW/2014/5333/DI-2/MG, następnie Pana Rafała Draszczyk (pełnomocnictwo z dn. 21.10.2014 r., znak: ZDW/PW/2014/8031/DI-2/TM, i przez Pana Dyrektora ZDW Roberta Góreckiego (Uchwała nr 1180/14 Zarządu Województwa Małopolskiego z dn. 30.10.2014 r.) - uzupełnionego przy pismach: znak: P-07/2014/132/APu z dnia 28.09.2015 r., znak: P-06/2014/135/MKo z dnia 16.10.2015 r., znak: ZDW/PW/2016/3804/DI-6/AZ z dnia 15.06.2016 r. do którego Pełnomocnik załączył nowo opracowaną kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z załącznikami w związku z rozszerzeniem zakresu wniosku), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Modernizacja DW nr 966 Wieliczka – Tymowa oraz DW nr 965 Bochnia – Limanowa – opracowanie koncepcji przebudowy/rozbudowy wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opracowaniem programu funkcjonalno - użytkowego”**, biegnących przez powiaty bocheński, brzeski, wielicki i limanowski i teren gmin: Wieliczka, Biskupice, Gdów, Łapanów, Trzciana, Lipnica Murowana, Gnojnik, Czchów, Drwinia, Bochnia, Nowy Wiśnicz, Żegocina, Laskowa, Limanowa,

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

Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie przy pismach znak: NS.9022.10.302.2015 z dnia 21.01.2016 r., oraz znak: NS.9022.10.132.2016 z dnia 18.07.2016 r.,

o r z e k a m c o n a s t ę p u j e :

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

2. Niniejszej decyzji, na wniosek Pełnomocnika Inwestora złożony przy piśmie znak: P-07/2014/135/MKo z dnia 16.10.2015 r. nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.
3. Charakterystykę przedsięwzięcia określa załącznik nr 1 stanowiący integralną część niniejszej decyzji.

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

Zarząd Województwa Małopolskiego, reprezentowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie działający kolejno przez Pełnomocników: Pana Krzysztofa Pach, Rafała Draszczyk i Roberta Góreckiego, wystąpił z wnioskiem znak: P-07/2014/010/AP z dnia 13.10.2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Modernizacja DW nr 966 Wieliczka – Tymowa oraz DW nr 965 Bochnia – Limanowa – opracowanie koncepcji przebudowy/rozbudowy wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opracowaniem programu funkcjonalno - użytkowego”**. Wniosek był kilkukrotnie uzupełniany przy pismach: znak: P-07/2014/132/APu z dnia 28.09.2015 r., znak: P-06/2014/135/MKo z dnia 16.10.2015 r., znak: ZDW/PW/2016/3804/DI-6/AZ z dnia 15.06.2016 r., do którego Pełnomocnik załączył nowoopracowaną kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z załącznikami, w związku z rozszerzeniem zakresu wniosku. Przy wniosku znak: P-06/2014/141/MK z dnia 26.08.2016 r., dodatkowo przedłożone zostały mapy ewidencyjne, a także przy piśmie znak: P-06/2014/144/MK z dnia 28.09.2016 r. przedkładając brakujące wypisy z rejestru gruntów.

Z uwagi na kilkukrotną zmianę zakresu wniosku w toku postępowania, aktualizacji ulegały załączniki określone w art. 74 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...). Ostatecznie, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem na elektronicznym nośniku danych,
- poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem map w formie elektronicznej,
- wypisy z rejestru gruntów,
- wykaz działek obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- stosowne pełnomocnictwa.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...), drogi publiczne zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Zakresem przedsięwzięcia objęte są działki ewid. nr: 1519/28 obr. Bochnia – 1 (jedn. ewid. Bochnia), powiat bocheński, 139 obr. 3 (jedn. ewid. Limanowa), powiat limanowski, które zostały wyszczególnione w spisie działek, objętych *decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych*, stąd stosownie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 – „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, pkt 7 – „stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6”, pkt 33 – „instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko” oraz pkt 65 – „budowle przeciwpowodziowe, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża, w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód lub ich kanalizacja rozumiana jako zagospodarowanie wód umożliwiające ich wykorzystanie do celów żeglugowych” rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 poz. 71 j. t.).

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie z uwagi na zmieniający zakres przedsięwzięcia w toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego, kilkakrotnie informował strony postępowania o wszczęciu i zmianie zakresu postępowania oraz o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym oraz dokumentacją przedłożoną przez Inwestora.

Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, podczas przedmiotowej procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie.

Zawiadomieniem znak: OO.4210.30.2014.ASł z dnia 6.11.2014 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania oraz o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym oraz dokumentacją przedłożoną przez Inwestora. Pismem znak: OO.4210.30.2014.ASł z dnia 2.12.2014 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wezwał Pełnomocnika do uzupełnienia KIP. Po przedłożeniu do RDOŚ korekty KIP przy pismach z dn. 28.09.2015 i 16.10.2015 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ponownie poinformował strony Zawiadomieniem z dnia 18.12.2015 r., o wszczętym postępowaniu oraz o wystąpieniu do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz ewentualnego ustalenia zakresu raportu.

Zawiadomienie umieszczono na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na tablicach ogłoszeń następujących Urzędów Miast i Gmin: Wieliczka, Biskupice, Gdów, Łapanów, Trzciana, Lipnica Murowana, Gnojnik, Czchów, Drwinia, Bochnia (miasto i gmina), Nowy Wiśnicz, Żegocina, Laskowa, Limanowa (miasto i gmina) oraz umieszczone zostało w BIPie RDOŚ w Krakowie.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.10.302.2015 z dnia 21.01.2016 r. w której stwierdził, iż dla w/w inwestycji nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu. W uzasadnieniu PWIS wskazał iż przedsięwzięcie dotyczy przebudowy istniejących dróg DW 965 i DW 966 i nie przewidziano prowadzenia odcinków dróg nowym śladem, a podstawowym celem inwestycji jest usprawnienie komunikacji drogowej oraz poprawa stanu technicznego dróg.

Ze względu na kolejne uzupełnienia i ostateczną aktualizację KIP z dnia 26.06.2016 r., pismem znak: OO.4210.30.2014.ASł z dnia 29.06.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ponownie zwrócił się do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał ponowną opinię sanitarną znak: NS.9022.10.132.2016 z dnia 18.07.2016 r. w której podtrzymał stanowisko, iż przedmiotowa inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i opracowania raportu.

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

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

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

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmować swym zakresem modernizację istniejących dróg wojewódzkich 966 Wieliczka – Tymowa oraz DW nr 965 Bochnia – Limanowa, w województwie małopolskim, w powiatach: bocheński, brzeski, wielicki i limanowski i teren gmin: Wieliczka, Biskupice, Gdów, Łapanów, Trzciana, Lipnica Murowana, Gnojnik, Czchów, Drwinia, Bochnia, Nowy Wiśnicz, Żegocina, Laskowa, Limanowa.

Zakresem przedsięwzięcia objęte są drogi o długości DW965 – 52,8 km i DW966 - 50,3 km w różnym zakresie na różnych odcinkach w/w dróg – m.in. modernizowana będzie nawierzchnia, chodniki i/lub ciągi pieszo- rowerowe, obiekty inżynierskie, przepusty, skrzyżowania, zatoki autobusowe, azyle bezpieczeństwa przy przejściach dla pieszych, kanalizacja deszczowa, rowy przydrożne.

Obecny stan techniczny nawierzchni wymaga naprawy – widoczna jest degradacja nawierzchni poprzez występowanie np. nierówności, spękań, ubytków kruszywa, itp. Oprócz złego stanu technicznego w wielu miejscach poprawy wymagają warunki geometryczne przebiegu drogi. Do warunków niekorzystnych z punktu widzenia użytkownika można także zaliczyć brak chodników na wielu odcinkach, wąskie pobocza lub ich brak, ograniczona widoczność na skrzyżowaniach, a także tworzenie się zastoisk wodnych na jezdni spowodowane brakiem systemu odprowadzania wód opadowych. Występuje także brak ciągłości barier w miejscach niebezpiecznych jak np. przy wysokich skarpach, co ma istotne przełożenie na bezpieczeństwo i komfort użytkowników drogi oraz pieszych.

Analiza DW965 i DW966 pod względem technicznym i środowiskowym, mając na uwadze podniesienie bezpieczeństwa ruchu oraz postulaty poszczególnych Gmin, pozwoliła na

wypracowanie optymalnego wariantu realizacyjnego, w ramach którego (w różnym zakresie i na różnych odcinkach) przewidziano:

- budowę/przebudowę/rozbudowę istniejących jezdni asfaltowych polegającą na wymianie istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz w miejscach wyszerzeń dobudowie nowych konstrukcji (nowa nawierzchnia asfaltowa na odcinkach sąsiadujących z obszarami podlegającymi ochronie akustycznej wykonana będzie jako nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o 5 dB) – szerokość jezdni 6-7 m z miejscowym poszerzeniem na łukach,
Na obecnym etapie przygotowania przedsięwzięcia nie zostało jednoznacznie określone, jaki rodzaj nawierzchni drogowej zostanie zastosowany na modernizowanych odcinkach DW965 i DW966. Jednak bez względu na przyjętą technologię, przedsięwzięcie zakłada zastosowanie nawierzchni obniżającej hałas o około 5 dB. W obliczu postępu naukowego i technologicznego nie określa się na obecnym etapie konkretnej technologii, w jakiej zostanie wykonana nawierzchnia redukująca emisję hałasu z DW965 i DW966 – do czasu realizacji przedsięwzięcia mogą pojawić się nowe rodzaje nawierzchni, które mogą okazać się lepszym rozwiązaniem pod względem technicznym, ekonomicznym i środowiskowym, w stosunku do dzisiaj znanych technologii.
- budowę/przebudowę/rozbudowę/remont chodników, ciągów pieszych i rowerowych polegającą na wyszerzeniu istniejących ciągów do szerokości 2,0 m, oraz w miejscach gdzie postulowały gminy planuje się ciąg pieszy lub pieszo- rowerowy o szerokości 1,5-3,0 m;
- zachowane zostaną istniejące skrzyżowania z drogami publicznymi – niektóre skrzyżowania, ze względu na przepustowość i/lub bezpieczeństwo ruchu, zostaną przebudowane. Rozbudowa skrzyżowań z istniejącymi drogami polegać będzie na odpowiednim ukształtowaniu wlotów podporządkowanych wraz z wyokrągleniami krawędzi promieniami min. 6,0 m (rozbudowa na skrzyżowania zwykłe/skanalizowane lub skanalizowane typu rondo),
- budowę/przebudowę/rozbudowę zjazdów publicznych i indywidualnych. W przypadku zjazdów publicznych zastosowane będą wyokrąglenia łukami kołowymi o promieniu 5,0 m, natomiast na zjazdach indywidualnych zastosowane będą wyokrąglenia łukami kołowymi o promieniu 3,0 m lub skosy 1:1, jeżeli zjazd jest wykonany przez ciąg pieszy. Szerokość zjazdów wynosić będzie od 3,0 do 5,0 m, w zależności od warunków lokalnych;
- budowa/przebudowa zatok autobusowych - w miejscu występowania przystanków autobusowych, jeżeli warunki lokalne na to pozwalają, planuje się zatoki autobusowe o szerokości 3,0 m i długości peronu wynoszącego 20 m. W rejonie przystanków autobusowych, w miejscach gdzie warunki lokalne na to pozwalają, przewiduje się chodniki i przejścia dla pieszych;
- w części istniejących przejść dla pieszych planuje się wyspy z azylem dla pieszych o szerokości min. 2,0 m,
- przebudowę/budowę/rozbudowę przepustów drogowych (niektóre przepusty dostosowane zostaną do migracji zwierząt, wszystkie przepusty dostosowane zostaną do uwarunkowań hydrologicznych oraz normatywów obowiązujących dla dróg wojewódzkich), niektóre z przepustów przebudowane będą na tzw. „mały most”,
- budowę/przebudowę/rozbudowę obiektów mostowych (pozostawiając światło istniejące gdy jest wystarczające pod względem hydrologicznym i ekologicznym, bądź poszerzając światło poziome, bo jedynie możliwa jest rozbudowa obiektu jako poszerzenie w poziomie ze względu na konieczność zachowania niwelety drogi),
- budowę zabezpieczeń brzegowych przy rzekach (tylko w miejscach bezwzględnie koniecznych ze względu na zapewnienie stabilności infrastruktury technicznej),
- zachowane zostanie obecne odwodnienie dróg (grawitacyjne do rowów przydrożnych), jedynie przy istniejących i projektowanych chodnikach i/lub ciągach pieszo- rowerowych zachowana i/lub wykonana będzie kanalizacja deszczowa (zbierająca wody opadowe z jezdni za pomocą wpustów ulicznych) z odprowadzeniem do rowu przydrożnego lub istniejących odbiorników

(rowów lub cieków), przy czym przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników zewnętrznych zastosowane zostaną urządzenia oczyszczające tj. osadniki o co najmniej 60% skuteczności redukcji zanieczyszczeń. Przewidziano wykonanie umocnienia dna i/lub skarp odbiornika wód deszczowych w miejscach koniecznych dla zapewnienia trwałości konstrukcji wylotu kanalizacji deszczowej,

- budowę/przebudowę/rozbudowę, czy zabezpieczenie sieci: elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją (w zakresie minimalnym, niezbędnym, ale z zachowaniem wszystkich okazów uznanych za pomnik przyrody i wszystkich okazów cennych),
- nasadzenia zieleni w miejscach możliwych,
- w miejscach koniecznych zamontowane będą bariery ochronne stalowe.

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

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

Modernizacja DW965 i DW966 prowadzona będzie po śladzie istniejącym. Poszerzenie granicy pasa drogowego przewidziano jedynie w miejscach związanych z przebudową skrzyżowań, wykonaniem poszerzeń jezdni, korektą promieni łuków drogowych poziomych, koniecznością wykonania skarp i przeciwskaarp rowów drogowych, zatok autobusowych oraz chodników. Realizacja inwestycji nie spowoduje dużej straty dla środowiska przyrodniczego i znaczącego dla środowiska ubytku terenów biologicznie czynnych, a jednocześnie znacznie zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu (zarówno kierowców jak i pieszych) oraz poprawi komfort jazdy. W stosunku do stanu istniejącego ukształtowanie powierzchni terenu nie ulegnie zmianom (niweleta drogi pozostanie jak w stanie istniejącym z dopuszczeniem lokalnych wyprofilowań).

Na wybranych odcinkach DW965 oraz DW966 przewiduje się modernizację obejmującą bądź wymianę konstrukcji nawierzchni ze względu na jej zły stan techniczny, bądź jedynie frezowanie

nawierzchni w celu usunięcia zniszczonych warstw bitumicznych oraz wyrównanie istniejącej niwelety z nakładkami wzmacniającymi o odpowiedniej grubości – droga powinna spełniać parametry jak dla klasy G. Na odcinkach modernizowanych dróg sąsiadujących z terenami podlegającymi ochronie akustycznej, przewidziano zastosowanie warstwy ścieralnej o właściwościach obniżających emisję hałasu o ok. 5 dB (w stosunku do nawierzchni standardowej). Planuje się jezdnię o szerokości pasów ruchu od 3,0 do 3,5 m. Prace modernizacyjne przewidują również uporządkowanie, oraz jak to będzie konieczne, to odtworzenie poboczy przy obu modernizowanych drogach. Pobocza gruntowe będą mieć szerokość min. 0,75 – 1,25 m. W miejscu, gdzie warunki lokalne na to pozwalają, zaprojektowano zatoki autobusowe wraz z chodnikiem i przejściem dla pieszych, łączącym przedmiotowe zatoki z istniejącymi ciągami pieszymi.

Tereny zabudowane przy DW965 i DW966 stanowią głównie tereny zabudowy mieszkaniowej. Na odcinkach drogi przebiegających przez centra miast zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest blisko granicy pasa drogowego, nieraz przylega bezpośrednio do niego. Taka forma zagospodarowania stwarza wiele uciążliwości dla mieszkańców (hałas i spaliny emitowane z pojazdów). Realizacja przedsięwzięcia będzie mieć wymiar pozytywny dla ludności, bo z jednej strony wyeliminuje ruch pieszy z jezdni (poprzez budowę chodników), a z drugiej strony przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego na terenach zabudowanych przy DW965 i DW966 poprzez realizację nowej, równej nawierzchni – również nawierzchni redukującej hałas o około 5 dB. Jednak nie wszystkie odcinki dróg wojewódzkich nr 965 i 966 są objęte przebudową. Na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej DW965 z ul. Proszowską w Bochni, gdzie obecnie funkcjonuje skrzyżowanie zwykłe z oświetleniem sterującym ruchem planowano w ramach odrębnego przedsięwzięcia przebudowę skrzyżowania i wybudowanie ronda, które ułatwiłoby sprawną komunikację w tym miejscu. Rondo nie zostało zrealizowane, natomiast prace remontowe drogi wpłynęły negatywnie na kondycję żywopłotu jednej z mieszkańek (będącej stroną postępowania) posiadającej dom mieszkalny w rogu przedmiotowego skrzyżowania. W wyniku postulatu mieszkanki zawartego w piśmie z dnia 1.03.2016 r., przedstawiciele tut. Dyrekcji spotkali się z przedstawicielami Inwestora w celu omówienia zakresu przedsięwzięcia i potencjalnej możliwości realizacji ronda w miejsce istniejącego skrzyżowania. Na spotkaniu mieszkanka zwróciła uwagę, że ruch pojazdów na tym odcinku drogi jest znaczny, skrzyżowanie bywa zakorkowane i hałas oraz sznury samochodów stanowią uciążliwość dla osób mieszkających bezpośrednio przy skrzyżowaniu. Ponieważ zgodnie z zapisami obowiązującego mpzp w Bochni nie wolno lokalizować ekranów akustycznych, w wyniku kompromisu ustalono, że Inwestor w zakresie przebudowy drogi wykona wzdłuż posesji Pani szczelne ogrodzenie drewniane lub z materiału drewnopodobnego, które powodować będzie redukcję oddziaływania akustycznego oraz zasłoni widok z posesji na ruchliwe skrzyżowanie rekompensując w ten sposób uszkodzony żywopłot. Ogrodzenie wraz z bramą wykonane zostanie po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i na zasadach ustalonych na spotkaniu w dn. 14.01.2016 r. i zawartych w notatce, której kopię treści otrzymali wszyscy uczestnicy spotkania.

W ramach modernizacji DW965 oraz DW966 przewidziano przebudowę istniejących skrzyżowań, również rozumianą jako poszerzenie pasa drogowego (np. poprzez realizację dodatkowego pasa dla pojazdów skręcających w lewo). Skrzyżowania z drogami podporządkowanymi zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe, skrzyżowania skanalizowane, bądź skrzyżowania skanalizowane z wyspą dzielącą na wlocie podporządkowanym oraz w postaci rond. Ponadto, w obszarze skrzyżowań zaprojektowano np. zatoki autobusowe i przejścia dla pieszych wyposażone w azyl.

W ciągu przebudowywanej DW965 znajduje się 17 mostów:

- M1 – odcinek 010 w km 0+422,69 - most na rowie melioracyjnym, nazwanym jako Strumień, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M2 – odcinek 010 w km 1+469,18 - most nad potokiem Drwinka, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie (na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd),
- M3 – odcinek 030 w km 2+416,00 - obecnie obiekt ma formę przepustu, przewiduje się wykonanie mostu na rowie melioracyjnym, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M4 – odcinek 040 w km 3+865,81- most na rowie melioracyjnym, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M5 – odcinek 040 w km 4+906,12 - most na rowie melioracyjnym, o nazwie Potok Proszowicki, zakres prac jw.,
- M6 – odcinek 050 w km 0+046,78 - most na rzece Rabie, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, (na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd),
- M7 – odcinek 050 w km 1+104,82 - obecnie obiekt ma formę przepustu, przewiduje się wykonanie mostu na rzece Babica, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie
- M8 – odcinek 060 w km 0+132,40, obiekt inżynierski nad linią kolejową – nie przewiduje się tu przebudowy,
- M9 – odcinek 100 km 0+318,51 - obecnie obiekt ma formę przepustu nad rzeką Babicą, przewiduje się wykonanie mostu, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M10 – odcinek 110 km 0+387,29 - jest to obiekt inżynierski nad drogą krajową DK75
- M11 – odcinek 180 w km 0+029,80 - most nad potokiem Sanka (Saneczka), zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, (na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd),
- M12 – odcinek 190 w km 0+799,11, - most nad potokiem Sanka, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, (na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd),
- M13 – odcinek 210 w km 0+025,00, - most nad potokiem Sanka (Sanecki), zakres prac budowlanych – budowa nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M14 – odcinek 210 w km 0+586,20 -most nad potokiem Sanka (Sanecki), zakres jw.,
- M15 – odcinek 210 w km 0+692,54 - most nad potokiem Sanka (Sanecki) zakres jw.,
- M16 – odcinek 230 w km 1+671,05, - istniejący most zlokalizowany jest w obszarze Natura 2000 Łososina PLH120087, przy istniejącym obiekcie (most nad rzeką Łososiną) dobudowana zostanie kładka, przebudowa mostu nie jest objęta niniejszym postępowaniem – na jego przebudowę inwestor pozyskał odrębną decyzję środowiskową, w czasie budowy kładki wykonywane będą podpory pod kładką w cieniu istniejących podpór obiektu, nie będzie wykonane umocnienie brzegów koryta,

- M17 – odcinek 240 w km 0+632,45 - most nad potokiem Skurdlak, zakres prac budowlanych – budowa nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie.

Z kolei w ciągu DW966 znajduje się 10 obiektów mostowych tj.:

- M1 – odcinek 60 w km 2+262,67 - most sytuowany jest na potoku bez nazwy, na mapach dostępnych w Geoportalu figuruje pod nazwą Strumień, na moście nie przewiduje się prac modernizacyjnych,
- M2 – odcinek 70 w km 0+213,19 - most sytuowany jest na potoku bez nazwy, zakres prac nie obejmuje prac modernizacyjnych na moście,
- M3 – odcinek 70 w km 2+257,00 - most sytuowany jest na potoku Ruda, zakres prac nie obejmuje modernizacji mostu,
- M4 – odcinek 80 km w 1+153,03 - most sytuowany jest na rzece Rabie, planowana przebudowa, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd,
- M5 – odcinek 130 w km 0+515,00 - most sytuowany jest na rzece Stradomce, planowana przebudowa, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd, obiekt znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Zachodniego Pogórza Wiśnickiego,
- M6 – odcinek 150 w km 0+808,37 - most sytuowany jest na potoku Saneckim, planowana dobudowa kładki przy istniejącym obiekcie, dla przebudowy obiektu przez Wójta Gminy Trzciana wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 21.11.2014 roku o znaku: RISKiR.6220.2.2014, obiekt znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Zachodniego Pogórza Wiśnickiego,
- M7 – odcinek 210 w km 0+831,74 - most sytuowany jest na potoku bez nazwy, zgodnie z danymi Geoportalu nazwany Księży Potok, zakres prac nie obejmuje prac modernizacyjnych (co najwyżej może być poprawiana nawierzchnia na obiekcie), obiekt znajduje się w granicach Wiśnicko-Lipnickiego Parku Krajobrazowego,
- M8 – odcinek 220 w km 0+240,23 - most sytuowany jest na rzece Uszwicy, planowana przebudowa, obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd, obiekt znajduje się w granicach Wiśnicko-Lipnickiego Parku Krajobrazowego,
- M9 – odcinek 250 w km 0+191,98 - most sytuowany jest na potoku Tymionka, zakres prac nie obejmuje prac modernizacyjnych, obiekt znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego,
- M10 – odcinek 250 km w 0+496,83 - most sytuowany jest na potoku Tymionka, zakres prac nie obejmuje prac modernizacyjnych, obiekt znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego.

W większości przypadków odstąpiono od wariantu mniej korzystnego dla środowiska, polegającego na realizacji obiektów tymczasowych. Obecne rozpoznanie pozwoliło autorowi karty informacyjnej założyć, że w czasie prowadzenia prac budowlanych możliwe będzie skierowanie ruchu na drogi objazdowe bądź wprowadzenie ruchu wahadłowego na obiektach. Ewentualne mosty tymczasowe (gdy nie ma możliwości zastosowania innego rozwiązania w trakcie prac budowlanych, jak ruch wahadłowy czy objazd) zostaną wykonane bez podpór w korytach.

Nowe obiekty mostowe będą wznoszone w różnych technologiach z uwagi na ich odmienną formę konstrukcyjną. Szczegółowa technologia wznoszenia każdego z obiektów będzie opracowana

na etapie projektu budowlanego/wykonawczego, po uzyskaniu pozwolenia na budowę/decyzji ZRID. Technologia wznoszenia będzie zależeć od bazy sprzętowej wybranego wykonawcy robót budowlanych, uwzględniać będzie środowiskowe uwarunkowania zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz ustalenia nadzoru przyrodniczego.

Nie przewiduje się zasadniczej zmiany parametru światła pionowego projektowanych obiektów mostowych, natomiast na wielu obiektach przewiduje się zwiększenie parametru światła poziomego w stosunku do obiektów istniejących. Światło poziome obiektów zostało zwiększone w stopniu maksymalnie możliwym ze względu na zagospodarowanie i użytkowanie terenów w otoczeniu, likwidując podpory w korytach cieków. Zwiększenie parametru światła poziomego poprawi również biologiczną obudowę koryt. W konsekwencji poprawi także warunki migracji zwierząt przy ciekach, gdzie funkcjonują obecnie korytarze migracyjne. W czasie prowadzenia prac budowlanych przy obiektach, zostanie zapewniony swobodny przepływ wód. Konieczne umocnienia brzegów cieków (do 10 m przed i 10 m za obiektami) zostaną wykonane z materiałów naturalnych lub z zastosowaniem materiałów maskujących (np. maskowanie kamieniem, jako zatopienie w betonie kamieni/głazów). Nie planuje się wykonywania umocnień dna koryt cieków w obrębie obiektów mostowych. Parametry projektowanych mostów w ciągu dróg wojewódzkich DW965 i DW966 zostaną w większości przypadków dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt.

Przed każdym wylotem kanalizacji deszczowej do odbiornika zewnętrznego (innego niż rów przydrożny) zastosowane będą urządzenia oczyszczające w postaci osadnika o minimalnej redukcji zanieczyszczeń na poziomie 60%.

W ciągu drogi wojewódzkiej DW965 występują liczne przepusty – około 98 szt., z których zdecydowana większość ma przekrój rurowy. Podobnie jest w przypadku drogi wojewódzkiej DW966, na której zlokalizowanych jest około 105 szt. przepustów. W ramach analizowanego przedsięwzięcia przewiduje się przede wszystkim odtworzenie funkcji przepustów, naprawę wlotów i wylotów oraz uporządkowanie terenu wokół przepustów (przy wlocie i wylocie). Przepusty mniejsze niż 0,8 m zostaną przebudowane ze względu na wymóg normatywny dla dróg wojewódzkich. Ponadto, niektóre przepusty wskazano do przebudowy w zakresie pełnienia przez nie funkcji również jako lokalny szlak migracji zwierząt:

Przepusty dostosowywane do pełnienia funkcji jako szlak migracji dla małych zwierząt na DW965:

- odcinek 40 km około 3,45
- odcinek 180 km około 0,987
- odcinek 210 km około 6,222

Przepusty dostosowywane do pełnienia funkcji jako szlak migracji dla małych zwierząt na DW966:

- odcinek 50 km około 0,446
- odcinek 100 km około 1,200
- odcinek 110 km około 1,007
- odcinek 190 km około 1,056
- odcinek 230 km około 1,720

Na podstawie analiz hydrologicznych wytypowano również niektóre przepusty do przebudowy (poszerzenia) dla zapewnienia przepływu wód. W ramach przebudowy przepustów zostaną także wykonane (a czasami odtworzone) umocnienia rowu/cieku, aby zachować stabilność – najczęściej umocnienie wykonane będzie poprzez zastosowanie płyt ażurowych na dnie i na skarpach, na długości nie większej niż 5,0 m przed i za przepustem.

Przedsięwzięcie będzie realizowane według sprawdzonych metod z zastosowaniem typowego sprzętu budowlanego. Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagać rozbiórki istniejących odcinków drogi, wykonania prac ziemnych zmierzających do odpowiedniego ukształtowania terenu, przebudowy lub wykonania nowego uzbrojenia, ułożeniu podbudowy dróg, jej właściwego ukształtowania i zagęszczenia, wykonania nawierzchni nowej drogi. Na końcowym etapie prac zostanie wykonane oznakowanie pionowe i poziome, bariery ochronne, oraz prace związane z wprowadzeniem zieleni.

Wody opadowe z powierzchni modernizowanych dróg wojewódzkich DW965 i DW966 odprowadzane będą częściowo do rowów (trawiastych i/lub szczelnych), prowadzonych obustronnie wzdłuż jezdni, częściowo do ciągów kanalizacji deszczowej (istniejących i/lub projektowanych).

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

W ramach modernizacji DW965 i DW966 przewiduje się realizację kanalizacji deszczowej na poszczególnych odcinkach z odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników. W KIP wykazano, że przepustowość rowów drogowych, nawet na minimalnych spadkach jest wystarczająca, żeby przejąć miejscowe zrzuty z kanalizacji deszczowej. Przed wylotami do odbiorników zewnętrznych zamontowane zostaną urządzenia oczyszczające (osadniki o minimalnej skuteczności oczyszczania na poziomie 60%).

W ramach modernizacji DW965 i DW966 konieczna będzie przebudowa istniejących, kolidujących z przedsięwzięciem sieci elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych. Przebudowę powyższych sieci należy zaprojektować zgodnie z warunkami określonymi przez ich właścicieli.

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

W rejonie przedmiotowej inwestycji drogowej dla DW965 i DW966 znajduje się kilkadziesiąt osuwisk i obszarów zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych, w większości są to obszary osuwiskowe o charakterze zsuwów. Najwięcej takich obszarów występuje w środkowej części analizowanego fragmentu drogi DW965 w granicach gminy Żegocina, Limanowa i Laskowa oraz w końcowej części drogi DW966 w rejonie Tymowej. Część z nich jest stale aktywna. Dodatkowo w granicach inwestycji pojawiają się obszary zagrożone ruchami masowymi. Zaznaczyć należy, że duża liczba osuwisk i obszarów zagrożonych pojawia się w otoczeniu analizowanej inwestycji, zarówno w sąsiedztwie DW965 jak i DW966. Duża liczba osuwisk znajduje się m.in. w dolinie rzeki Stradomki, Uszwicy.

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

Nie stwierdzono powiązań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami. Przedmiotem przedsięwzięcia jest modernizacja odcinków istniejących dróg DW965 i DW966. Projektowana inwestycja nie będzie powodowała kumulowania oddziaływań.

c) wykorzystania zasobów naturalnych,

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

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

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

Ze względu na bliskie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej przy DW965 i DW966, prace uciążliwe pod względem akustycznym będą prowadzone poza godzinami porannymi oraz popołudniowego i wieczornego odpoczynku, tj. w godzinach 8.00 – 18.00. Dzięki rozłożeniu w czasie prac budowlanych (prace będą prowadzone w różnym okresie na różnych odcinkach), emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych nie będzie wyróżniana z tła i nie będzie stanowić ponadnormatywnej uciążliwości dla środowiska. Emisji tych nie da się zupełnie wyeliminować, można natomiast zminimalizować oddziaływanie inwestycji na etapie budowy poprzez odpowiednią organizację pracy, kontrolowanie na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie (tak, aby charakteryzowały się korzystnymi własnościami

akustycznymi oraz były w pełni sprawne technicznie), zabezpieczanie przewożonych i składowanych materiałów sypkich np. plandekami, a w sytuacjach koniecznych zraszanie dróg technologicznymi i innymi powierzchniami celem zminimalizowania pylenia.

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów na przedmiotowych odcinkach dróg, zwiększeniem udziału pojazdów klasy ciężkiej w potoku ruchu, czy też wprowadzeniem do środowiska jakichkolwiek nowych źródeł hałasu. Realizacja inwestycji z pewnością nie pogorszy obecnych warunków akustycznych. Nowa i równa nawierzchnia wykonana w ramach modernizacji przyczyni się do obniżenia poziomu emisji hałasu z dróg wojewódzkich DW965 i DW966. Co więcej, ze względu na bliskie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej na modernizowanych odcinkach dróg w sąsiedztwie obszarów podlegających ochronie akustycznej zostanie zastosowana nawierzchnia redukująca hałas o ok. 5 dB (w stosunku do nawierzchni standardowej). Zastosowanie takiej nawierzchni przyczyni się do znacznej poprawy klimatu akustycznego przy drogach wojewódzkich, co wpłynie również na poprawę warunków zamieszkania w sąsiedztwie dróg.

Autorzy karty informacyjnej przedsięwzięcia wykonali obliczenia rozprzestrzeniania hałasu dla roku oddania dróg do użytku tj. 2017 na podstawie prognozy natężenia ruchu. Natężenia ruchu pojazdów zostały określone dla każdego z rozpatrywanych odcinków dróg jako natężenia średniodobowe. Zgodnie z prognozą ruchu dla DW965, przewiduje się natężenie ruchu na poziomie 5915 – 13691 poj./dobę (w zależności od analizowanego odcinka drogi, największe natężenie ruchu dotyczy rejonu Bochni) oraz dla DW966 – na poziomie 2996 – 10503 poj./dobę (w zależności od analizowanego odcinka drogi).

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

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

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

W zakresie oddziaływania inwestycji na powietrze atmosferyczne, na etapie eksploatacji modernizowanych dróg wojewódzkich DW965 i DW966 nie zwiększy się ilość zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery z ruchu samochodowego (nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu, ani wprowadzenia dodatkowych źródeł emisji). Poprzez wprowadzenie płynnej jazdy (dzięki wyeliminowaniu ruchu pieszego z jezdni, realizacji zatok autobusowych, przebudowie skrzyżowań) zmniejszeniu ulegnie emisja gazów i pyłów ze spalania paliw w pojazdach. Dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń w powietrzu nie zostaną przekroczone w wyniku realizacji przedsięwzięcia, co wykazały obliczenia emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu wykonane na etapie

opracowania karty informacyjnej przedsięwzięcia, w związku z czym całe oddziaływanie zamknie się w obrębie pasa drogowego planowanej inwestycji.

Emisja zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i do ziemi związana będzie zasadniczo z odprowadzaniem wód opadowych z modernizowanych dróg, zarówno w trakcie ich modernizacji jak również w trakcie eksploatacji. Podczas prac budowlanych nie będą powstawały żadne ścieki technologiczne, a jedynie ścieki socjalno-bytowe, wynikające z potrzeb osób zatrudnionych na budowie, na potrzeby których Inwestor przewiduje instalację przewoźnych urządzeń sanitarnych. W związku z faktem, iż przedsięwzięcie dotyczy modernizacji istniejących dróg, na etapie eksploatacji jakość i ilość powstających wód/ścieków opadowych i roztopowych kształtowała się będzie na podobnym poziomie. Nieco większe ilości wód/ścieków opadowo-roztopowych mogą powstać na tych odcinkach, gdzie będą nowe powierzchnie utwardzone tj. dodatkowy pas ruchu, chodniki, zatoki autobusowe lub nastąpi rozbudowa skrzyżowań. Ilości te nie wzrosną znacząco.

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

Przedmiotowa inwestycja drogowa dla DW965 oraz DW966 znajduje się w granicach następujących jednolitych części wód powierzchniowych podstawowych:

droga DW 965:

- JCW Drwinka z dopływami RW20002621379899
- JCW Młynówka RW2000262138998
- JCW Raba od zbiornika Dobczyce do ujścia RW20001921389999
- JCW Babica RW2000162138994
- JCW Gróbka do Potoku Okulickiego RW200016213944
- JCW Polanka RW20001221388899
- JCW Uszwica do Niedźwiedzia RW2000122139669
- JCW Potok Trzciański RW2000122138869
- JCW Łososina od Słupniczanki do Potoku Stańkowskiego RW2000142147273
- JCW Sowlinka RW2000122147249

droga DW 966:

- JCW Serafa RW2000262137749
- JCW Podłęzanka RW2000162137769
- JCW Królewski Potok RW200062138929
- JCW Lipnica RW200062138789
- JCW Raba od zbiornika Dobczyce do ujścia RW20001921389999
- JCW Dopływ spod Zagórzan RW2000621387929

- JCW Stradomka od Tarnawki do ujścia RW200042138899
- JCW Potok Trzciański RW2000122138869
- JCW Polanka RW20001221388899
- JCW Uszwica do Niedźwiedzia RW2000122139669
- JCW Tymówka RW2000122147529.
- Dla dróg DW 965 oraz DW 966 wspólne są trzy jednolite części wód powierzchniowych:
- JCW Raba od zbiornika Dobczyce do ujścia RW20001921389999
- JCW Potok Trzciański RW2000122138869
- JCW Uszwica do Niedźwiedzia RW2000122139669.

Dla wszystkich ww. JCWP ocena stanu wód określona została jako stan zły, za wyjątkiem Królewskiego Potoku, gdzie ocena stanu jest dobra. Jest to spowodowane niskim stopniem skanalizowania miejscowości lub zabudową cieków ze względu na bliskość osiedli mieszkaniowych i zagrożenie powodziowe.

W bezpośrednim rejonie inwestycji nie ma ujęć wód powierzchniowych ani też stref ochrony wyznaczonych dla ujęć wód.

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

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

W ramach inwestycji większość obiektów mostowych w ciągu DW965i DW966 zostanie przebudowana m.in. w celu zwiększenia światła obiektów, co wpłynie na polepszenie warunków przepływu wód powodziowych i zmniejszy zagrożenie wystąpienia wód powodziowych z koryt cieków. W świetle powyższego uznaje się, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie obejmować działań, które mogłyby zagrażać nieosiągnięciem celów środowiskowych wyznaczonych dla ww. JCWP.

Zgodnie z nowym, obowiązującym od 2016 roku, podziałem teren opracowania dla DW 965 i DW 966 znajduje się w granicach JCWPd 148, JCWPd 149, JCWPd 150 oraz JCWPd 161 – Region Górnej Wisły w pasie Północnego Podkarpacia, Górnej Wisły w pasie Zewnętrznych Karpat Zachodnich. Inwestycja nie będzie się wiązać z poborem wód podziemnych, zatem nie będzie wpływać na stan ilościowy JCWPd, a jakość odprowadzanych z jezdni wód opadowych nie będzie

powodować pogorszenia stanu chemicznego wód. W związku z powyższym, realizacja inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWPd w obrębie których będzie realizowana.

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

Jako że przedsięwzięcie dotyczy modernizacji istniejących dróg, odpady jakie będą powstawać na etapie eksploatacji nie będą zasadniczo różniły się rodzajem i ilością od powstających dotychczas w granicach pasa drogowego DW965 i DW966. Odpady mogą powstać przy czyszczeniu wpustów ulicznych odwadniających (nie będą magazynowane, lecz bezpośrednio po wytworzeniu przekazywane na składowiska odpadów), w wyniku utrzymania porządku i czystości na drogach, podczas drobnych i bieżących napraw jezdni (głównie po okresie zimowym), oraz w wyniku konserwacji oświetlenia drogi. Gospodarka wytwarzanymi odpadami powinna uwzględniać aktualnie obowiązujące przepisy oraz powinna być zgodna z regulacjami wprowadzonymi w tym zakresie na terenie poszczególnych gmin.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i lawiny błotne, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Następujące w ostatnich latach zmiany klimatyczne w naszym kraju tj. głównie wzrost średniej temperatury dobowej, wzrost maksymalnego opadu dobowego oraz liczby dni z opadami ekstremalnymi, prędkości wiatrów i skrócenie okresu zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie, winny mieć wpływ na poziom ryzyka podczas projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury drogowej. Przyjęte w zakresie modernizacji istniejących DW965 i DW966 rozwiązania uwzględniają maksymalnie możliwą i przewidywalną w przyszłości trwałość inwestycji, w odniesieniu do zmieniającego się charakteru zjawisk atmosferycznych. Projektowane mosty, przepusty oraz systemy odwodnienia są gotowe na prawdopodobieństwo wyższych stanów wód i wystąpienia powodzi. Wzrost temperatur oraz coraz częściej występujące susze mogą stać się przyczyną problemów z utrzymaniem właściwego stanu nawierzchni. Wysokie temperatury mogą doprowadzić do powstawania uszkodzeń powierzchni asfaltowej. Powstające w ten sposób koleiny mogą rzutować na procesy odprowadzania wód z powierzchni jezdni. Na problemy w utrzymaniu drogi wpływać mogą dodatkowo intensywne opady śniegu w okresie zimowym. Inwestor winien zatem odpowiednio dobrać materiały do budowy dróg i infrastruktury technicznej, zarówno na etapie projektowania jak i realizacji inwestycji, tak, aby na etapie utrzymywania i eksploatacji zwiększona była odporność inwestycji na prognozowane zmiany klimatu. O ile oddziaływanie zmian klimatu będzie wpływać na całe przedsięwzięcie, to oddziaływanie realizowanej inwestycji na klimat lokalny będzie znikome.

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

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

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

Teren pod inwestycję stanowi jezdnia, pobocza DW965 i DW966, rowy drogowe oraz teren przyległy. W wyniku realizacji przedsięwzięcia, zajęcie terenów biologicznie czynnych ograniczy się jedynie do wąskiego pasa terenu przy drodze (poszerzenia pasa drogowego dotyczą terenów już zainwestowanych, zabudowanych, co związane jest z przebudową skrzyżowań, dobudową/przebudową chodników, zatok autobusowych). Poza wprowadzeniem w/w dodatkowych elementów drogi, dotychczasowy sposób wykorzystania terenu nie zmieni się.

Inwestycja nie wpłynie pogarszająco na walory krajobrazowe terenów przy DW965 i DW966 – nie zostaną wprowadzone nowe elementy zmieniające krajobraz (prace modernizacyjne obejmą budowę nowych obiektów mostowych lecz w miejscu istniejących mostów), niweleta drogi nie ulegnie zasadniczym zmianom, a wycinka zieleni będzie prowadzona tylko dla drzew i krzewów rosnących przy drodze, gdzie konieczne będzie poszerzenie granicy pasa drogowego.

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

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

Miejscami, na niewielkich odcinkach, wzdłuż terenu inwestycji występują tereny podmokłe, gdzie powstały drobne zalewiska, głównie na istniejących ciekach. Zalewiska te porasta rześa wodna (*Lemna minor*) szuwar pałkowy (*Typha sp.*), turzyce (*Carex sp.*) i sity (*Juncus sp.*). *Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zmian warunków glebowych i poziomu wód, nie spowoduje osuszenia lub zmiany siedlisk w tych rejonach.*

b) występowanie obszarów wybrzeży,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wybrzeży.

c) możliwe występowanie obszarów górskich lub leśnych,

Tereny sąsiadujące z drogami DW965 i DW966 stanowią głównie tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rolnicze, tereny zieleni, lasów i zadrzewień. Tereny łąkowe stanowią przeważnie nieużytki lub łąki kośne, rzadziej wykorzystywane są jako pastwiska. Drogi wojewódzkie DW965 i DW966 przebiegają przez obszary pogórzy, przecinają niewielkie enklawy leśne. Największy obszar leśny, w którym bezpośrednio graniczy DW 965 to Puszcza Niepołomska.

Analizowane przedsięwzięcie, jako modernizacja odcinków istniejących dróg wojewódzkich DW965 i DW966, nie wpłynie na zmianę funkcjonowania terenu, jak również w sposób istotny i zauważalny nie zmieni funkcjonujących obecnie korytarzy ekologicznych, które przecinając ww. drogi łączą ze sobą enklawy leśne.

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

w granicach terenu przedmiotowej inwestycji i w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie występują ujęcia wód powierzchniowych, ani też strefy ochronne ujęć wód powierzchniowych. Należy zatem uznać, iż planowana modernizacja dróg DW965 i DW966, ze względu na brak kolizji, nie zagraża ujęciom wód powierzchniowych.

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

Dla DW965, obszar objęty inwestycją położony jest w obrębie następujących form ochrony przyrody:

- Wiśnicko-Lipnicki Park Krajobrazowy – część odcinka drogi na wysokości miejscowości Muchówka (gmina Nowy Wiśnicz) oraz odcinek 220 km 0+750 – odcinek 210 km 0+839 (gmina Lipnica Murowana),
- Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu – odcinek 210 km 4+420 – odcinek 230 km 2+640 graniczy z obszarem od wschodniej strony,
- obszar Natura 2000 Łososina PLH120087 na wysokości miejscowości Łososina Górna inwestycja przecina obszar mający znaczenie dla Wspólnoty.

DW966 w obrębie form ochrony przyrody:

- Wiśnicko-Lipnicki Park Krajobrazowy – w obszarze znajduje się odcinek 140 km+155 – odcinek 170 km 1+270,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Zachodniego Pogórza Wiśnickiego – odcinek drogi w gminie Trzciana,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego – odcinek 230 km 1+147 – odcinek. 250 km 1+088.

Natomiast w rejonie dróg poza terenem objętym przedsięwzięciem, znajdują się następujące obszary chronione:

W rejonie drogi DW965:

- Obszar Chronionego Krajobrazu Zachodniego Pogórza Wiśnickiego,
- Obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Niepołomska PLB 120002,
- dziewiętnaście pomników przyrody,
- podziemne stanowiska dokumentacyjne w podziemnych wyrobiskach Kopalni Soli w Bochni.

W rejonie DW 966:

- Rezerwat przyrody Groty Kryształowe wraz z otuliną nadziemną i podziemną,
- jedenaście pomników przyrody,
- podziemne stanowiska dokumentacyjne w podziemnych wyrobiskach Kopalni Soli w Wieliczce.

Obszarem Natura 2000 znajdującym się najbliżej obszaru inwestycji jest **Puszcza Niepołomska PLB120002**. Obszar ten znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie odcinka drogi wojewódzkiej DW 965 (we fragmencie na północ od Bochni) oraz w odległości około **9,8 km** na północny- wschód od drogi DW 966. Obszar Natura 2000 Puszcza Niepołomska zajmuje powierzchnię 11.762,3 ha, w granicach gminy Bochnia, Drwinia, Kłaj, Niepołomice. Obszar stanowi duży kompleks leśny Kotliny Sandomierskiej, położony w jej północno- zachodnim krańcu, w widłach Wisły i Raby. Puszcza wyraźnie odróżnia się krajobrazowo i przyrodniczo od otaczających ją ekosystemów terenów rolnych. Składa się on z dwóch części oddzielonych od siebie doliną rzeki Drwinki z dużym obszarem łąk. Większa, południowa część Puszczy między rzeką Drwinką a linią kolejową z Krakowa do Bochni jest zdominowana przez lasy sosnowe. Występują tutaj wszystkie typy borów: mieszany, sosnowy - świeży i suchy, bagienny - koło Baczkowa), olsy oraz małe fragmenty lasu liściastego. Dominującą powierzchnię (80%) zajmują lite bory sosnowe, z bardzo małą domieszką brzozy pochodzenia naturalnego oraz dębu i olchy czarnej. Kompleks mniejszy obejmuje obszary, położone na północ od Drwinki, nad Wisłą, gdzie dominują typowe lasy liściaste, które rozwinęły się na osuszonych starorzeczach. W puszczy spotkać można kilkadziesiąt gatunków roślin chronionych, rosną tutaj również gatunki górskie. Osobliwością Puszczy jest torfowisko Wielkie Błoto, mimo, że już znacznie osuszone i zmienione zachowało resztki rzadkiej flory torfowiskowej.

Zdecydowaną większość obszaru zajmują siedliska leśne - dominują lasy iglaste stanowiące ponad 4% powierzchni obszaru, lasy mieszane zajmują 27% powierzchni obszaru a lasy liściaste zrzucające liście na zimę zajmują ponad 16% powierzchni obszaru. Niewielką część obszaru (około 10%) zajmują łąki wilgotne i świeże.

Dzięki urozmaiconym warunkom siedliskowym - wiele typów lasu, liczne obszary podmokłe i bagna, jak również rzecznom korytarzom ekologicznym - takim jak dolina Raby, którym ptaki mogą swobodnie migrować. Spośród gatunków ważnych dla europejskiej przyrody na terenie Puszczy Niepołomickiej występują: muchówka białoszyja, dzięcioł średni, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł czarny, zimorodek, włochatka, puszczyk uralski, batalion, derkacz, kania czarna, trzmielojad, rybołów, orlik krzykliwy, bocian czarny. Świat bezkręgowców reprezentuje kozioróg dębosz. Spośród dużych ssaków w Puszczy możemy spotkać sarny, jelenie, dziki. Czasem pojawiają się także wilki. W Puszczy istnieje izolowany od otoczenia Ośrodek Hodowli Żubrów. W zakresie gospodarki leśnej największym zagrożeniem dla Puszczy jest wyrąb starodrzewu i drzew dziuplastych, usuwanie martwego drewna z lasu oraz zagęszczanie sieci szlaków zrywkowych i dróg leśnych. Innym poważnym zagrożeniem jest znaczące zanieczyszczenie powietrza poza terenem ostoi.

Analizowany odcinek inwestycji drogowej DW965 w niewielkiej części, na wysokości miejscowości Łososina Górna (gmina Limanowa) przebiega przez obszar Natura 2000 **Łososina PLH120087** (obszar mający znaczenie dla Wspólnoty). Droga przecina ten obszar w rejonie miejscowości Łososina Górna. Obszar zajmuje powierzchnię 345,4 ha w granicach gmin Laskowa, Limanowa, Słupnice, Tymbark i Łosina Dolna. Aktualne granice obszaru wyznaczają zbyt wąski pas łożyska rzeki (przy wyznaczaniu granic nie brano pod uwagę naturalnych tendencji do migracji koryta), w związku z czym na niektórych odcinkach koryto Łososiny „opuszcza” granice obszaru Natura 2000. Granice obszaru w wielu miejscach nie obejmują stosunkowo stabilnego koryta, w szczególności zaś od km około 41+300 do km 41+600 granice w ogóle nie obejmują koryta rzeki, lecz jego prawy brzeg. Koryta rzek objętych granicami obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 są przegrodzone zabudową poprzeczną stanowiącą bariery migracyjne dla ichtiofauny:

- próg w Limanowej na Łososinie w km około 33 740 o wysokości 0,3 m,
- 14 jednakowych progów (o wysokości około 0,8 m każdy) na Łososinie na odcinku od km 41+370 do km 43+240 w Tymbarku i Podłopieniu,

- próg w Słopnicach na Słopniczance w km około 4+480 (2 rampy o nachyleniu 1/5 o wysokościach 0,8 m).
- Łososińę wskazuje się jako ciek istotny dla zachowania ciągłości morfologicznej wód w Polsce. Fragmenty obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 objęte są dodatkowo granicami Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (odcinek Łososiny od km 0+550 do km 23+100 oraz odcinek Łososiny od km 27+500 do km 31+400, a także fragmentarycznie odcinek Słopniczanki od km 1+700 do km 4+775; część obszaru o powierzchni 294,2 ha, tj. około 85,17% obszaru).
- Zdecydowaną większość obszaru zajmują siedliska rolnicze, ekstensywne uprawy zbóż zajmują ponad 78% powierzchni obszaru, drugą formacją pod względem zajętości terenu są siedliska leśne (zarówno lasy mieszane jak i liściaste zrzucające liście na zimę), zajmujące łącznie ponad 18% powierzchni obszaru Natura 2000.

Wszystkie zagrożenia dla obszaru Natura 2000 wskazane w planie zadań ochronnych nie są w żaden sposób powiązane z przedsięwzięciem - realizacja przedmiotowej inwestycji drogowej dla DW965 i DW966 nie spowoduje pogorszenia stanu ochrony siedlisk w obszarze Natura 2000 i nie przyczyni się do powstania innych zagrożeń czy pogłębienia już istniejących. Ze względu na fakt, że zakres inwestycji na tym obiekcie obejmuje jedynie dobudowę do istniejącego mostu kładki dla pieszych, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania prac budowlanych na ten obszar chroniony.

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

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

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

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

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

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

Kolejnym aspektem jest ocena wpływu inwestycji na herpetofaunę. W karcie informacyjnej wskazano, iż inwestycja nie będzie powodowała negatywnego oddziaływania na płazy i gady. Jako działania minimalizujące potencjalne oddziaływanie, zaproponowano w oparciu o lokalne wywiady i analizy terenowe, dostosowanie wybranych przepustów do funkcji dolnych przejść dla małych zwierząt. Prace będą polegały na realizacji przepustów skrzynkowych lub eliptycznych, budowie półek ziemnych lub podwieszanych. Wszelkie prace ingerujące w rowy melioracyjne i przebudowy przepustów prowadzone będą poza miesiącami marzec – maj (z uwagi na okres rozrodu płazów).

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

Następną grupą zwierząt, na które może mieć wpływ modernizacja i funkcjonowanie dróg są ssaki. Z analizy danych przedstawionych w karcie informacyjnej wynika, że drogi objęte inwestycją przecinają liczne korytarze ekologiczne (duże i średnie ssaki). Z uwagi na przestrzenne i czasowe ograniczenia prowadzenia prac modernizacyjnych w porach dziennych, w godz. 8.00 – 18.00, nadal możliwe będzie przekraczanie tras przez zwierzęta w porach nocnych i w miejscach gdzie prace nie będą prowadzone. Analizując wpływ inwestycji na nietoperze, można stwierdzić, że z uwagi na brak wycinki drzew stanowiących ich schronienia oraz wycinki szpalerów drzew, które stanowiłyby istotne korytarze dla tych ssaków, inwestycja nie będzie negatywnie na nie oddziaływać. Ponadto, zaplanowano zastosowanie nawierzchni dróg o obniżonej hałaśliwości, co ograniczy również wpływ na zwierzęta.

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

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

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

W ścisłych granicach terenu inwestycji istniejące drogi DW965 oraz DW966 stanowią źródło emisji komunikacyjnych, a zlokalizowana przy drogach zabudowa, zwłaszcza mieszkaniowa jest również źródłem niskiej emisji pochodzącej ze źródeł grzewczych, głównie w okresie jesienno-zimowym.

Monitoring jakości powietrza na terenie województwa małopolskiego prowadzi Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie. Gminy, przez które przedmiotowe drogi wojewódzkie przechodzą zostały zakwalifikowany do strefy małopolskiej. Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie (znak: WM.7016.235.2014) w rejonie planowanych do modernizacji dróg DW965 i DW966, poziom zanieczyszczeń powietrza kształtował się na różnym poziomie.

Wartości tła substancji są uwzględniane w obliczeniach średniorocznych stężeń zanieczyszczeń, gdzie po odjęciu ich od wartości dopuszczalnych otrzymuje się tzw. wartość dyspozycyjną, czyli maksymalne wartości stężeń, które nie powodują przekroczeń, przy istniejącym zanieczyszczeniu powietrza. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w tle (PM10 dla gminy Wieliczka i PM2,5 dla gminy Bochnia, miasta Bochnia, gminy Wieliczka), lub w przypadku braku danych z WIOŚ (tlenek azotu, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, amoniak) do obliczeń przyjęto 10% z wartości dopuszczalnej danej substancji, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 Nr 16 poz. 87).

Tak jak podają publikacje i raporty o stanie środowiska – na jakość powietrza przede wszystkim ma wpływ emisja grzewcza, a nie emisja komunikacyjna.

Biorąc pod uwagę, rozłożenie w czasie prac budowlanych (przewidywany okres realizacji inwestycji wynosi kilkanaście miesięcy) emisja zanieczyszczeń pyłowo- gazowych nie będzie wyróżniana z tła i nie będzie stanowić ponadnormatywnej uciążliwości dla środowiska. Emisja zanieczyszczeń na etapie budowy wykazuje krótkookresową uciążliwość w porównaniu do etapu eksploatacji.

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

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

Na odcinkach drogi przebiegających przez centra miast zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest blisko granicy pasa drogowego, nieraz przylega bezpośrednio do niego. Taka forma zagospodarowania stwarza wiele uciążliwości dla mieszkańców (hałas i spaliny emitowane z pojazdów). Realizacja przedsięwzięcia będzie mieć wymiar pozytywny dla ludności, bo z jednej strony wyeliminuje ruch pieszego z jezdni (poprzez budowę chodników), a z drugiej strony przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego na terenach zabudowanych przy DW965 i DW966 poprzez realizację nowej, równej nawierzchni – nawierzchni redukującej hałas o około 5 dB.

W zakresie budowy nowych dróg ważne jest, aby przebieg drogi uwzględniał istniejącą zabudowę mieszkaniową w celu zminimalizowania kolizji i negatywnych oddziaływań. Natomiast w przypadku modernizacji istniejących dróg wariant lokalizacyjny nie jest brany pod uwagę i skala minimalizacji oddziaływań jest ograniczona – w przypadku przedmiotowych dróg polega na

znaczej poprawie bezpieczeństwa ruchu i redukcji oddziaływań akustycznych w zakresie jaki jest możliwy przy zastosowaniu cichej nawierzchni.

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

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

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

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

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

h) gęstość zaludnienia,

Drogi wojewódzkie DW965 i DW966 przewidziane do modernizacji, przebiegają w głównej mierze przez tereny wiejskie, w otoczeniu zabudowy zagrodowej. Budynki mieszkalne i zagrodowe pojawiają się w bliskim sąsiedztwie dróg, często w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego. W centrum wsi i miast zabudowa ma przeważnie charakter zwarty, a na pozostałych odcinkach występuje w formie rozproszonej. Na terenach zabudowanych, oprócz terenów zabudowy mieszkaniowej pojawiają się również usługi, produkcja oraz zieleń o charakterze urządzonym i nieurzadzonym: skwery, parki, cmentarze. Pozostałe tereny otaczające drogi stanowią w głównej mierze tereny rolnicze, nieużytkowane lub wykorzystywane przeważnie jako łąki kośne oraz tereny leśnych zadrzewień.

i) obszary przylegające do jezior,

DW965 i DW966 zlokalizowane są poza obszarami przylegającymi do jezior. W rejonie inwestycji występują nieliczne zbiorniki wód powierzchniowych antropogenicznego pochodzenia.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Planowana inwestycja nie przebiega przez obszary ochrony uzdrowiskowej i uzdrowiska.

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

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

Planowane przedsięwzięcie może spowodować chwilowe pogorszenie stanu środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych robót. Uciążliwości i niekorzystne oddziaływanie występujące podczas budowy inwestycji będą miały charakter lokalny oraz przemijalny – występować będą w pobliżu terenu prowadzenia robót. Prace realizowane będą etapowo, z podziałem na poszczególne odcinki, według sprawdzonych metod z zastosowaniem typowego sprzętu budowlanego.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Ze względu na położenie, skalę przedsięwzięcia oraz szacowany zasięg oddziaływania na środowisko, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Przewidywany lokalny zasięg oddziaływania (ograniczający się do terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją) nie będzie miał wpływu na środowisko poza granicami kraju.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu przedmiotowych dróg DW965 i DW966 poprzez wyeliminowanie zagrożeń płynących ze złego stanu nawierzchni dróg i braku chodników. Położenie nowej nawierzchni (cicha nawierzchnia redukująca hałas o 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej) w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej wpłynie na polepszenie klimatu akustycznego, w porównaniu ze stanem obecnym. Jeżeli chodzi o inne komponenty środowiska w związku z eksploatacją przedsięwzięcia, nie stwierdzono zwiększenia oddziaływań już występujących w tym rejonie.

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

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

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

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

Dokonana analiza materiałów przedłożonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, iż znaczna

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

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, uwzględniając stanowisko Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie, postanowieniem znak: OO.4210.30.2014.ASł z dnia 19.09.2016 r. stwierdził brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Na postanowienie to nie służyło stronom zażalenie, można je zaskarżyć jedynie w odwołaniu od niniejszej decyzji.

Zawiadomienie znak: OO.4210.30.2014.ASł z dnia 21.09.2016 r. o wydanym postanowieniu oraz o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów, zamieszczone zostało w sposób skuteczny na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na tablicach ogłoszeń następujących Urzędów Miast i Gmin: Wieliczka, Biskupice, Gdów, Łapanów, Trzciana, Lipnica Murowana, Gnojnik, Czchów, Drwinia, Bochnia (miasto i gmina), Nowy Wiśnicz, Żegocina, Laskowa, Limanowa (miasto i gmina). Ponadto, informacja o wydanym postanowieniu oraz o zakończeniu postępowania dowodowego zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, oraz w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Uwagi i wnioski stron w przedmiotowej sprawie zostały uwzględnione w niniejszym postępowaniu. Z uwagi na brak określenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zachodziła konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, stosownie do zapisów art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Pismem znak: P-06/2014/135/MKo z dnia 16.10.2015 r. Pełnomocnik Inwestora zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Pełnomocnik uzasadnił swoją prośbę ważnym interesem społecznym i gospodarczym. W chwili obecnej drogi objęte wnioskiem są w złym stanie technicznym i nie posiadają wymaganych parametrów technicznych, co może powodować zagrożenie w ruchu drogowym. Inwestycja w sposób znaczący poprawi stan istniejący i zapewni właściwe parametry przedmiotowych dróg, przy równoczesnej poprawie warunków w zakresie ochrony środowiska oraz zdrowia i życia ludzi. Inwestycja wpłynie na znaczne zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych i kierowców. Bezpieczeństwo pieszych zostanie zwiększone dzięki budowie nowych ciągów pieszych i pieszorowerowych oraz budowie przejść dla pieszych wyposażonych w azyl. Bezpieczeństwo kierowców zostanie zapewnione poprzez przebudowę konstrukcji jezdni, zapewniającej płynność jazdy oraz szybki odpływ wód opadowych do projektowanych rowów i kanalizacji deszczowej. Poprawa płynności ruchu spowoduje skrócenie czasu podróży, a tym samym przyczyni się do zmniejszenia emisji do powietrza, natomiast wykonanie nawierzchni o wysokich parametrach jakościowych poprawi klimat akustyczny w sąsiedztwie dróg oraz podniesie komfort życia okolicznych mieszkańców. Te przesłanki w pełni uzasadniają istnienie szczególnego interesu społecznego oraz wyjątkowo ważnego interesu strony tj. Inwestora, którym jest utrzymanie drogi we właściwym stanie i zapobieganie powstawaniu zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi. Biorąc powyższe argumenty pod uwagę, a także uznając, iż

spełnione są przesłanki art. 108 Kodeksu postępowania administracyjnego, a przedsięwzięcie faktycznie jest niezwykle ważne ze względu na interes społeczny oraz gospodarczy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przychylił się do wniosku Pełnomocnika i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

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

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

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

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki

Otrzymują:

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

Wobec nie zaskarżenia niniejszej decyzji (postanowienia) w czasie i w trybie ustawowo przewidywanym stała(o) się ona(o) ostateczna(e) z dniem... 30.11.2016 r. i podlega wykonaniu.
Kraków, dnia... 23.01.2017 r.

Z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie

B. Polonski
mgr inż. Bogdan Polonski
NACZELNIK WYDZIAŁU OCEN
ODDZIAŁU PLANOWANIA NA ŚRODOWISKO

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie będzie obejmować swym zakresem drogi o długości DW965 – 52,8 km i DW966 - 50,3 km, w województwie małopolskim. Przedmiotowy odcinek drogi DW965 przebiega w powiecie bocheńskim i limanowskim, na terenie gmin Drwinia, Bochnia, Nowy Wiśnicz, Żegocina, Laskowa i Limanowa. Odcinek drogi DW966 przebiega w powiecie wielickim, bocheńskim oraz brzeskim, na terenie gmin: Wieliczka, Biskupice, Gdów, Łapanów, Trzciana, Nowy Wiśnicz, Lipnica Murowana, Gnojnik oraz Czchów.

Przebieg dróg wojewódzkich objętych wnioskiem jest następujący:

DW965

Planowane przedsięwzięcie dla drogi wojewódzkiej DW965 na odcinku Bochnia - Limanowa realizowane będzie po istniejącym śladzie. Przedmiotowy odcinek drogowy rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą wojewódzką DW964 w granicach gminy Drwinia, w rejonie miejscowości Świniary. Przedmiotowy odcinek drogowy w zdecydowanej większości przebiega wśród terenów otwartych. Istniejąca droga DW965 przecina obszary rolnicze, łąkowe, rozciągające się na dużym odcinku po obu stronach drogi. W rejonie miejscowości Zielona, przedmiotowy odcinek drogi przechodzi przez ciek Drwinkę stanowiącą dopływ rzeki Wisły, dalej droga biegnie przez otwarte tereny rolnicze w kierunku południowym, aż do centrum miejscowości Dziewin. Dalej, aż do węzła z autostradą A4 droga biegnie w sąsiedztwie lasu - droga miejscami biegnie w bezpośrednim sąsiedztwie Puszczy Niepołomickiej, miejscami zaś jest oddalona od granicy lasu. W miejscowości Proszówki droga przebiega przez rzekę Rabę - znajduje się tutaj duży obiekt mostowy. W dalszej części droga biegnie na południe przez zabudowaną część Bochni, praktycznie przez ścisłe centrum miasta. Na południe od miasta Bochnia droga przecina rzekę Gróbkę, biegnąc dalej przez otwarte pola i tereny zadrzewione miejscowości Kopaliny do gminy Nowy Wiśnicz. Poniżej miejscowości Nowy Wiśnicz, droga przebiega przez mozaikę pól, łąk, obszarów zadrzewionych, oraz zabudowy mieszkaniowej rozciągającej się po obu stronach drogi. Miejscami, zwłaszcza w rejonie miejscowości Muchówka, zabudowa w rejonie drogi ma charakter bardziej zwarty. Od miejscowości Łąka Górna aż do Żegociny wzdłuż drogi płynie Potok Trzciański (Sanka), kilkakrotnie przekraczający przedmiotowy odcinek drogowy. Dalej droga przebiega w kierunku południowo-wschodnim, by w rejonie miejscowości Rozdziele przybrać kierunek południowy, przechodząc przez pola, zadrzewienia oraz wśród rozproszonej zabudowy pojawiającej się miejscami przy drodze. W rejonie miejscowości Laskowa Górna przez drogę przechodzi potok Nagórski, a w rejonie Łososiny Górnej drogę przecina rzeka Łososina, dalej potok Skrudlak, a na dalszym odcinku, równoległe do drogi, aż do miejscowości Sowliny w końcowym odcinku przedmiotowej inwestycji, przepływa jeden z jej dopływów – Sowlinka.

DW966

Planowane przedsięwzięcie dla drogi wojewódzkiej DW966 na odcinku Wieliczka - Tymowa realizowana będzie po śladzie istniejącym. Przedmiotowy odcinek drogowy rozpoczyna się w rejonie osiedla Asnyka w Wieliczce. Pierwszym ciekim, który przekracza jest Miodówka, dalej Zabawka i Bogusława wraz z niewielkimi ciekami bez nazwy. W rejonie Biskupic pod drogą przepływa

Królewski Potok, w rejonie miejscowości Trąbki - potok Zborówek, w Bilczycach przepływa Lipnica, a w rejonie miejscowości Gdów rzeka Ruda. Przedmiotowa droga przebiega wśród terenów otwartych, miejscami przy drodze pojawiają się niewielkie zagajniki czy zadrzewienia. Wzdłuż drogi znajdują się dość liczne zabudowania, głównie zabudowa mieszkaniowa, w większości rozproszona, miejscami jednak ma bardziej zwarty charakter. Do większych cieków powierzchniowych przecinających należy rzeka Raba przepływająca poniżej Gdowa, Stradomka poniżej Łapanowa, Potok Trzciański (Sanecki), Uszwica w rejonie Lipnicy Murowanej. Na dość dużym odcinku, od miejscowości Podolany do miejscowości Zagórzany, w sąsiedztwie drogi przepływa Potok Kudzielski, przekraczając drogę w rejonie Zagórzan. Poniżej Muchówki, w rejonie Lipnicy Górnej droga przecina bardziej zwarty teren leśny, większe kompleksy leśne znajdują się na północ i na południe od drogi. W rejonie Nagórza i Tymowej wzdłuż drogi przepływa niewielki ciek Tymówka, przekraczający drogę w rejonie Tymowa, w końcowym odcinku analizowanej inwestycji dla DW966.

Inwestycja obejmuje głównie przebudowę dróg po istniejącym śladzie, więc nie będzie wiązać się z likwidacją znacznych powierzchni terenów biologicznie czynnych. W stosunku do stanu istniejącego ukształtowanie powierzchni terenu nie ulegnie zasadniczym zmianom. Zgodnie z planowanym zakresem prac budowlanych przewiduje się w niezbędnym zakresie wycinkę drzew w miejscach, gdzie inwestycja będzie wykraczać poza granicę pasa drogowego (w wyniku realizacji zatok autobusowych, chodników, rozbudowy skrzyżowań, itp.). W czasie wizji lokalnej nie stwierdzono w otoczeniu inwestycji występowania zieleni cennej przyrodniczo, występujące gatunki to pospolite okazy. Główny typ roślinności otaczający powierzchnię przewidzianą pod inwestycję to pospolita roślinność trawiasta, zadrzewienia reprezentowane głównie przez gatunki brzozy, jesionu, robinii akacjowej, wierzby, klonu, buku, świerku, sosny i modrzewia oraz na niewielkich, pojedynczych fragmentach terenu roślinność uprawiana na polach (głównie zboża, rzadziej rośliny okopowe).

Zakres prac na poszczególnych odcinkach dróg wojewódzkich DW965 i DW966 obejmuje:

- Budowę/przebudowę/rozbudowę istniejących jezdni asfaltowych, polegającą na wymianie istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz w miejscach poszerzeń dobudowę nowych konstrukcji (nowa nawierzchnia asfaltowa w sąsiedztwie zabudowań mieszkaniowych wykonana zostanie jako nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o 5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej).
- Budowę/przebudowę/rozbudowę/remont chodników, ciągów pieszych i rowerowych, polegającą na poszerzeniu istniejących chodników do szerokości 2,0 m oraz miejscowo wykonaniu ciągów pieszych oraz pieszo-rowerowych o szerokości 1,5 m do 3,5 m.
- Przebudowę skrzyżowań z istniejącymi drogami, polegającą na odpowiednim ukształtowaniu wlotów podporządkowanych wraz z wyokrągleniami krawędzi promieniami min. 6,0 m, (rozbudowa na skrzyżowania zwykłe/skanalizowane lub skanalizowane typu rondo).
- Budowę/przebudowę/rozbudowę zjazdów publicznych i indywidualnych - szerokość zjazdów wynosić będzie od 3,0 do 5,0 m, w zależności od warunków lokalnych.
- Budowę/przebudowę zatok autobusowych o szerokości ok. 3,0 m i długości peronu ok. 20,0 m.
- Uporządkowanie bądź odtworzenie poboczy gruntowych o szerokości min. 0,75 – 1,25 m

- Budowę azyli dla pieszych o szerokości min. 2,0 m.
- Budowę/przebudowę/rozbudowę odwodnienia drogowego w postaci kanalizacji deszczowej bądź rowów otwartych (wraz z zastosowaniem urządzeń oczyszczających, czyli osadników o minimalnym 60 % stopniu oczyszczenia przed wylotami do cieków powierzchniowych /odbiorników zewnętrznych/) oraz wykonanie umocnienia dna i/lub skarp w miejscach koniecznych dla zapewnienia trwałości konstrukcji wylotu kanalizacji deszczowej.
- Na modernizowanych odcinkach wykonane zostanie frezowanie nawierzchni w celu usunięcia zniszczonych warstw bitumicznych oraz wyrównania istniejącej niwelety, następnie wykonane będą nakładki wzmacniające o odpowiedniej grubości. W sąsiedztwie zabudowań mieszkaniowych przewidziano zastosowanie warstwy ścieralnej o właściwościach obniżających emisję hałasu o około 5 dB.

Odcinki DW965 przewidziane do modernizacji nawierzchni:

- odcinek 010 – km 0+000 koniec odcinka km 3+351,03 od 0+000 do 3+351,03	około 3,351 km
- odcinek 020 – km 0+000 koniec odcinka km 2+318,25 od 0+000 do 2+318,25	około 2,318 km
- odcinek 030 – km 0+000 koniec odcinka km 2+564,68 od 0+000 do 2+564,68	około 2,565 km
- odcinek 040 – km 0+000 koniec odcinka km 6+673,00 od 0+000 do 6+673,00	około 6,673 km
- odcinek 050 – km 0+000 koniec odcinka km 2+002,85 od 0+000 do 2+002,85	około 2,003 km
- odcinek 060 – km 0+000 koniec odcinka km 0+315,05 od 0+000 do 0+315,05	około 0,315 km
- odcinek 070 – km 0+000 koniec odcinka km 0,151,62 <i>od 0+000 do 0+151,62 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji</i>	<i>około 0,152 km</i>
- odcinek 080 – km 0+000 koniec odcinka km 0+323,61 <i>od 0+000 do 0+323,61 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji</i>	<i>około 0,324 km</i>
- odcinek 090 – km 0+000 koniec odcinka km 1+383,79 <i>od 0+000 do 1+383,79 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji</i>	<i>około 1,384 km</i>
- odcinek 100 – km 0+000 koniec odcinka km 0+334,17 <i>od 0+000 do 0+334,17 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji</i>	<i>około 0,334 km</i>
- odcinek 110 – km 0+000 koniec odcinka km 0+414,12 <i>od 0+000 do 0+210 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji</i> od 0+210 do 0+414,12	<i>około 0,210 km</i> około 0,204 km
- odcinek 120 – km 0+000 koniec odcinka km 2+759,13 od 0+000 do 2+759,13	około 2,759 km
- odcinek 130 – km 0+000 koniec odcinka km 2+951,65 od 0+000 do 2+951,65	około 2,952 km
- odcinek 140 – km 0+000 koniec odcinka km 4+880,39 od 0+000 do 4+880,39	około 4,880 km
- odcinek 150 – km 0+000 koniec odcinka km 2+240,43 od 0+000 do 2+240,43	około 2,240 km
- odcinek 160 – km 0+000 koniec odcinka km 0+437,77 od 0+000 do 0+437,77	około 0,438 km
- odcinek 170 – km 0+000 koniec odcinka km 2+542,69 od 0+000 do 2+542,69	około 2,543 km
- odcinek 180 – km 0+000 koniec odcinka km 1+041,82 od 0+000 do 1+041,82	około 1,042 km

- odcinek 190 – km 0+000 koniec odcinka km 2+212,38 od 0+000 do 2+212,38	około 2,212 km
- odcinek 200 – km 0+000 koniec odcinka km 0+639,74 od 0+000 do 0+639,74	około 0,640 km
- odcinek 210 – km 0+000 koniec odcinka km 6+629,34 od 0+000 do 6+629,34	około 6,629 km
- odcinek 220 – km 0+000 koniec odcinka km 2+163,61 od 0+000 do 2+163,61	około 2,164 km
- odcinek 230 – km 0+000 koniec odcinka km 2+685,86 od 0+000 do 2+685,86	około 2,686 km
- odcinek 240 – km 0+000 koniec odcinka km 1+770,90 od 0+000 do 1+520	około 1,520 km
od 1+520 do 1+770,90 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji	około 0,251 km

Ogólna długość DW965 określana jest na 52,8 km (według portalu conadrogach.pl). Według sumy poszczególnych odcinków podanych powyżej, długość DW965 wynosi 52,789 km, w tym zakresem modernizacji objęte jest około 50,134 km drogi, a wyłączone z modernizacji jest około 2,655 km drogi.

DW966:

Odcinki DW966 przewidziane do modernizacji nawierzchni:

- odcinek 010 – km 0+000 koniec odcinka km 2+088,00 od 0+000 do 1+700 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji od 1+700 do 2+088,00	około 1,700 km około 0,388 km
- odcinek 020 – km 0+000 koniec odcinka km 1+804,50 od 0+000 do 0+610 od 0+610 do 0+890 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji od 0+890 do 1+804,50	około 0,610 km około 0,280 km około 0,915 km
- odcinek 030 – km 0+000 koniec odcinka km 0+403,00 od 0+000 do 0+403,00	około 0,403 km
- odcinek 040 – km 0+000 koniec odcinka km 2+333,08 od 0+000 do 2+333,08	około 2,333 km
- odcinek 050 – km 0+000 koniec odcinka km 1+230,13 od 0+000 do 1+230,13	około 1,230 km
- odcinek 060 – km 0+000 koniec odcinka km 2+614,05 od 0+000 do 2+614,05	około 2,614 km
- odcinek 070 – km 0+000 koniec odcinka km 2+858,78 od 0+000 do 2+858,78	około 2,859 km
- odcinek 080 – km 0+000 koniec odcinka km 1+531,70 od 0+000 do 1+531,70	około 1,532 km
- odcinek 090 – km 0+000 koniec odcinka km 1+452,73 od 0+000 do 1+452,73	około 1,453 km
- odcinek 100 – km 0+000 koniec odcinka km 2+738,35 od 0+000 do 2+738,35	około 2,738 km
- odcinek 110 – km 0+000 koniec odcinka km 3+785,85 od 0+000 do 3+785,85	około 3,786 km
- odcinek 120 – km 0+000 koniec odcinka km 0+542,73 od 0+000 do 0+542,73	około 0,543 km
- odcinek 130 – km 0+000 koniec odcinka km 0+724,10 od 0+000 do 0+724,10	około 0,724 km

- odcinek 140 – km 0+000 koniec odcinka km 1+599,49 od 0+000 do 1+599,49	około 1,599 km
- odcinek 150 – km 0+000 koniec odcinka km 1+191,01 od 0+000 do 1+191,01	około 1,191 km
- odcinek 160 – km 0+000 koniec odcinka km 3+365,87 od 0+000 do 3+365,87	około 3,366 km
- odcinek 170 – km 0+000 koniec odcinka km 0+596,92 od 0+000 do 0+596,92	około 0,597 km
- odcinek 180 – km 0+000 koniec odcinka km 4+883,10 od 0+000 do 4+883,10	około 4,883 km
- odcinek 190 – km 0+000 koniec odcinka km 1+693,06 od 0+000 do 1+693,06	około 1,693 km
- odcinek 200 – km 0+000 koniec odcinka km 2+499,04 od 0+000 do 2+499,04	około 2,499 km
- odcinek 210 – km 0+000 koniec odcinka km 1+719,15 od 0+000 do 1+719,15	około 1,719 km
- odcinek 220 – km 0+000 koniec odcinka km 0+403,03 <i>od 0+000 do 0+090 odcinek wyłączony z zakresu modernizacji</i> od 0+090 do 0+403,03	<i>około 0,090 km</i> około 0,313 km
- odcinek 230 – km 0+000 koniec odcinka km 1+936,48 od 0+000 do 1+936,48	około 1,936 km
- odcinek 240 – km 0+000 koniec odcinka km 5+129,45 od 0+000 do 5+129,45	około 5,129 km
- odcinek 250 – km 0+000 koniec odcinka km 1+086,23 od 0+000 do 1+086,23	około 1,086 km

Ogólna długość DW966 określana jest na 50,3 km (według portalu conadrogach.pl). Według sumy poszczególnych odcinków podanych powyżej, długość DW966 wynosi 50,209 km, w tym zakresem modernizacji objęte jest około 48,139 km drogi, a wyłączone z modernizacji jest około 1,890 km drogi.

- Przebudowę/budowę/rozbudowę przepustów drogowych – wszystkie przepusty dostosowane zostaną do uwarunkowań hydrologicznych oraz normatywów obowiązujących dla dróg wojewódzkich. Część przepustów (niżej wymienionych) dostosowana zostanie do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt:

DW965:

- odcinek 40 km około 3,45
- odcinek 180 km około 0,987
- odcinek 210 km około 6,222

DW966:

- odcinek 50 km około 0,446
- odcinek 100 km około 1,200
- odcinek 110 km około 1,007
- odcinek 190 km około 1,056
- odcinek 230 km około 1,720

Ponadto, szczegółowy wykaz przepustów które mogą zostać dodatkowo (poza w/w) dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt, powinien zostać ustalony z nadzorem przyrodniczym na etapie projektu budowlanego/wykonawczego.

- Budowę/przebudowę/rozbudowę obiektów mostowych (pozostawiając światło istniejące gdy jest wystarczające pod względem hydrologicznym i ekologicznym, bądź poszerzając światło poziome, gdyż możliwa jest jedynie rozbudowa obiektu jako poszerzenie tylko w poziomie ze względu na konieczność zachowania niwelety drogi), a także ewentualną budowę obiektów mostowych tymczasowych oraz ich rozbiórkę. Ponadto zaplanowano budowę zabezpieczeń brzegowych przy rzekach (tylko w miejscach bezwzględnie koniecznych ze względu na zapewnienie stabilności infrastruktury technicznej).

Prace modernizacyjne polegające na budowie nowego obiektu w miejscu istniejącego, zostaną przeprowadzone na następujących mostach:

DW965:

- M1 – odcinek 010 w km 0+422,69 - most na rowie melioracyjnym, nazwanym jako Strumień, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M2 – odcinek 010 w km 1+469,18 - most nad potokiem Drwinka, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie (na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd),
- M3 – odcinek 030 w km 2+416,00 - obecnie obiekt ma formę przepustu, przewiduje się wykonanie mostu na rowie melioracyjnym, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M4 – odcinek 040 w km 3+865,81- most na rowie melioracyjnym, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M5 – odcinek 040 w km 4+906,12 - most na rowie melioracyjnym, o nazwie Potok Proszowski, zakres prac jw.,
- M6 – odcinek 050 w km 0+046,78 - most na rzece Rabie, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, (na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd),
- M7 – odcinek 050 w km 1+104,82 - obecnie obiekt ma formę przepustu, przewiduje się wykonanie mostu na rzece Babica, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie
- M8 – odcinek 060 w km 0+132,40, obiekt inżynierski nad linią kolejową – nie przewiduje się tu przebudowy,
- M9 – odcinek 100 km 0+318,51 - obecnie obiekt ma formę przepustu nad rzeką Babicą, przewiduje się wykonanie mostu, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,
- M10 – odcinek 110 km 0+387,29 - jest to obiekt inżynierski nad drogą krajową DK75
- M11 – odcinek 180 w km 0+029,80 - most nad potokiem Sanka (Saneczka), zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, (na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd),
- M12 – odcinek 190 w km 0+799,11, - most nad potokiem Sanka, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, (na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd),
- M13 – odcinek 210 w km 0+025,00, - most nad potokiem Sanka (Sanecki), zakres prac budowlanych – budowa nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie,

- M14 – odcinek 210 w km 0+586,20 - most nad potokiem Sanka (Sanecki), zakres jw.,
- M15 – odcinek 210 w km 0+692,54 - most nad potokiem Sanka (Sanecki) zakres jw.,
- M16 – odcinek 230 w km 1+671,05, - istniejący most zlokalizowany jest w obszarze Natura 2000 Łososina PLH120087, przy istniejącym obiekcie (most nad rzeką Łososiną) dobudowana zostanie kładka, przebudowa mostu nie jest objęta niniejszym postępowaniem – na jego przebudowę inwestor pozyskał odrębną decyzję środowiskową, w czasie budowy kładki wykonywane będą podpory pod kładką w cieniu istniejących podpór obiektu, nie będzie wykonane umocnienie brzegów koryta,
- M17 – odcinek 240 w km 0+632,45 - most nad potokiem Skurdlak, zakres prac budowlanych – budowa nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie.

DW966:

- M1 – odcinek 60 w km 2+262,67 - most sytuowany jest na potoku bez nazwy, na mapach dostępnych w Geoportalu figuruje pod nazwą Strumień, na moście nie przewiduje się prac modernizacyjnych,
- M2 – odcinek 70 w km 0+213,19 - most sytuowany jest na potoku bez nazwy, zakres prac nie obejmuje prac modernizacyjnych na moście,
- M3 – odcinek 70 w km 2+257,00 - most sytuowany jest na potoku Ruda, zakres prac nie obejmuje modernizacji mostu,
- M4 – odcinek 80 km w 1+153,03 - most sytuowany jest na rzece Rabie, planowana przebudowa, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd,
- M5 – odcinek 130 w km 0+515,00 - most sytuowany jest na rzece Stradomce, planowana przebudowa, zakres prac budowlanych obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd, obiekt znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Zachodniego Pogórza Wiśnickiego,
- M6 – odcinek 150 w km 0+808,37 - most sytuowany jest na potoku Saneckim, planowana dobudowa kładki przy istniejącym obiekcie, dla przebudowy obiektu przez Wójta Gminy Trzciana wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 21.11.2014 roku o znaku: RISKiR.6220.2.2014, obiekt znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Zachodniego Pogórza Wiśnickiego,
- M7 – odcinek 210 w km 0+831,74 - most sytuowany jest na potoku bez nazwy, zgodnie z danymi Geoportalu nazwany Księży Potok, zakres prac nie obejmuje prac modernizacyjnych (co najwyżej może być poprawiana nawierzchnia na obiekcie), obiekt znajduje się w granicach Wiśnicko-Lipnickiego Parku Krajobrazowego,
- M8 – odcinek 220 w km 0+240,23 - most sytuowany jest na rzece Uswicy, planowana przebudowa, obejmuje budowę nowego obiektu w miejscu istniejącego, bez podpór w korycie, na czas budowy przewiduje się wykonanie mostu tymczasowego albo zorganizowany będzie objazd, obiekt znajduje się w granicach Wiśnicko-Lipnickiego Parku Krajobrazowego,
- M9 – odcinek 250 w km 0+191,98 - most sytuowany jest na potoku Tymionka, zakres prac nie obejmuje prac modernizacyjnych, obiekt znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego,
- M10 – odcinek 250 km w 0+496,83 - most sytuowany jest na potoku Tymionka, zakres prac nie obejmuje prac modernizacyjnych, obiekt znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Wschodniego Pogórza Wiśnickiego.

- Budowę/przebudowę/rozbudowę oraz zabezpieczenie sieci: elektrotechnicznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia, oświetleniowych, teletechnicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej.
- Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją (w zakresie minimalnym, niezbędnym, ale z zachowaniem wszystkich okazów uznanych za pomnik przyrody i wszystkich okazów cennych).
- Nasadzenia zieleni w miejscach możliwych.

Parametry techniczne przyjęte dla ww. dróg wojewódzkich są następujące:

- klasa drogi G,
- prędkość projektowa $V_p=50$ km/h (teren zabudowany), $V_p=60$ km/h (teren niezabudowany),
- przekrój drogi 1x2 lub 1x3 (w miejscach występowania pasów dla pojazdów wolnobieżnych),
- szerokość jezdni 2x3,0-3,5 m (6,5-7,0 m),
- pochylenie skarp 1:1,5,
- szerokość poboczy gruntowych min. 0,75 - 1,25 m,
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni 115 kN/oś,
- kategoria ruchu KR3,
- szerokość ciągu pieszego: 1,5-3,0 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 2,5-3,5 m.

Projektowane rozwiązania wysokościowe:

Niweletę dróg analizowano pod kątem:

- wymaganych dopuszczalnych maksymalnych i minimalnych pochyłeń podłużnych drogi,
- możliwości odwodnienia drogi,
- wysokości skrajni pionowych z drogami, kolejami zapewniając odpowiednie światło pionowe,
- koordynacji elementów geometrycznych trasy w profilu podłużnym z przebiegiem trasy w planie,
- wymaganych warunków dla uzyskania niezbędnej widoczności na zatrzymanie,
- zagospodarowania terenu przyległego.

Niweleta trasy posiada pochylenie podłużne z zakresu:

- max. – 12,0%,
- min. – 0,3%.

Odwodnienie jezdni z racji przyjętego przekroju drogowego na przeważającej długości odbywa się powierzchniowo wykorzystując odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne jezdni do rowów przydrożnych (drogowych) stanowiących sprawny system odwodnienia drogi. Do rowów prowadzonych wzdłuż trasy głównej odwadniane są również drogi boczne.

Na etapie prac budowlanych będą stosowane następujące działania, mające na celu ograniczenie lub zapobieżenie negatywnym oddziaływaniom przedsięwzięcia na środowisko:

- na bieżąco będzie kontrolowany stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie, tak aby charakteryzowały się one korzystnymi własnościami akustycznymi oraz były w pełni sprawne technicznie,
- prace uciążliwe ze względu na hałas będą prowadzone jedynie w porze dziennej, uciążliwe roboty budowlane prowadzone w rejonie zabudowy mieszkaniowej proponuje się realizować w godzinach 8⁰⁰ - 18⁰⁰, czyli poza porą nocy oraz godzinami porannymi i popołudniowego oraz wieczornego odpoczynku,
- planuje się odpowiednią organizację pracy (o ile to możliwe zaplecze budowy będzie lokalizowane w pasie drogowym), nie będą zajmowane pod plac budowy grunty naturalne (plac budowy konieczny do zorganizowania poza pasem drogowym, będzie lokalizowany na terenach przekształconych),
- planuje się eliminowanie możliwości niekontrolowanych zrzutów ścieków i odpadów do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych, poprzez m.in. przygotowanie zaplecza socjalnego dla pracowników (przevożne toalety, kontenery na odpady),
- będą stosowane kompleksowe rozwiązania dotyczące odpadów powstających podczas prac budowlanych (np. selektywna zbiórka odpadów na etapie ich wytworzenia, sprawna organizacja miejsc czasowego magazynowania powstających odpadów), ponadto miejsca magazynowania odpadów będą odizolowane od gruntu,
- planuje się zabezpieczyć miejsca magazynowania materiałów i odpadów, zaplecza socjalnego przed penetracją ludzi i sprzętu na ten teren (np. poprzez zastosowanie ogrodzenia, ewentualnie stały nadzór nad terenem budowy),
- magazynowane materiały i postoje maszyn będą lokalizowane z dala od cieków wodnych, aby nie doszło do zanieczyszczenia wód i zasypywania koryta cieku - minimalna odległość od wód płynących do zaplecza magazynowego czy bazy sprzętowej będzie wynosić min. 100 m, a gdy w odległości bliższej – będzie uzgodniona z nadzorem przyrodniczym,
- prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego w obrębie bryły korzennej lub krzewów będą prowadzone w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a na czas prowadzenia robót będą zabezpieczone okazy drzew i krzewów, których usunięcia nie planuje się – zaleca się, aby pnie drzew owinać np. słomą albo zbudować wokół pni osłony z desek, można też teren zadrzewiony i/lub zakrzaczony wydzielić taśmą ostrzegawczą widoczną dla operatorów maszyn,
- planuje się ograniczyć emisję pyłu w trakcie transportu materiałów sypkich (stosowanie plandek na pojazdach, zraszanie powierzchni magazynowych oraz powierzchni odkrytych, niezadarnionych),
- teren po zakończeniu prac zostanie uporządkowany,
- w trakcie prac budowlanych teren pod obiektami zostanie zabezpieczony przed przedostawaniem się materiałów budowlanych do cieków np. poprzez zastosowanie mat bądź folii ochronnych,
- nowe obiekty mostowe będą realizowane bez podpór w korytach,
- umocnienia brzegów w pobliżu obiektów mostowych zostaną wykonane z materiałów naturalnych (kamień, faszyna), a dna cieków zostaną naturalne (bez stosowania betonowania i spoinowania),

- wszelkie prace związane z ingerencją w koryta rzeczne będą prowadzone poza okresem tarła i inkubacji ryb, tj. poza okresem 1 marca – 30 czerwca, prace przy ciekach będą prowadzone pod nadzorem ichtiologicznym – dopuszcza się zmianę terminu po uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym i Kołem Wędkarskim,
- prace ingerujące w rowy melioracyjne i przebudowa przepustów będą prowadzone poza miesiącami marzec – maj, mając na uwadze okres rozrodu, rozwoju form młodocianych oraz zimowania płazów – dopuszcza się zmianę terminu po uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym,
- prace związane z wycinką zieleni będą prowadzone w okresie pozalęgowym ptaków (tj. poza okresem 1 marca – 15 października) na całej długości wszystkich modernizowanych odcinków – dopuszcza się zmianę terminu wycinki zieleni po uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym (przy braku gniazdowania ptaków – lęgów na i przy okazach przeznaczonych do wycinki),
- prace w korytach cieków nie będą ingerowały w siedliska przyrodnicze chronione w obszarach Natura 2000. Jedynym obiektem który znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 jest obiekt mostowy M16 dla drogi DW965 dla którego zaprojektowano jedynie wykonanie kładki dla pieszych, z czym nie będzie się wiązał negatywny wpływ na siedliska chronione w obszarze Natura 2000.

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki